

T.C.
NECMETTİN ERBAKAN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE FİNANSMAN ANA BİLİM DALI
ULUSLARARASI TİCARET VE FİNANSMAN BİLİM DALI

DENİZE KIYISI OLMAYAN ÜLKELERİN DIŞ TİCARET
FAALİYETLERİ KAPSAMINDA KARŞILAŞTIKLARI
ZORLUKLARIN İNCELENMESİ; NEPAL ÖRNEĞİ

REHAN ANSARI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

DANIŞMANI:
DR.ÖĞR.ÜYESİ MEHMET BURAK CERAN

KONYA -2025



T.C

NECMETTİN ERBAKAN ÜNİVERSİTESİ

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Bilimsel Etik Sayfası

Öğrencinin	Adı Soyadı	Rehan Ansari
	Numarası	22081021005
	Ana Bilim / Bilim Dalı	Uluslararası Ticaret ve Finansman
	Programı	Tezli Yüksek Lisans
	Tezin Adı	Denize kıyısı olmayan ülkelerin dış ticaret faaliyetleri kapsamında karşılaştıkları zorlukların incelenmesi; Nepal Örneği

Bu tezin hazırlanmasında bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle riayet edildiğini, tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel kurallara uygun olarak atıf yapıldığını bildiririm.

25.06.2025

REHAN ANSARI



T.C

NECMETTİN ERBAKAN ÜNİVERSİTESİ

Sosyal Bilimler Enstitüsü

ÖZET

Öğrencinin	Adı Soyadı	Rehan Ansari		
	Numarası	22081021005		
	Ana Bilim/ Bilim Dalı	Uluslararası Ticaret ve Finansman		
	Programı	Tezli Yüksek Lisans	X	
		Doktora		
	Tez Danışmanı	Dr.öğr.üyesi Mehmet Burak Ceran		
Tezin Adı	Denize kıyısı olmayan Ülkelerin dış ticaret faaliyetleri kapsamında karşılaştıkları zorlukların incelenmesi; Nepal örneği			

Bu çalışma, denize kıyısı olmayan ülkelerin dış ticaret faaliyetlerinde karşılaştıkları zorlukları Nepal örneği üzerinden incelemektedir. Küresel ticaretin büyük ölçüde denizyolu taşımacılığına dayanması, kara ile çevrili ülkeleri yüksek lojistik maliyetler, yetersiz altyapı, transit ülkelere bağımlılık ve düşük lojistik performans gibi çok boyutlu dezavantajlarla karşı karşıya bırakmaktadır. Buna karşın, bazı gelişmiş Avrupa ülkelerinin bilgi teknolojileri, dijital hizmetler ve yenilenebilir enerji gibi yüksek katma değerli sektörlere yönelerek bu coğrafi dezavantajları aşabildikleri gözlemlenmektedir. Araştırma kapsamında ilişkisel tarama modeli kullanılarak 30 katılımcıdan elde edilen veriler SPSS 27 programı aracılığıyla betimsel istatistik yöntemleriyle analiz edilmiştir. Bulgular, katılımcıların büyük çoğunluğunun denize kıyısı olmayan ülkelere ihracat yaptığını, ancak ithalat oranlarının oldukça düşük olduğunu ortaya koymuştur. Nepal örneğinde ise dış ticaretin sınırlı, tek yönlü ve dengesiz bir yapıya sahip olduğu; bu durumun ise lojistik kısıtlar, gümrük süreçlerindeki zorluklar ve pazar erişimindeki sınırlılıklar gibi yapısal etkenlerden kaynaklandığı sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar kelimeler : Denize kıyısı olmayan ülkeler, ihracat, ithalat, Ticari anlaşmalar , Ticari sorunlar ve Nepal



T.C

NECMETTİN ERBAKAN ÜNİVERSİTESİ

Sosyal Bilimler Enstitüsü

ABSTRACT

Author's	Name and Surname	Rehan Ansari		
	Student Number	22081021005		
	Department	International Trade and Finance		
	Study Programme	Master's Degree (M.A.)	X	
		Doctoral Degree (Ph.D.)		
	Supervisor	Dr.öğr.üyyesi Mehmet Burak Ceran		
Title of the Thesis/Dissertation	Examination of the Difficulties Faced by Landlocked Countries in the Scope of Their Foreign Trade Activities: The Case of Nepal			

This study investigates the challenges encountered by landlocked countries in their foreign trade activities, with a particular focus on the case of Nepal. The predominant reliance of global trade on maritime transportation exposes landlocked nations to multifaceted disadvantages, including elevated logistical costs, inadequate infrastructure, dependency on transit countries, and diminished logistical performance. Nevertheless, it has been observed that certain advanced European countries have mitigated these geographical disadvantages by shifting toward high-value-added sectors such as information technology, digital services, and renewable energy. The research employs a relational survey model, analyzing data collected from 30 participants using descriptive statistical methods via SPSS 27 software. The findings reveal that the majority of participants engage in exports to landlocked countries, though import levels remain notably low. In the context of Nepal, the study concludes that foreign trade exhibits a limited, unidirectional, and unbalanced structure, attributable to structural factors such as logistical constraints, challenges in customs procedures, and limitations in market access.

Keywords: Landlocked countries, Export, import, Trade agreements, Trade challenges, Nepal

ÖNSÖZ

Bu tez çalışması, uzun ve yoğun bir araştırma sürecinin sonucudur. Araştırma konusuna duyduğum ilgi ve bu alandaki bilgi birikimimi derinleştirme arzusu, tezimi tamamlamamdaki en önemli motivasyon kaynaklarını oluşturmuştur. Tezimin tüm aşamalarında değerli bilgi ve deneyimlerini benimle paylaşarak yol gösteren danışmanım Dr. Öğr. Üyesi Mehmet Burak Ceran'a şükranlarımı sunarım. Ayrıca, bu zorlu süreçte sürekli moral ve destek sağlayan eşime ve aileme minnettarım.

Tez çalışmamın, alanındaki literatüre katkı sağlaması ve ilerleyen dönemlerde yapılacak araştırmalara kaynak teşkil etmesi dileğiyle...

Rehan ANSARI

2025

İÇİNDEKİLER

BİLİMSEL ETİK SAYFASI.....	ii
ÖZET.....	iii
ABSTRACT.....	iv
ÖNSÖZ.....	v
İÇİNDEKİLER.....	vi
TABLolar.....	ix
ŞEKİLLER.....	x
KISALTMALAR.....	xi
GİRİŞ.....	1
BİRİNCİ BÖLÜM.....	5
1.1 DENİZE KIYISI OLMAYAN ÜLKELERİN YAPISI VE DIŞ TİCARET.....	5
1.1.1. DENİZE KIYISI OLMAYAN DEVLETLERİN TANIMI.....	5
1.1.1.1. Klasik kara ile çevrili Devletler (Classical Landlocked States).....	7
1.1.1.2 Enklav Kara ile Çevrili Devlet (Enclave Landlocked State).....	7
1.1.1.3. İki Kat Kara ile Çevrili Devletler (Double Landlocked States).....	8
1.1.1.4. Gelişmiş Kara ile Çevrili Devletler (Developed Landlocked States).....	9
1.1.1.5. Gelişmekte olan Kara ile Çevrili Devletler (Developing Landlocked States).....	11
1.1.1.6 Geçici Kara ile Çevrili Devletler (Temporarily Landlocked States).....	15
1.2. DENİZE KIYISI OLMAYAN ÜLKELERİN DIŞ TİCARETEKİ ETKİSİ.....	16
1.3 KARA İLE ÇEVİRİLİ OLMANIN DIŞ TİCARET ÜZERİNDEKİ ETKİSİ: TEORİK BİR İNCELEME.....	19
1.3.1 NEOKLASİK TEORİK.....	19
1.3.2 ENDOJEN BÜYÜME TEORİSİ (YENİ TİCARET TEORİSİ).....	22
İKİNCİ BÖLÜM.....	28
2.1. DENİZE KIYISI OLMAYAN ÜLKELERİN SORUNLARI; JEOPOLİTİK VE DIŞ TİCARET.....	28
2.1.1. DENİZE KIYISI OLMAYAN ÜLKELERİN COĞRAFİ DEZAVANTAJLARI.....	28
2.1.1.1. Ulaşım ve Lojistik Kısıtları.....	28

2.1.1.2. Ticaret Maliyetlerinin Artması.....	30
2.1.1.3. Komşu Ülkelere Bağımlılık	31
2.1.1.4. Altyapı Eksiklikleri.....	32
2.1.1.5. Dışa Bağımlılığın Artması	33
2.1.1.6. Bölgesel Entegrasyonda Zorluklar	34
2.1.1.7. Jeopolitik Kısıtlamalar	35
2.1.2. NEPAL ÖRNEĞİNDE DIŞ TİCARETTE KARŞILAŞILAN ZORLUKLAR	36
2.1.2.1. Transit devletlere bağımlılık	37
2.1.2.2. Yüksek Taşıma Maliyetleri.....	40
2.1.2.3. Altyapı Sorunları.....	43
2.1.2.4. Lojistik Performansın Düşük Olması	47
2.1.2.5. Ana piyasalara uzaklık.....	50
2.1.2.6. Daha fazla sınır işlemleri ve kurumsal darboğazlar.....	51
2.1.3. ULUSLARARASI HUKUKTA DENİZE KIYISI OLMAYAN DEVLETLERİN TRANSİT HAKLARI VE DÜZENLEMELERİ	53
2.1.3.1. Barcelona Transit Serbestliği Sözleşmesi ve Statüsü, 1921	54
2.1.3.2. Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticareti Sözleşmesi, 1965	55
2.1.3.3. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS), 1982.....	55
2.1.3.4. Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) Anlaşmaları.....	56
2.1.3.5. Birleşmiş Milletler Şartı (UN Charter)	57
2.1.3.6. Bölgesel anlaşmalar(Regional agreements).....	59
2.1.4. NEPAL İLE HİNDİSTAN ARASINDA TRANSİT HAKLARI VE LOJİSTİK ERİŞİM MÜZAKERELERİ	59
2.1.5. NEPAL İLE ÇİN ARASINDA TRANSİT HAKLARI VE LOJİSTİK ERİŞİM MÜZAKERELERİ	64
2.1.6. DENİZE KIYISI OLMAYAN ÜLKELERİN DIŞ TİCARETE ERİŞİM SORUNLARINA ULUSLARARASI ÇÖZÜM ARAYIŞLARI	66
2.1.6.1. Almaty Eylem Programı (Almaty Programme of Action) Konferansı.....	67
2.1.6.2. Viyana Eylem Programı (Vienna Programme of Action) Konferansı.....	69
2.1.6.3. Denize kıyısı olmayan gelişmekte olan ülkeler için Vianna Eylem Programı (Vpoa) Konferansı orta dönem değerlendirmesi;.....	70
2.1.7. Denize kıyısı olmayan gelişmekte olan ülkelere Özel Etkinlikleri – BM Sürdürülebilir Kalkınma Zirveleri (HLPF, SDG Summit).....	72
2.1.7.1. UNCTAD & WTO Etkinlikleri.....	72
2.1.7.2. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD).....	73
2.1.7.3. Dünya Ticaret Örgütü (WTO).....	74
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	75

3.1 METODOLOJİ	75
3.1.1. DENİZE KIYISI OLMAYAN DEVLETLERE YÖNELİK LİTERATÜR TARAMASI	75
3.1.3. ARAŞTIRMANIN HİPOTEZLERİ.....	81
3.1.4. ARAŞTIRMANIN SINIRLILIKLARI.....	82
3.1.5. YÖNTEM	82
3.1.6. VERİ TOPLAMA ARAÇLARI	84
3.1.7. EVREN VE ÖRNEKLEM	84
3.1.8. VERİ ANALİZİ	85
3.1.9. BULGULAR.....	85
SONUÇ VE ÖNERİLERİ	108
KAYNAKÇA.....	112
EKLER	123
ANKET SORULARI	127

TABLULAR

Tablo 1. 1 : Gelişmiş kara İle Çevrili Devletleri (Read, 2024).....	10
Tablo 1. 2: Gelişmekte olan Kara ile Çevrili Ülkeleri	13
Tablo 2. 1: Denize Kıyısı Olmayan Ülkeleri ve Transit Ülkelerin Tablosu ;	38
Tablo 2. 2: Nepal'in lojistik, altyapı, liman, hava ulaşımı, dijital altyapı ve enerji endekslerini dünya ortalamalarıyla karşılaştırmalı	45
Tablo 3. 1: Katılımcıların Demografik Özellikleri	86
Tablo 3. 2: Firmaya İlişkin Özellikler	87
Tablo 3. 3: En Yoğun İhracat ve İthalat Yapılan Ülke Grupları.....	88
Tablo 3. 4: Dış Ticaret Yürütülen Ülke Sayısı.....	92
Tablo 3. 5: Dış Ticaret Yapılan Denize kıyısı Olmayan Ülke Sayısı.....	93
Tablo 3. 6: Nepal'e İhracat ve Nepal'den İthalat.....	95
Tablo 3. 7: Katılımcıların Forma Vermiş Oldukları Yanıtların Dağılımı.....	106
Tablo 3. 8: Güney Asya Ülkelerin Gayri Safi Yurtiçi Hasılatı (GSYİH)	123
Tablo 3. 9: Güney Asya Ülkeleri Dış Ticaret Göstergesi	124

ŞEKİLLER

şekil 1. 1: Dünyada Denize Kıyısı Olmayan Ülkelerin Göstergesi	6
şekil 1. 2: Sabit Fiyatlarla Kişi başına GSYİH (\$).....	14
şekil 1. 3: Dış Ticaret Hacmi	18
Şekil 2. 1: Dünya, Gelişmekte olan Ülkeler, Kara ile Çevrili ve Nepal'ın Taşıma Maliyetleri(Endeks) ve Dış Ticaret Hacmi Karşılaştırması	42
Şekil 2. 2: Lojistik Performans Endeksi (LPI).....	49
Şekil 2. 3 : Nepal ve Hindistan Arasındaki Transit Geçiş Güzergahları	63
Şekil 3. 1: Denize Kıyısı Olmayan Ülkelere İhracat ve İthalat Oranları	90
Şekil 3. 2:Firmanın Hukuki Statüsü.....	91
Şekil 3. 3 : Güney Asya Ülkelerine İhracat ve Güney Asya Ülkelerinden İthalat	94

KISALTMALAR

AB: Avrupa Birliği

L/C: Letter of Credit

LDCs: Least Developed Countries

SAARC: Bölgesel İşbirliği için Güney Asya Birliği

SAFTA: South Asian Free Trade Area (Güney Asya Serbest Ticaret Alanı)

GDP: Gross Domestic Product

GATS: General Agreement on Trade in Services(Hizmet Ticareti Genel Anlaşması)

LLDCs: Landlocked Developing Countries(Denize Kıyısı Olmayan Gelişmekte Olan Ülkeler)

UNCLOS: United Nations Convention on the Law of the Sea(Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, denizlerin uluslararası hukuki statüsünü)

GSYİH: Gayrisafi Yurt İçi Hasıla

GDP: Gross Domestic Product

T.C: Türkiye Cumhuriyeti

HID: Human Development Index (İnsani Gelişme Endeksi)

WB: World Bank (Dünya Bankası)

IMO: International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Örgütü)

WTO: Dünya Ticaret Örgütü

DTM: Dünya Ticaret Merkez

UN: Birleşmiş Milletler

CUTS: Consumer Unity & Trust Society

UNCTAD: Birleşmiş Millet Ticaret ve Kalkınma Konferans

SEZ: Special Economic Zone(Serbest Ekonomi Bölgesi)

OHRLLS: En az gelişmiş ülkeler,denize kıyısı olmayan gelişmekte olan ülkeler ve küçük ada devletlerinden sorumlu yüksek temsilci ofisi

GTIP: Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu

WCO: World Customs Organization (Dünya Gümrük Örgütü)

ABD: Amerika Birleşik Devletleri

IMF: International Monetary Fund (Uluslararası Para Fonu)

GATT: General Agreement on Tariffs and Trade (Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması)

BM: Birleşmiş Milletler

ASYCUBA: Automated System for Customs Data (Gümrük Verilerinin Otomatikleştirilmiş Sistemi)

UNDP: United Nations Development Programme (Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı)

ICEGATE: Indian Customs Electronic Gateway(elektronik beyan ve gümrük işlem portalı)

BIMSTEC: Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation(Bengal Körfezi  ok Sektörlü Teknik ve Ekonomik  sbirliği Girişimi)

GİRİŞ

Günümüzde Birleşmiş Milletler'e üye 193 ülkenin yanı sıra, Vatikan Şehri ve Filistin olmak üzere tanınmış iki bağımsız devlet daha bulunmaktadır. Bu doğrultuda, dünya genelinde toplam 195 egemen ülke mevcuttur. Bu ülkelerden 44'ü, denize kıyısı olmayan kara ile çevrili ülkelerdir(COSTA, 2025). Yeryüzünün yaklaşık %70'inden fazlası denizlerle kaplıdır (Malanczuk, 1997). Bu durumda, denizlerin hem insanlık hem de devletler açısından stratejik, ekonomik ve çevresel açılardan büyük bir öneme sahip olmasına neden olmaktadır. Özellikle uluslararası ticaret açısından denizler vazgeçilmez bir rol üstlenmektedir. Nitekim, küresel dış ticaretin yaklaşık %90'ı deniz taşımacılığı yoluyla gerçekleştirilmektedir. Dış ticaretin etkin bir biçimde yürütülmesinde lojistik sektörü merkezi bir öneme sahiptir. Malların bir ülkeden başka bir ülkeye ulaştırılması süreci; hava yolu, kara yolu ve deniz yolu gibi çeşitli taşıma modlarıyla sağlanmaktadır. Bu taşıma modları arasında, maliyet açısından en uygun olanı genellikle deniz yolu taşımacılığıdır. Deniz taşımacılığı, büyük hacimli ve ağır yüklerin uzun mesafeler boyunca düşük maliyetle taşınabilmesini mümkün kılması açısından, lojistik süreçlerde tercih edilen temel yöntemlerden biridir.

Bu bağlamda, denize kıyısı olmayan ülkelerin lojistik maliyetlerinin yüksek olması, küresel pazarlara erişimlerini zorlaştırmakta ve rekabet güçlerini sınırlamaktadır. Dolayısıyla, deniz erişimi ve deniz taşımacılığı altyapısı, uluslararası ticaretin sürdürülebilirliği ve ülkelerin ekonomik kalkınması açısından kritik öneme sahiptir.

Adam Smith, 1776 yılında yayımladığı eserinde, karayla çevrili ülkelerin (landlocked countries) dezavantajlı konumuna dikkat çeken ilk düşünürlerden biri olmuştur. Smith, denize doğrudan erişimi olmayan iç coğrafi bölgelerin sınırlı ekonomik gelişim düzeyleriyle ilişkilendirilebileceğini ifade etmiştir(Faye et al., 2004).Smith'e göre, bir ulusun dış ticaretini, doğrudan denize açılmayan ve başka bir ülkenin topraklarından geçmeden ulaşılamayan bir nehir aracılığıyla yürütmesi, ticaret hacminin büyüklüğü açısından ciddi kısıtlamalar doğurur. Özellikle, nehir çok sayıda kol veya kanal

oluşturmuyorsa ve tek bir güzergâh üzerinden denize ulaşıyorsa, bu durum ilgili ülkenin ticari bağımsızlığını zedeler. Çünkü bu iletişim hattını kontrol etme ve ticari faaliyetleri kısıtlama gücü, her zaman nehir boyunca yer alan ve deniz çıkışına sahip olan diğer ülkenin elinde bulunmaktadır. Bu durumda , denize doğrudan erişimin olmaması, ekonomik kalkınmayı sınırlandıran önemli bir faktör olarak değerlendirilmiştir.

Günümüzde, düşük gelirli 54 ülkenin 20'si kara ile çevrili konumdadır ve bu ülkelerden 16'sı aynı zamanda En Az Gelişmiş Ülkeler (EAGÜ) kategorisinde yer almakta olup, ciddi güvenlik sorunlarıyla karşı karşıya kalmaktadır(Chowdhury, 2006). Her ne kadar İsviçre ve Avusturya gibi, yüksek gelir seviyesine ulaşmış ve güvenlik açısından istikrarlı kara ile çevrili ülkeler bulunsa da, bu tür örnekler istisna niteliğindedir.

Buna karşılık, Ruanda, Mali, Afganistan ve Ermenistan gibi ülkeler hem kara ile çevrili olmaları hem de uzun süreli iç çatışmalar ve güvenlik sorunları yaşamış olmaları nedeniyle dikkat çekmektedir. Bu durum, söz konusu ülkelerde yalnızca ekonomik kalkınmayı değil, aynı zamanda bölgesel güvenlik ortamını da olumsuz yönde etkilemiştir.

Denize doğrudan erişimin olmaması, kara ile çevrili ülkelerin dış ticaret ve ekonomik bağımsızlık açısından ciddi yapısal dezavantajlar yaşamasına neden olmaktadır. Bu bağlamda, denizle bağlantısı olmayan devletler, ticaret yolları ve lojistik imkanlar açısından denize kıyısı olan komşu ülkelere karşı görece daha zayıf bir güç ilişkisi içinde bulunmaktadır(Glassner & Blij, 1989). Bu asimetrik ilişki, kara ile çevrili ülkelerin dış politika, güvenlik ve ekonomik stratejilerini şekillendiren temel unsurlardan biri olarak değerlendirilmektedir.

Uluslararası ticaret, ülkelerin küresel pazarlara erişimini sağlayarak ekonomilerini çeşitlendirmelerine ve genel refahlarını artırmalarına olanak tanıyan kritik bir rol oynamaktadır. Ancak, denize kıyısı olmayan ülkeler, coğrafi dezavantajları nedeniyle dış ticaret faaliyetlerinde benzersiz zorluklarla karşılaşmaktadır. Bu ülkeler, limanlara doğrudan erişimleri olmadığı için ticaret yolları açısından komşu kıyı devletlerine

bağımlıdır. Bu durum, artan ulaşım maliyetleri, lojistik karmaşıklıklar ve dış politika ile altyapıya bağımlılık gibi sorunlara yol açmaktadır.

Nepal, Çin ve Hindistan gibi yükselen büyük ekonomiler arasında yer alan, denize kıyısı olmayan bir gelişmekte olan ülkedir. Sahip olduğu stratejik konuma rağmen, Nepal ekonomisi bugüne kadar beklentilerin oldukça gerisinde kalmış ve ekonomik büyüme performansı hayal kırıklığı yaratmıştır. Bu durum, büyük ölçüde ülkenin karşı karşıya bulunduğu çeşitli yapısal ve kurumsal sorunlara dayanmaktadır. Nepal, ihtiyatlı makroekonomik politikaların sürekliliğini sağlayamamakta; bununla birlikte yönetim zafiyetleri ve yetersiz altyapı koşulları gibi sorunlarla mücadele etmektedir. Ayrıca, ülke henüz Dünya Ticaret Örgütü'nün (DTÖ) kural ve düzenlemelerine tam anlamıyla uyum sağlayamamıştır. Nepal'in, coğrafi olarak stratejik bir bölgede yer almasına; Asya'nın en büyük iki ekonomisi olan Hindistan ve Çin arasında konumlanmasına ve birçok yüksek gelirli pazara görece kolay erişim potansiyeline sahip olmasına rağmen, ekonomik kalkınma performansının düşük düzeyde kalmasının temel nedeninin içsel politika tercihlerinden ve uygulama eksikliklerinden kaynaklandığı giderek daha açık hale gelmektedir(Sharma, 2015).

Nepal, denize kıyısı olmayan en az gelişmiş ülkelerden biridir ve kuzeyde Çin Halk Cumhuriyeti, doğuda, batıda ve güneyde Hindistan ile çevrilidir. Bu coğrafi konum, ülkenin dış ticaretinde önemli sınırlamalar yaratmaktadır. Çin üzerinden uluslararası pazarlara erişim, Himalaya Dağları'nın zorlu coğrafyası ve kış aylarında sık sık karla kaplanmaları nedeniyle hem maliyetli hem de operasyonel olarak zordur. Bu nedenle, Nepal'in uluslararası ticaretinin büyük bir kısmı Hindistan üzerinden gerçekleşmektedir. Nepal'in dış ticaretinin yaklaşık %80'i Hindistan limanları aracılığıyla yapılmaktadır ve en yakın liman, Nepal-Hindistan sınırına yaklaşık 740 kilometre uzaklıktaki Kalküta'dır(Sharma, 2025). Çin ile 2016 yılında imzalanan Ticaret ve Transit Anlaşması kapsamında, Nepal'e Çin limanları üzerinden alternatif ticaret yolları sunulmuştur. Ancak, bu rotalar henüz etkin bir şekilde kullanılmamaktadır; çünkü Çin limanları, Nepal'e yaklaşık 4.000 kilometre uzaklıktadır ve ulaşım altyapısı sınırlıdır(Gupta, 2023). Bu

coğrafi ve altyapısal kısıtlamalar, Nepal'in dış ticaretinde Hindistan'a olan bağımlılığını artırmakta ve ekonomik kalkınmasını sınırlamaktadır. Nepal, stratejik konumuna rağmen, bu engeller nedeniyle uluslararası pazarlara erişimde zorluklar yaşamaktadır.

Nepal, Çin ve Hindistan arasında yer alan denize kıyısı olmayan bir ülke olarak bu zorlukları en iyi şekilde yansıtan örneklerden biridir. Stratejik konumuna rağmen, Nepal yüksek transit maliyetleri, bürokratik engeller, sınır gecikmeleri ve yetersiz ticaret altyapısı gibi sorunlarla mücadele etmektedir. Ayrıca, ticaret yolları konusunda büyük ölçüde Hindistan'a bağımlı olması, ekonomik istikrarını ve politik özerkliğini de etkilemektedir. Bu zorluklar, Nepal'in uluslararası pazarlarda rekabet etme yeteneğini sınırlamakta ve küreselleşmenin sunduğu fırsatlardan tam anlamıyla yararlanmasını engellemektedir(Timalsina, 2023).

Nepal, dünyanın en büyük ve en hızlı büyüyen iki ekonomisi olan Hindistan ve Çin arasında yer alması bakımından stratejik bir konuma sahiptir. Bu iki ülke, küresel nüfusun yaklaşık %36'sını ve dünya gayrisafi yurtiçi hasılasının (GSYİH) beşte birini oluşturmaktadır. Bu bağlamda Nepal, coğrafi yakınlığı sayesinde söz konusu ülkelerle olan ekonomik entegrasyonunu derinleştirerek kayda değer ticaret ve yatırım olanakları elde edebilecek bir potansiyele sahiptir.Nepal, orta düzeyde eğitilmiş ancak geniş bir vasıfsız işgücü arzına sahip bir ülke olarak, özellikle yüksek katma değerli fakat düşük hacimli ürünlerin üretiminde rekabetçi avantaj sağlayabilecek bir konumda bulunmaktadır. Bitkisel ilaçlar ve kaşmir gibi sektörlerde, bu işgücü potansiyeli aracılığıyla ihracat kapasitesinin artırılması mümkündür.Bununla birlikte, Nepal'in yalnızca Hindistan ve Çin gibi bölgesel güç merkezlerine değil; aynı zamanda Avrupa ve Kuzey Amerika gibi yüksek gelirli pazarlara erişim olanaklarına da sahip olması, ülkenin küresel ticaret ağlarına daha etkin biçimde entegre olabilmelerini mümkün kılmaktadır. Bu çerçevede, dış ticaretin ve doğrudan yabancı yatırımların Nepal'in sürdürülebilir kalkınma sürecinde belirleyici bir rol üstlenebileceği değerlendirilmektedir(Sharma, 2015).

BİRİNCİ BÖLÜM

1.1 DENİZE KIYISI OLMAYAN ÜLKELERİN YAPISI VE DIŞ TICARET

Küreselleşme çağında dış ticaret, ülkelerin ekonomik kalkınma süreçlerinde belirleyici bir rol oynamaktadır. Ancak, uluslararası pazarlara erişimde deniz taşımacılığına duyulan yüksek bağımlılık, özellikle denize kıyısı olmayan ülkeler (DKOÜ - landlocked countries) için yapısal engeller doğurmaktadır. Bu ülkeler, deniz limanlarına erişimleri bulunmadığı için dış ticaretlerini komşu ülkelerin altyapılarına, politikalarına ve transit rejimlerine bağlı olarak yürütmek zorundadır. Bu durum, taşımacılık maliyetlerini artırmakta, tedarik zincirlerinde belirsizlik yaratmakta ve küresel rekabet güçlerini sınırlamaktadır(Martea et al., 2010).

1.1.1. Denize kıyısı olmayan devletlerin tanımı

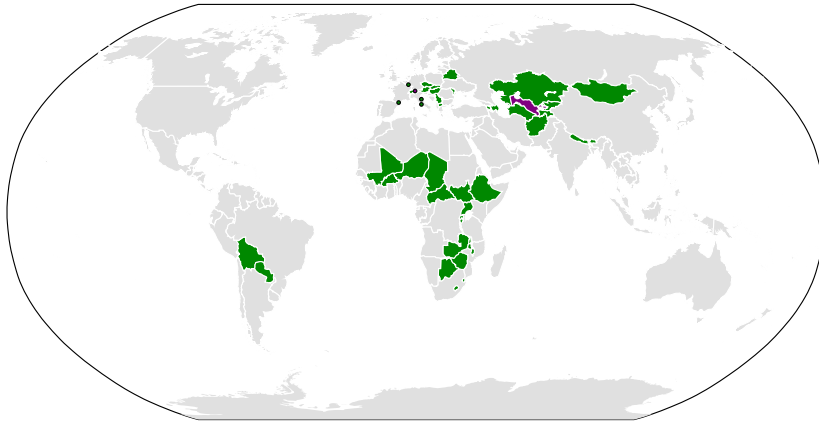
Birleşmiş Milletler tarafından yapılan tanıma göre denize kıyısı olmayan ülkeler, kendi sınırları içerisinde uluslararası sularda bir limana doğrudan erişimi bulunmayan egemen devletlerdir(UN-OHRLLS,2020). Dünya Bankası ve UNCTAD (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı) verilerine göre, 2024 itibarıyla dünya genelinde 44 ülke karayla çevrili statüsündedir. Bu ülkelerden birçoğu, Afrika, Orta Asya ve Orta Avrupa gibi iç bölgelerde yer almaktadır.

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS), denize kıyısı olmayan devletleri, "deniz kıyısı bulunmayan devletler" olarak tanımlar (Madde 124(1)(a)) . Bu tanım, ülkelerin kendi topraklarında uluslararası sularda bir limana doğrudan erişimi bulunmadığını ifade eder”(Turk & McKinnon, 2021).

Denize kıyısı olmayan ülke (*landlocked country*), ya da bir diğer ifadeyle kara ülkesi, denizlere doğrudan kıyısı bulunmayan ve tüm sınırları diğer kara ülkeleriyle çevrili

olan devletleri tanımlamak için kullanılan bir coğrafi terimdir. Bu tür ülkeler, deniz taşımacılığına doğrudan erişim imkânına sahip olmadıklarından, dış ticaret ve ekonomik entegrasyon süreçlerinde genellikle komşu ülkelere ve onların liman altyapılarına bağımlı hâle gelmektedirler. Günümüzde yaklaşık 195 bağımsız devlet bulunmakta, bunların 44'ü, diğer bir ifadeyle yaklaşık %20 denize kıyısı olmayan devletlerden oluşmaktadır. Denize kıyısı olmayan ülkelerin şekil 1'de coğrafi olarak gösterilmektedir.

şekil 1. 1: Dünyada Denize Kıyısı Olmayan Ülkelerin Göstergesi



Bağımsız ve egemen bir devlet olarak tanımlanan bir ülke, doğrudan bir okyanusa, örneğin Atlantik Okyanusu'na, veya karayla çevrili olmayan bir denize, örneğin Akdeniz'e, coğrafi olarak erişimi bulunmayan bir konumda yer alıyorsa, bu devlet karayla çevrili (landlocked) bir devlet olarak sınıflandırılır. Örneğin, Orta Asya'da bulunan Kazakistan gibi ülkeler, yalnızca Hazar Denizi gibi karayla çevrili bir iç denize kıyısı olduğu için karayla çevrili ülke kategoriye dahil edilmektedir. Bu tür devletler, coğrafi konumları nedeniyle bazı stratejik ve ekonomik dezavantajlara sahiptirler. Kara ile çevrili devletler aşağıdaki gibi çeşitli açılardan sınıflandırılabilir (COSTA, 2025);

- Klasik kara ile çevrili Devletler (Classical Landlocked States)
- *Enklav Kara ile Çevrili Devlet (Enclave Landlocked State)*
- İki Kat Kara ile Çevrili Devletler (Double Landlocked States)
- Gelişmiş Kara ile Çevrili Devletler (Developed Landlocked States)

- Gelişmekte olan Kara ile Çevrili Devletler (Developing Landlocked States)
- Geçici Kara ile Çevrili Devletler (Temporarily Landlocked States)

1.1.1.1. Klasik kara ile çevrili Devletler (Classical Landlocked States)

Klasik kara ile çevrili devletler (Classical Landlocked States), denize doğrudan kıyısı olmayan ve tüm sınırları diğer kara devletleriyle çevrili olan ülkeleri ifade eder. Bu durum, bu tür devletlerin uluslararası ticaret, ulaşım ve ekonomik kalkınma gibi alanlarda yapısal dezavantajlarla karşı karşıya kalmalarına neden olmaktadır. Uluslararası hukukta bu devletler, özellikle 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) çerçevesinde bazı özel haklara sahiptirler. Söz konusu sözleşmenin 125. maddesi, kara ile çevrili devletlere transit geçiş hakkı tanımakta ve onları kıyıdaş devletlerle iş birliği yapmaya teşvik etmektedir(Bay, 1982).

Dünyada denize kıyısı olmayan 44 devletten yaklaşık olarak 12 tanesi klasik kara ile çevrili devlet arasında yer almaktadır . Klasik kara ile çevrili devletler arasında Nepal, Bolivya, Paraguay, Çad, Burkina Faso ve Afganistan gibi ülkeler örnek olarak gösterilebilir. Bu ülkeler, yalnızca coğrafi konumları itibarıyla değil, aynı zamanda düşük gelir düzeyleri ve sınırlı bölgesel entegrasyonlarıyla da öne çıkarlar.

1.1.1.2 Enklav Kara ile Çevrili Devlet (Enclave Landlocked State)

Enklav kara ile çevrili devlet(enclave landlocked state), yalnızca tek bir devletin topraklarıyla çevrili ve denize doğrudan erişimi olmayan devletleri tanımlamak için kullanılan bir kavramdır(Dilmurod, 2021). Bu tür devletler, klasik anlamda kara ile çevrili devletlerden (landlocked states) daha özel bir kategoriye girer. Zira geleneksel kara ile çevrili devletlerin çoğu birden fazla komşuya sahipken, enklav kara ile çevrili devletler yalnızca tek bir egemen devletin kara sınırları içinde kalır. Bu durum, hem jeopolitik bağımlılıklarını hem de dış ticaret, ulaşım ve güvenlik politikalarını daha karmaşık hale getirir.

Günümüzde uluslararası hukuk ve coğrafya literatürüne göre tam anlamıyla "Enklav Kara ile Çevrili Devlet" yalnızca Lesotho'dur. Diğer bazı ülkeler "mikro devlet", "yarı enklav" veya "yarı kara ile çevrili" olabilir ancak tam anlamıyla enklav kara ile çevrili devlet statüsünde değildir. Örneğin; San Marino ve Vatikan, İtalya tarafından çevrilidir ancak denize yakınlıkları ve mikrostatüleri nedeniyle bazı tanımlarda ayırık tutulurlar. Ayrıca ekonomik ve diplomatik erişimleri farklıdır.

1.1.1.3. İki Kat Kara ile Çevrili Devletler (Double Landlocked States)

İki kat kara ile çevrili devleti, doğrudan denize kıyısı olmayan ve tüm komşuları kara ile çevrili olan ülkeleri tanımlamak için kullanılmaktadır . Dünyada 2025 itibarıyla yalnızca iki ülke bu kategoriye girmektedir: Lihtenştayn ve Özbekistan. Lihtenştayn, tamamen İsviçre ve Avusturya ile çevrilidir; her iki ülke de kara ile çevrilidir. Benzer şekilde, Özbekistan da yalnızca kara ile çevrili olan Türkmenistan, Kazakistan, Tacikistan, Kırgızistan ve Afganistan ile komşudur(CIA World Factbook,2024).

Özbekistan, 31 Ağustos 1991'de Sovyetler Birliği'nden ayrılarak bağımsızlığını ilan etmiştir . Bağımsızlık öncesinde, Sovyetler Birliği'nin bir parçası olarak, Özbekistan'ın malları ve halkı diğer Sovyet cumhuriyetleri aracılığıyla okyanusa erişim sağlayabiliyordu. Ancak bağımsızlık sonrası, Özbekistan'ın denize doğrudan erişimi olmayan bir kara ülkesi haline gelmesi, dış ticaret ve lojistik açısından yeni zorluklar doğurmuştur.Bu yeni duruma uyum sağlamak amacıyla, Özbekistan, Sovyetler Birliği döneminde baskın güç olan Rusya ile ilişkilerini sürdürmüş ve 2004 yılında stratejik ortaklık, 2005 yılında ise ittifak ilişkisi anlaşmaları imzalamıştır(Tolipov, 2019) . Ayrıca Özbekistan , 2006 yılında Rusya'nın öncülüğünde kurulan Avrasya Ekonomik Topluluğu'na (EurAsEC) katılmıştır .

Ancak Özbekistan, dış ticaretini çeşitlendirme çabaları kapsamında, özellikle Çin ile ekonomik ilişkilerini güçlendirmiştir. 2018 yılı itibarıyla, Çin, Özbekistan'ın en büyük ticaret ortağı haline gelmiş, Rusya ise ikinci sıraya gerilemiştir . Bu değişim, Çin'in Orta

Asya'daki ekonomik etkisinin artması ve Özbekistan'ın çok yönlü dış politika stratejisiyle uyumludur(Şvili, 2021).

Lihtenştayn, Batı Avrupa'da, İsviçre ve Avusturya arasında yer alan ve denize kıyısı olmayan küçük bir ülkedir. Lihtenştayn , Avrupa'nın Alp bölgesinde yer aldığı için bazı yüksek dağ zirvelerine ev sahipliği yapar ve bu da kara ulaşımını zorlaştırabilir. Ayrıca, Lihtenştayn'ın havalimanı yoktur. Yine de, bu küçük ülke dünyadaki kişi başına düşen en yüksek GSYİH'lerden birine sahiptir.

Peki Lihtenştayn, iki tarafı karayla çevrili olmanın getirdiği zorlukla nasıl başa çıkıyor? Bunu, öncelikle, iş dostu politikalar ve teşviklerle yapıyor. Ülkenin düşük, sabit bir gelir vergisi var. Ayrıca, birçok holding şirketini cezbeden çok gevşek şirketleşme kuralları da var. Aslında, holding ülkelerinin Lihtenştayn'da kurduğu ofisler, ülkenin gelirinin %30'unu oluşturuyor(Walt & Hoop, 2025). İkinci olarak, Lihtenştayn çeşitli ticaret anlaşmalarına katılmıştır. Ülkenin İsviçre ile gümrük birliği vardır ve enerjisinin %90'ını İsviçre'den ithal etmektedir. Lihtenştayn ayrıca Avrupa Serbest Ticaret Birliği'nin bir üyesidir ve şu anda ekonomik politikalarını Avrupa Birliği'nin politikalarıyla uyumlu hale getirmek için çalışmaktadır(Şvili, 2021).

Ek olarak, Lihtenştayn, Schengen Bölgesi'nin bir parçasıdır ve pasaport almak zorunda kalmadan yirmi altı Avrupa ülkesi arasında serbest dolaşımın gerçekleşmesine izin verir. Bu, Lihtenştayn'ın iki kat kara ile çevrili olmasına rağmen ulaşım ve finansal erişilebilirlik açısından önemli avantajlara sahip olmasını sağlamaktadır. Bu küçük devlet, Schengen üyeliği sayesinde hem mal hem de insan hareketini kolaylaştıran bürokratik engelleri ortadan kaldırarak Avrupa'ya dahil olmaktadır(Cercone, 2011). Uzun lafın kısıyası, Lihtenştayn, iki kez karayla çevrili olmasına rağmen, kendisini iş dostu hale getirerek ve giderek daha fazla entegre olan bir Avrupa'ya katılarak refaha kavuşabilmiştir.

1.1.1.4. Gelişmiş Kara ile Çevrili Devletler (Developed Landlocked States)

Kara ile çevrili devletler coğrafi dezavantajları nedeniyle ekonomik kalkınma ve uluslararası ticaret açısından önemli zorluklarla karşılaşmaktadırlar. Bu ülkelerin lojistik sorunları ve uluslararası pazarlara erişim maliyetleri, deniz erişiminin olmaması nedeniyle artmaktadır(UN,UNCTAD, 2024). Bununla birlikte, bazı kara ile çevrili ülkeler, gelişmiş ekonomik yapıları, altyapı kapasiteleri ve kurum kaliteleri sayesinde bu dezavantajı büyük ölçüde aşabilmiş ve gelişmiş ülke statüsüne ulaşmıştır.

2025 itibarıyla, ekonomik ve insani gelişme kriterlerine (yüksek gelir, yüksek İGE, ileri sanayileşme) göre 9 tane gelişmiş kara ile çevrili devlet bulunmaktadır. Bazıları küçük ölçekli mikro-devlet olsa da, ekonomik ve insani gelişmişlik açısından “gelişmiş kara ile çevrili devlet” tanımına uymaktadır. Gelişmiş kara ile çevrili devletlerin aşağıdaki Tablo 1.1’de gösterilmektedir. Tabloda sunulan veriler, 2024 yılına ait olup Uluslararası Para Fonu (IMF), Dünya Bankası, Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP) ve Uluslararası Yönetim Gelişimi Enstitüsü (IMD) kaynaklarından düzenlenmiştir.

Tablo 1. 1 :Gelişmiş kara İle Çevrili Devletleri (Read, 2024)

Ülke	GSYİH(Kişi başı, dolar cinsindedir)	İnsani gelişme endeksi(HDI)	Altyapı kalitesi (0-100)
İsviçre	111.716	0.970	88.4
Avusturya	61.080	0.930	85
Çekya	50.474	0.915	78
Slovakya	44.081	0.880	75
Lüksemburg	140.940	0.922	88
Lihtenştayn	169.049	0.938	80
San Marino	61.518	0.915	70
Macaristan	45.691	0.870	72
Vatikan			

Kaynak: (Read, 2024) ,Dünya Bankası, Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP), Uluslararası Yönetim Gelişimi Enstitüsü (IMD) VE Uluslararası Para Fonu,(2024).

Tablo 1.1’de 2024 yılı verilerine göre, gelişmiş kara ile çevrili ülkeler arasında kişi başı gayri safi yurt içi hasıla (GSYİH), insani gelişme endeksi (HDI) ve altyapı kalitesi göstergeleri önemli farklılıklar göstermektedir.

Lihtenştayn, kişi başı GSYİH bakımından 169.049 USD ile en yüksek değere sahip olup, bunu Lüksemburg (140.940 USD) ve İsviçre (111.716 USD) takip etmektedir. Bu ülkeler yüksek ekonomik refah düzeyine işaret etmektedir. İnsani gelişme endeksinde ise İsviçre (0.970) ve Lihtenştayn (0.938) önde gelmekte, yüksek yaşam kalitesi ve sosyal gelişmişlik düzeylerini yansıtmaktadırlar.

Altyapı kalitesi açısından ise İsviçre (88.4) ve Lüksemburg (88) en gelişmiş yapıya sahip ülkeler arasında yer almaktadır. Genel olarak, listeye dahil ülkeler, gelişmiş ekonomik yapıları ve yüksek insani gelişme göstergeleriyle kara ile çevrili olmanın getirdiği coğrafi dezavantajları aşmışlardır.

Vatikan gibi mikro devletlerin ekonomik ve insani gelişme verileri mevcut olmadığından bu analiz dışında bırakılmıştır.

1.1.1.5. Gelişmekte olan Kara ile Çevrili Devletler (Developing Landlocked States)

Dünya üzerinde bulunan 44 ülkeden sadece dokuz tanesi Avusturya, Çek Cumhuriyeti, Macaristan, Lüksemburg, Slovakya ve İsviçre gibi istisnai olarak gelişmiş ülkeler kategorisinde iken diğer 34 devlet gelişmekte olan ülkeler kategorisinde yer almaktadır. Kara ile çevrili gelişmiş ülkelerin istisnai durumu, büyük ölçüde coğrafi konumlarının sunduğu avantajlarla açıklanabilir. Bu ülkelerin tamamının Avrupa kıtasında yer alması ve denize kıyısı olan gelişmiş komşularla çevrili olması, söz konusu avantajların temelini oluşturmaktadır. Avrupa Birliği (AB) entegrasyonu çerçevesinde, kara ile çevrili bir ülke olmanın olumsuz etkileri büyük ölçüde bertaraf edilebilmekte, hatta bazı durumlarda bu durum bir avantaja dahi dönüşebilmektedir. Zira AB içinde

ulaştırma altyapısının bütünleşmiş yapısı ve sınır ötesi taşımacılık sistemlerinin etkin entegrasyonu, kara ile çevrili ülkelerin taşıma maliyetlerini minimize etmelerine olanak tanımaktadır(Limo & Venables, 2001). Bu durum, ticaretin uzak yerlerden daha az bağımlı hale gelmesine yardımcı olur ve uluslararası pazarlara erişimi kolaylaştırmaktadır. Avrupa'da kara ile çevrili gelişmiş ülkeler, bölgesel entegrasyonun sağıladığı olanaklar sayesinde coğrafi dezavantajlarını büyük ölçüde dengeleyebilmektedir.

Buna karşılık, güçlü bir bölgesel entegrasyon yapısından yoksun olan diğer kara ile çevrili ülkeler benzer avantajlara sahip değildir. Bu lkeler, coğrafi konumlarının getirdiği yapısal kısıtların yanı sıra, sınır ötesi altyapı yetersizlikleri ve siyasi istikrarsızlık gibi faktörler nedeniyle ekonomik kalkınma süreçlerinde önemli zorluklarla karşı karşıya kalmaktadır(Martea et al., 2010). Bölgesel iş birliğinin sınırlı düzeyde olduğu bu ülkelerde, ulaştırma maliyetleri yüksek seyretmekte ve dış pazarlara erişim ciddi şekilde kısıtlanmaktadır. Özellikle denize çıkışı olmayan gelişmekte olan ülkeler, ticaret akışlarının kesintiye uğraması, zaman kayıpları ve yüksek lojistik maliyetler gibi olumsuzluklarla mücadele etmektedir(Scott, 2009). Bu bağlamda, kara ile çevrili gelişmekte olan ülkeler buldukları bölgesel konum itibarıyla Tablo 1.2'de sınıflandırılarak gösterilmektedir.

Tablo 1. 2: Gelişmekte olan Kara ile Çevrili Ülkeleri

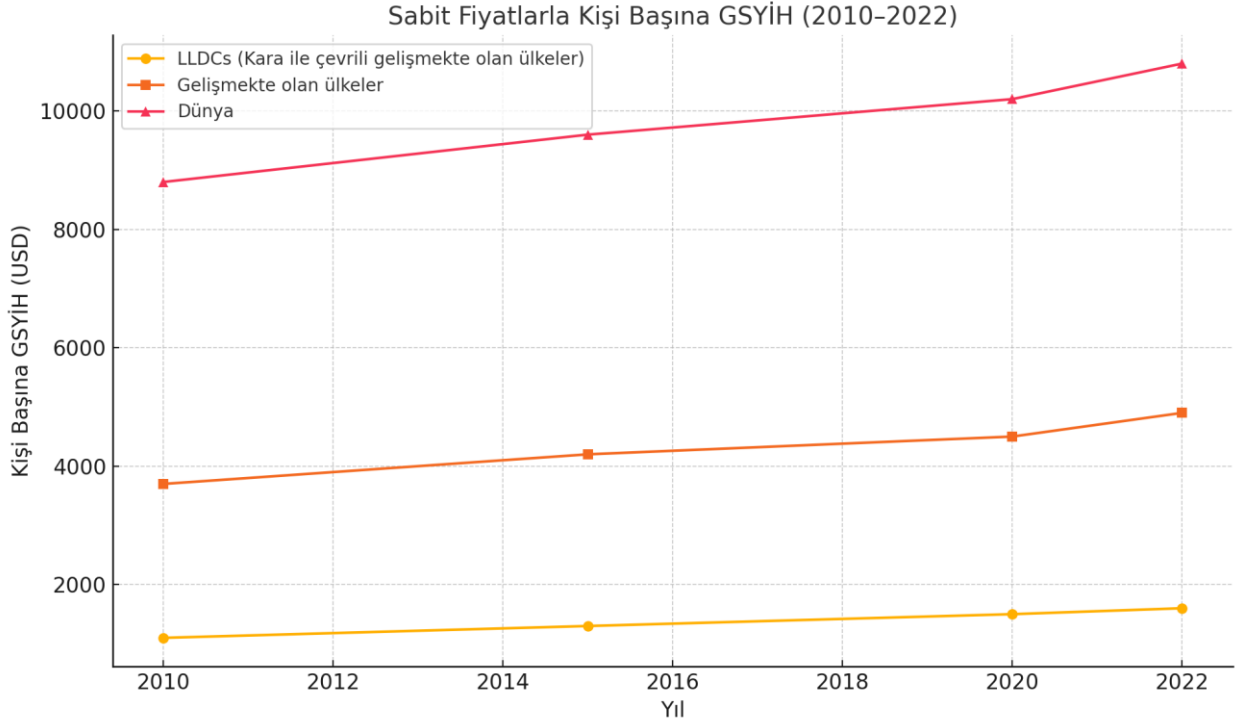
Afrika	Günay Asya	Doğru Asya ve pasifik	Avrupa ve Orta Asya	Latin America
Botsvana	Afganistan	Laos	Azerbaycan	Bolivya
Burkina faso	Nepal	Moğolistan	Ermenistan	Paraguay
Burundi	Butan		Belarus	
Orta Afrika Cuh.			kazakistan	
Çad			kırgızistan	
Ethopiya			kosova	
Lesoto			Makedonya	
Malavi			Moldova	
Mali			Sırbistan	
Nijer			Tacikistan	
Ruwanda			Türkmenistan	
Svaziland			Özbekistan	
Uganda				
zambia				
Zimbabve				

Kaynak:(UN, UNCTAD, 2024)

Kara ile çevrili olma ve açık denizlere erişimin olmaması düşük büyüme hızının ve az gelişmişliğin en temel nedenlerinden biri olarak ifade edilmektedir. O nedenle kara ile çevrili ülkelerin çoğu “gelişmekte olan” ülkeler kategorisinde değerlendirilmektedir(Çamyamaç, 2010). Bir ülkenin gelişmişlik düzeyini belirlemede çeşitli göstergeler kullanılmakla birlikte, bu göstergeler arasında en temel ve yaygın kabul görenlerden biri kişi başına düşen gelir düzeyidir. Kişi başına düşen gelirdeki artış, genel olarak yaşam standartlarının yükselmesi ve toplumsal refahın artmasıyla doğrudan ilişkilidir. Bu bağlamda, kişi başına düşen gelir, hem ekonomik büyümenin hem de

kalkınmanın önemli bir ölçütü olarak değerlendirilmektedir(Popkova, 2014). Aşağıdaki Şekil 1.2’de kişi başı düşen gayri sayfi yurtiçi hasılatın(GSYİH) yıllar itibari ile gelişim süresini göstermektedir.

şekil 1. 2: Sabit Fiyatlarla Kişi başına GSYİH (\$)



Kaynak: (WORLD BANK, 2025)

Şekil 1.2’de 2010–2022 dönemini kapsayan sabit fiyatlarla kişi başına gayrisafi yurt içi hasıla (GSYİH) verileri, farklı ülke grupları arasında dikkat çekici ekonomik farklılıkların sürdüğünü göstermektedir. Grafik, kara ile çevrili gelişmekte olan ülkeler (LLDCs), genel olarak gelişmekte olan ülkeler ve dünya ortalaması arasındaki gelir düzeylerini karşılaştırmalı olarak ortaya koymaktadır.

Şekil 1.2’deki Verilere göre, dünya ortalaması, incelenen dönem boyunca istikrarlı bir şekilde artış göstererek yaklaşık 8.800 USD’den 10.800 USD seviyesine

ulaşmıştır. Bu artış, küresel ekonomik büyümenin sabit fiyatlarla kişi başına refah düzeyini artırdığını ortaya koymaktadır.

Gelişmekte olan ülkeler, dünya ortalamasının altında seyretmekle birlikte, kişi başına gelirlerini 2010 yılında yaklaşık 3.700 USD seviyesinden 2022 yılında 4.900 USD düzeyine çıkarmayı başarmıştır. Bu artış, söz konusu ülke grubunda görece olumlu bir büyüme eğilimini işaret etmektedir.

Buna karşın, kara ile çevrili gelişmekte olan ülkeler (LLDCs) için tablo daha sınırlı bir büyümeyi göstermektedir. 2010 yılında yaklaşık 1.100 USD olan kişi başına GSYİH, 2022 itibarıyla yalnızca 1.600 USD seviyesine yükselmiştir. Bu düşük artış oranı, LLDC'lerin dış ticaret erişimindeki yapısal kısıtlar ve yüksek lojistik maliyetler gibi coğrafi ve altyapısal dezavantajların ekonomik performans üzerinde belirleyici rol oynadığını göstermektedir.

1.1.1.6 Geçici Kara ile Çevrili Devletler (Temporarily Landlocked States)

Bu kavram, coğrafi olarak normalde denize erişimi olan bir devletin, bazı geçici sebeplerle (örneğin savaş, abluka, doğal afetler, siyasi krizler veya limanların işlevsiz hale gelmesi) denize doğrudan ulaşım imkanını kaybetmesini ifade ediyor olabilir.

Geçici Kara ile Çevrili Devletleri ,Başka bir kavramıyla de jure egemenliği altında bir deniz kıyısı bulunmasına rağmen, dışsal ve genellikle akut kriz koşulları nedeniyle, bu kıyıya etkin (fili) erişimini geçici olarak kaybetmiş devletlerin spesifik durumunu nitelendirmek için kullanılmaktadır(Grigoryan & Nranyan,2023).

Transit geçiş yapılması gereken komşu ülkelerdeki çatışmalar, abluka uygulamaları, sınır kapatmaları ya da devletler arası düşmanlık durumları, karayla çevrili ülkelerin dış ticaret ve lojistik altyapılarına ciddi düzeyde tehdit oluşturmaktadır. Karasal ulaşımın birden fazla egemen devletin topraklarından geçmesi gerektiği durumlarda, bu tür siyasal gerginlikler transit güvenliğini kırılğan hale getirmektedir. Örneğin, Ukrayna'nın Karadeniz limanlarına erişimi, 2022 yılında Rusya'nın geniş çaplı işgali ve

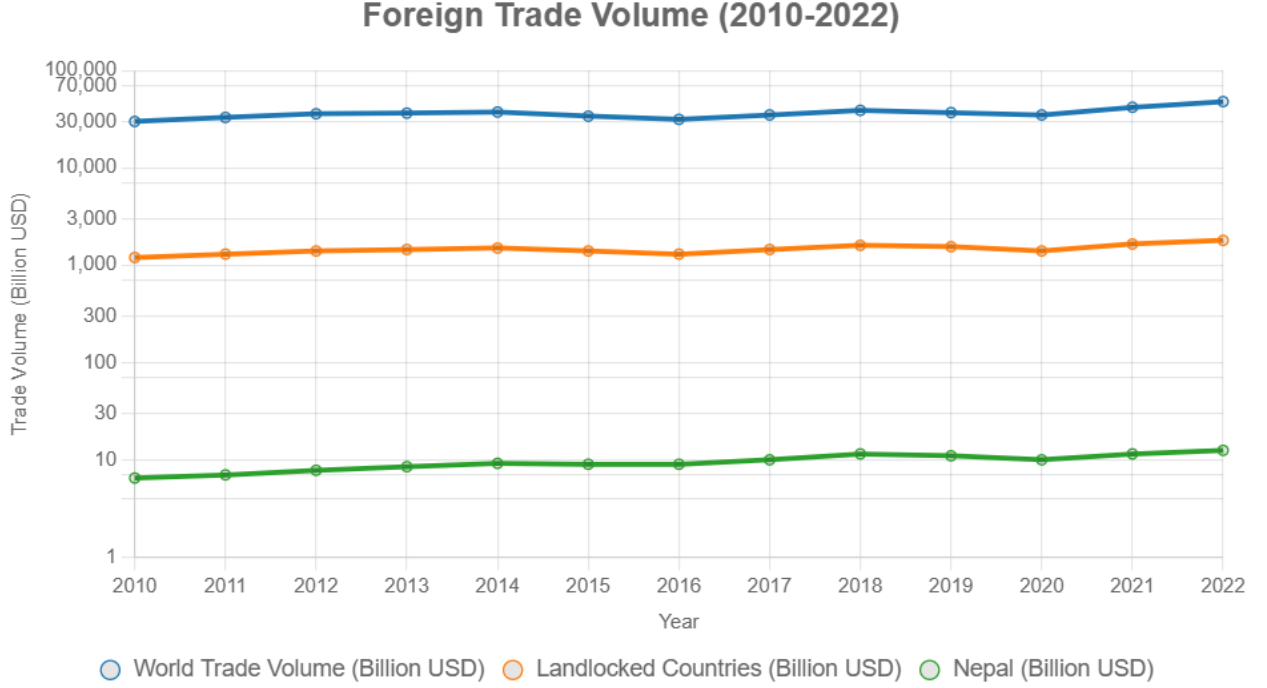
ardından gelen deniz ablukası nedeniyle ciddi biçimde kesintiye uğramış ve bu durum yalnızca Ukrayna'nın değil, küresel gıda arz güvenliğinin de zayıflamasına neden olmuştur(Ruta, 2025). Benzer şekilde, Ermenistan ile Azerbaycan arasında 2020 Karabağ Savaşı sonrasında imzalanan ateşkes anlaşmasında öngörülen Zengezur Koridoru gibi transit geçiş hakları hâlen siyasi belirsizliklerle kuşatılmış durumdadır. Azerbaycan'ın bu koridora yönelik taleplerinin ve Ermenistan'ın egemenlik kaygılarının çakışması, bölgedeki ulaşım entegrasyonunun önündeki en büyük engellerden biri olmaya devam etmektedir(Grigoryan & Nranyan,2023). Bu örnekler, ulaşım koridorlarının sadece fiziksel altyapıya değil, aynı zamanda bölgesel jeopolitik denklemlere de son derece bağımlı olduğunu göstermektedir.

1.2. DENİZE KIYISI OLMAYAN ÜLKELERİN DIŞ TICARETEKİ ETKİSİ

Kara ile çevrili gelişmekte olan ülkeler (LLDC'ler), denize doğrudan erişimden yoksundur ve bu nedenle önemli ulaşım ve hizmet ağlarının dışında kalmaktadır. Bu durumda, bu ülkelerin ithal veya ihraç etmeye çalıştığı her malın başka bir ülkeden geçmesi gerekiyor. Kara sınırları olan ülkeler, geçiş ülkelerine kıyasla çok daha yüksek ticaret maliyetlerine sahiptir, bu da ticaret yapma yeteneklerini azaltır. LLDC'ler dünya ticaretinin yalnızca %1'lik bir kısmını oluştururken, kıyı geçiş ülkeleri ticaretin yaklaşık %24'ünü oluşturuyor. LLDC'lerde yaşayan çoğu insan, kişi başına reel GSYİH açısından "en alt milyar" kategorisine girer. Yaygın olarak kabul edildiği gibi, LLDC'lerin karşılaştığı karşılaştırmalı dezavantajları açıklamak için yalnızca mesafenin veya erişim altyapısının yeterli olmadığı açıktır: yeni bir tahmine göre, kara ile çevrili bir ülkede ticaret maliyeti yüzde yüz daha fazladır ve bunun sadece onda biri ilave nakliye maliyetlerine bağlıdır(Dairabayeva, 2015). Örneğin, Dünya Bankası'nın raporuna göre, karasal ülkelerdeki taşımacılık maliyetleri, kıyı ülkelerine kıyasla ortalama %50 daha yüksektir. Ayrıca, ithalat ve ihracat işlemleri, kıyı ülkelerine göre iki kat daha uzun sürebilmektedir(Rodrigue, 2025).

Bir ülkenin ekonomik büyümesini sürdürülebilir ve kapsayıcı bir şekilde gerçekleştirebilmesi için dış ticaret çok önemlidir. Mal ve hizmetlerin küresel piyasalara arzı, hem üretim kapasitesinin kullanılmasına hem de döviz girdisi sağlayarak ekonomik büyümeye katkıda bulunmaktadır. Bu nedenle, dış ticaret hem gelişmiş ülkeler hem de gelişen ülkeler için stratejik öneme sahiptir. Dış ticaret, denize kıyısı olmayan ülkeler için hayati önem taşımaktadır. Coğrafi sınırlamalar nedeniyle bu ülkeler, uluslararası pazarlara erişim sağlamak için transit ülkelere bağımlı hale geldi. Bu, lojistik giderlerini ve dış ticarete karşılaşılan yapısal engelleri artırıyor. Dolayısıyla, denize kıyısı olmayan ülkeler için dış ticaret, yalnızca ekonomiyi büyütmek için bir araç değil, aynı zamanda dünya ekonomisine entegrasyonu ve dışa açıklığı sağlamak için önemli bir araç olarak görülüyor. Şekil 1.2'de, dünya genelinde, denize kıyısı olmayan ülkeler ve Nepal'e ait dış ticaret hacmindeki gelişim karşılaştırmalı olarak sunulmaktadır..

şekil 1. 3: Dış Ticaret Hacmi



Kaynak:(WTO, 2023)

Şekil 'de, 2010–2022 dönemi boyunca dünya genelinde toplam dış ticaret hacmi ile denize kıyısı olmayan ülkelerin (landlocked countries) ve Nepal'in dış ticaret hacmindeki gelişimi karşılaştırmalı olarak göstermektedir.

Dünya Ticaret Hacmi (mavi çizgi), bu dönemde istikrarlı bir artış eğilimi göstermektedir. 2010 yılında yaklaşık 30 trilyon ABD doları seviyesinde olan küresel ticaret hacmi, 2022 itibarıyla yaklaşık 40 trilyon ABD doları seviyelerine ulaşmıştır. Bu durum, küreselleşmenin ve ekonomik etkileşimin artarak devam ettiğini göstermektedir.

Denize Kıyısı Olmayan Ülkelerin Ticaret Hacmi (turuncu çizgi) ise daha sınırlı bir artış göstermektedir. 2010 yılında yaklaşık 1 trilyon ABD doları civarında olan hacim, 2022'de yaklaşık 2 trilyon ABD doları düzeyine ulaşmıştır. Bu ülkelerin dünya

ticaretinden aldığı payın sınırlı kaldığı, ulaşım ve lojistik dezavantajların sürdüğü anlaşılmaktadır.

Nepal'in dış ticaret hacmi (yeşil çizgi), logaritmik ölçekte gösterilen grafikte dikkat çekici biçimde daha düşük seviyelerde seyretmektedir. 2010 yılında 5 milyar ABD doları civarında olan Nepal'in dış ticareti, 2022 itibarıyla yaklaşık 11 milyar ABD doları seviyesine yükselmiştir. 2019 yılı, grafik üzerinde özel olarak vurgulanmış olup Nepal'in ticaret hacminin 11 milyar USD seviyesine ulaştığı yıl olarak işaretlenmiştir. Bu değer, pandemi öncesi dönemdeki ekonomik ivmeyi yansıtmaktadır.

Ek olarak, denize kıyısı olmayan ülkeler küresel ticaret sistemine tam anlamıyla entegre olabilmek için başta bölgesel iş birliği mekanizmalarının güçlendirilmesi, lojistik altyapı yatırımlarının artırılması ve gümrük süreçlerinin dijitalleştirilmesi gibi reformlara ihtiyaç duymaktadır. Bu reformlar, gelişmekte olan denize kıyısı olmayan devletlerin küresel değer zincirine daha etkin biçimde katılımını kolaylaştırarak, yapısal ticaret açmazlarını aşmalarına olanak tanıyacaktır.

1.3 KARA İLE ÇEVİRİLİ OLMANIN DIŞ TİCARET ÜZERİNDEKİ ETKİSİ: TEORİK BİR İNCELEME

Ticaretin, bir ülkenin toplam üretimi içindeki payının artması, yatırımları artırarak ekonomik büyümeyi olumlu yönde etkileyebilmektedir. Bu ilişki, ülkeler arasında yapılan karşılaştırmalı çalışmalarda en tutarlı ve güvenilir sonuçlardan biri olarak öne çıkmaktadır. Bu bulgu, coğrafi dezavantajlara sahip ülkelerde ekonomik büyümenin sınırlı kalmasının en önemli nedenlerinden birinin, ticaret hacmindeki düşüşler olabileceğini göstermektedir. Yani, coğrafi engeller doğrudan değil, büyük ölçüde ticaretin azalması yoluyla büyüme üzerinde olumsuz etkide bulunmaktadır.

1.3.1 Neoklasik Teorik

Malların uluslararası sınırları geçmesi, çeşitli gümrük ve işlem maliyetlerini beraberinde getirir. Taşıma modunda bir değişiklik söz konusu olduğunda ise, yükleme, boşaltma ve muhtemelen depolama maliyetleri gibi ek maliyet kalemleri ortaya çıkar. Bu çerçevede, denize kıyısı olmayan ülkelerin (landlocked countries – LLC) karşı karşıya kaldığı koşullar, ithalat fiyatlarını yükseltirken, taşıma maliyetlerindeki artışlar ihracat gelirlerini düşürme eğilimindedir. Zira, uluslararası pazarda fiyat belirleyici değil, fiyat kabul edici konumda olan ülkeler, bu maliyetleri karşılamak zorunda kalmaktadır.

Bu durum, LLC'lerin dış ticaret hadlerinin (terms of trade) bozulmasına yol açmakta ve dolayısıyla reel gelir düzeylerini olumsuz etkilemektedir. İhracat sepetinde ham maddelerin, ithalat sepetinde ise işlenmiş malların ağırlık kazanması, bu olumsuz etkinin derinleşmesine neden olur. Bunun temel nedeni, ham maddelerin birim değerinin genellikle düşük, işlenmiş malların birim değerinin ise yüksek olmasıdır. Ticaret hadlerindeki bozulmanın yarattığı gelir etkisi, ithalat hacminin azalmasına yol açar. Buna ek olarak, ikame etkisi devreye girer; tüketiciler ithal mallar yerine yerli malları tercih etmeye başlar. Bu durum, ihracata yönlendirilebilecek fazla üretimin azalmasına ve yerli tüketimin fırsat maliyetinin düşmesine sebep olur. Sonuç olarak, ithalat ve ihracattaki bu düşüş, toplam dış ticaretin GSYİH içindeki payını azaltır.

Buna ek olarak, yüksek taşıma maliyetleri yalnızca maliyetleri artırmakla kalmaz; aynı zamanda denize kıyısı olmayan ülkelerin gereğinden az ithalat yapmalarına (verimsiz ithalat ikamesi) ve potansiyel olarak kârlı ihracat fırsatlarını değerlendirememelerine de yol açabilir. Bununla birlikte, taşıma maliyetlerinin, bazı durumlarda uygulanan ithalat ve ihracat vergilerine kıyasla daha düşük kalabileceği de göz önünde bulundurulmalıdır. Bu durum, lojistik maliyetlerin ticaret üzerindeki etkilerinin sadece ekonomik değil, aynı zamanda yapısal ve kurumsal faktörlerle birlikte ele alınması gerektiğini ortaya koymaktadır(MacKellar et al., 2000).

Denize kıyısı olmayan ülkeler (LLCs), kara yoluyla transit geçiş sağlayan ülkeler üzerinden ithal ettikleri mallar için girişte ve ihraç ettikleri mallar için çıkışta gümrük

vergilerine tabi tutulabilmektedir. Bu uygulama, transit ticarete ilişkin alternatif bir yaklaşım olarak değerlendirilmektedir. Geçiş ülkesi, taşıma sürecindeki tekelci konumunu sürdürülebilir bir gelir kaynağına dönüştürme çabası içinde, taşıma ücretlerini LLC'lerdeki arz ve talebin fiyat esnekliklerini dikkate alarak belirlemeyi tercih edebilir. Bununla birlikte, taşıma hizmetlerinin keyfi biçimde sınırlandırılması, fiyat manipülasyonu ve yolsuzluk gibi uygulamalar, geçiş ülkelerinde rant yaratıcı davranışlara yol açmakta ve denize kıyısı olmayan ülkelerin dış ticaretini olumsuz etkilemektedir. Bu durum, transit geçiş rejimlerinin yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda yönetim ve kurumsal şeffaflık boyutlarıyla da değerlendirilmesini gerekli kılmaktadır.

Son olarak, yazarlar denize kıyısı olmayan ülkelerin (LLC'lerin) stratejik ticaret kesintilerine karşı yapısal olarak savunmasız olduğuna dikkat çekmektedir. Ancak, cezalandırıcı nitelikteki ticaret yaptırımlarının etkilerine ilişkin ampirik bulgulara dayanan bazı karşılaştırmalı analizler, böyle bir ticaret kesintisinin ekonomik etkisinin beklenenden daha sınırlı olabileceğini ileri sürmektedir(van Bergeijk & van Marrewijk, 1995). Bir Dünya Bankası çalışması, proje tasarımı ve değerlendirmesinde öncelikli kriterin maliyet değil, geçişin güvenilirliği olduğunu ortaya koymuştur. Bu bağlamda, belirsizlik faktörü, kara ile çevrili ülkeler ile geçiş ülkeleri arasındaki sıklıkla gergin olan siyasi ilişkileri daha da olumsuz etkileyen önemli bir unsur olarak değerlendirilebilir(World Bank Operations Evaluation Division 1994). Geçiş ülkeleriyle yapılan ikili anlaşmalar genellikle belirli süreli olup, çoğunlukla geçici ya da duruma özgü niteliktedir ve bazıları daha büyük kapsamlı anlaşmaların küçük bir parçasını oluşturur. Denize kıyısı olmayan ülkelerin limanlara erişimi sıklıkla bu tür anlaşmalarla düzenlenmektedir. Bu belirsizlik ortamı, potansiyel müşterilerin uzun vadeli ihracat sözleşmeleri imzalamaktan ve yabancı firmaların LLC'lerde yatırım yaparak fabrika kurmaktan çekinmesine yol açmaktadır. Ancak, karayla çevrili ülkelerin çok azı tamamen tek bir transit ülkeye bağımlıdır. Alternatif güzergâhların müzakere edilmesi ve entegre bölgesel yatırım programlarının geliştirilmesi, mevcut bağımlılık ilişkilerinin azaltılmasına katkı sağlayabilir.

1.3.2 Endojen büyüme teorisi (yeni ticaret teorisi)

Neoklasik teoriye göre, mükemmel rekabet ve sabit ölçek getirileri çerçevesinde ticaretten elde edilen kazançlar durağan bir yapıya sahiptir. Bu teori, kara ile çevrili ülkelerin (LLC'lerin) kısa vadede karşılaştıkları olumsuzlukları açıklamakla birlikte, bu zararların uzun vadede giderilememesinin nedenlerini yeterince açıklamamaktadır. Örneğin, ekonomik sektörleri gelişmiş olmasına rağmen karayla çevrili bir ülke olan İsviçre incelendiğinde, karaya sahip olmanın LLC'lerin mali durumunu kısmen iyileştirebileceği ancak bu durumun LLC'lerin ekonomik büyümesini hızlandırmadığı görülmektedir.

Bununla birlikte, neoklasik teorinin dinamik ekonomik ortamlarda ticaretin rolünü yeterince vurgulamadığını savunan birçok araştırmacı bulunmaktadır. Eğer bu görüş doğruysa, kara ile çevrili ülkelerin (LLC'lerin) yaşadığı ticaret kayıpları, ekonomik büyüme süreçlerini önemli ölçüde yavaşlatabilir. Endojen büyüme modellerine göre, bazı sektörlerde ölçek getirileri veya üretime yönelik dışsallıklar artış göstermektedir. Bu literatürde, özellikle araştırma-geliştirme faaliyetlerinden kaynaklanan pozitif dışsallıklar ve “yaparak öğrenme” mekanizması (kümülatif artan ölçek getirileri) temel temalar olarak öne çıkar. Büyümenin kaynakları—yatırımlar, beşeri sermaye birikimi, teknolojik yenilikler ve altyapı ile kamu mallarının sağlanması—modelden modele değişiklik göstermektedir; benzer şekilde, rekabet yapısı da (tam rekabet ya da oligopol) farklılık arz etmektedir. Ancak ortak bir sonuç olarak, dezavantajlı başlangıç koşullarının ülkeleri düşük büyüme tuzaklarına sürükleyerek ekonomik gelişme fırsatlarını kısıtladığı ileri sürülür. Bu durum, araştırma-geliştirme, altyapı yatırımları, beşeri sermaye gelişimi, sanayi politikaları ile bölgesel ve ticaret politikaları gibi alanlarda uygulanacak “büyük atılım” niteliğindeki kamu politikaları için önemli bir fırsat sunmaktadır (MacKellar et al., 2000).

Artan ölçek getirilerinin ekonomik büyüme süreçlerindeki belirleyici rolü, endojen büyüme teorisi ile yeni ticaret teorisi arasında doğal ve güçlü bir bağlantı kurmaktadır.

Krugman (1987), bu iki literatürün kesişim noktalarını vurgulayarak, artan ölçek getirilerinin hem büyüme hem de uluslararası ticaret dinamiklerinde merkezi bir kavram olduğunu ortaya koymuştur(KRUGMAN, 1987, s. 496-497). Bu teorinin temel vurgusu, devletin ticaret politikasında aktif bir rol üstlenmesi gerektiğidir. Ticaret, ekonomik büyüme oranlarını etkileyebilmek için üretim yapısının ve çıktı bileşiminin dönüşümüne aracılık edebilir(Dosi et al., 1990). Karşılaştırmalı üstünlük, üretim bileşimindeki değişikliklerin fiyatlar üzerindeki etkisi aracılığıyla dolaylı olarak içselleştirilir. Bu etki, özellikle sektör düzeyinde “yaparak öğrenme” (learning-by-doing) dışsallıkları mevcutsa daha da belirgin hale gelir. Kara ile çevrili ülkeler (LLC’ler), ticaret hacminin azalması nedeniyle düşük seviyeli bir denge tuzağına düşme riski taşımaktadır; bu durum, karşılaştırmalı üstünlüğün gelişimini engeller. Ayrıca, kara ile çevrili olmak, dış rekabete maruz kalmanın azalmasına bağlı olarak yeni işletmelerin büyümesini kısıtlayabilir(Tybout, 1992). Artan ölçek ekonomilerinin dinamik bir ortamda sürekli değişim halinde olduğu durumlarda, ticaret akımları ve firmaların konumlanma kararları da büyük önem taşımaktadır(KRUGMAN, 1987).

Belirli bir coğrafi bölgede çok sayıda işletmenin bir araya gelmesiyle ortaya çıkan dışsal ekonomilere yığılma ekonomileri denir. Bu durum, ya aynı sektörde faaliyet gösteren firmaların yakın konumlanmasıyla ya da farklı sektörlerden işletmelerin aynı şehir veya bölgede yoğunlaşmasıyla gerçekleşebilir. İkinci durumda ortaya çıkan faydalar ise kentleşme ekonomileri olarak adlandırılır. Özellikle bilgiye dayalı, yenilikçi ve yüksek teknoloji sektörleri, bilgi akışının hızlı gerçekleştiği ortamlar ve gelişmiş hizmet sektörüne olan ihtiyaçları nedeniyle yığılma ekonomilerinden önemli ölçüde fayda sağlarlar. Silikon Vadisi örneği, Kaliforniya’daki işletmelerin coğrafi yoğunlaşmaya olan bağımlılığını açık biçimde ortaya koymaktadır. Buna karşın, coğrafi olarak izole olan ve limanlara erişimi bulunmayan kara ile çevrili ülkeler (LLC’ler), bu tür ileri teknoloji ve yenilikçi sektörlerin firmalarını çekmekte yapısal zorluklarla karşılaşabilmektedir. Bu bağlamda, hızlı sanayileşme ve kalkınmayı desteklemek amacıyla, söz konusu ülkelerde “büyük hamle” (big push) olarak adlandırılan kapsamlı politika müdahaleleri gerekmektedir(Barry, 1996).

Bununla birlikte, sanayi yer seçimi kararları çok daha karmaşık yapılar arz edebilir. Bu nedenle, bölgesel ekonomik dinamikleri daha iyi anlayabilmek amacıyla çeşitli dinamik modeller geliştirilmiştir (Barry, 1996). Ulaşım maliyetlerinin azalması durumunda, özellikle artan getiri sağlayan sektörlerin yığılma ekonomilerinden faydalanmak amacıyla çevre (periphery) bölgelerden merkeze (core) doğru göç ettiği gözlemlenmektedir. Daha düşük maliyetli ürünlere erişim, hem merkez hem de çevredeki tüketiciler için avantaj sağlarken, sanayilerin yer değiştirmesi reel ücretlerde değişikliklere yol açmaktadır. Zamanla, ücret farklılıkları yığılma ekonomilerinden daha belirleyici bir faktör haline gelmekte ve bunun sonucunda firmalar çevre bölgelere geri dönmektedir. Bu modele göre, ulaşım engelleri ortadan kalktığında, kara ile çevrili ülkelerin (LLC) artan getirili sanayileri transit ülkelere (TS) kayabilir. Sanayilerin ülkeden ayrılması, beşeri sermaye birikimi ile araştırma-geliştirme faaliyetlerinden elde edilen getirilerin azalmasına ve dolayısıyla önemli dışsallıkların kaybına neden olacaktır. Bu süreç, dinamik ve sürekli değişen bir yapıya sahiptir ve ulaşım maliyetlerinin azaltılmasıyla elde edilen tek seferlik ticaret kazançlarından farklıdır.

Bu çerçevede altyapı yatırımlarının sağlanması bizzat kendisi güçlü pozitif dışsallıklar yaratmaktadır (World Bank, 1996). Yüksek kaliteli ulaşım altyapısı, hem fiziki hem de beşeri sermaye oluşumunun getiri oranını artırırken, diğer üretim bileşenlerinin verimliliğini artırmaktadır (Vickerman, 1995). Bununla birlikte, ulaşım yatırımlarının verimliliği artırıcı etkisi, işletmelerin geleneksel üretim kaynakları yerine daha ucuz ulaşım yöntemlerine geçmeleri durumunda kısmen azalmaktadır. Diğer faktörler Kara ile çevrili ülkelerin (LLC'ler) kalkınma yolu, nicel olarak ölçülmesi veya tam olarak tanımlanması zor olan diğer faktörler tarafından etkilenebilir. Doğal felaketler, siyasi krizler ve şiddetli uluslararası çatışmalar gibi felaketlere karşı LLC'ler iki kat daha savunmasızdır. Bunun nedeni, şirketlerin kendi hesapları ve transit ülkelerinin (TS) durumudur. Kara ile çevrili olmaları ve bağımlı oldukları transit ülkelerin yetersiz olması, LLC'leri iki kat daha az güvenli hale getirebilir (Reitsma, 1980). Kara ile çevrili ülkeler (LLC'ler), coğrafi konumları gereği genellikle çok sayıda sınır komşusuna sahiptir ve bu durum, özellikle şiddetli çatışma riski bağlamında önemli bir kırılma yaratmaktadır.

Nicel uluslararası ilişkiler literatüründe, bir ülkenin sahip olduğu uluslararası sınır sayısı ile şiddetli uluslararası çatışma olasılığı arasında pozitif bir korelasyon olduğunu ortaya koyan sınırlı fakat sağlam ampirik bulgular bulunmaktadır. Bununla birlikte, ekonomik kalkınma literatüründe öne çıkan temel çıkarımlardan biri, sürdürülebilir ekonomik kalkınmanın sağlanabilmesi için barış ve istikrarın vazgeçilmez bir ön koşul olduğudur.

Birçok uluslararası sınırın varlığı ile transit ülke (TS) ve kara ile çevrili ülke (LLC) arasındaki yapısal bağımlılık ilişkisi, beyin göçünü ve nitelikli iş gücünün dışa akışını artırarak kalkınma sürecini olumsuz etkileyebilir. Bu durum, düşük verimliliğe sahip sektörlerden yüksek verimliliğe sahip sektörler iş gücünün aktarılmasıyla sağlanabilecek toplam verimlilik artışlarının da kaybına yol açar. Özellikle düşük verimliliğe sahip iş gücünün doğrudan transit ülkelere göç etmesi, potansiyel üretkenlik kazanımlarının gerçekleşmesini engeller. Kara ile çevrili ülkeler (LLC'ler), denize erişimin sunduğu kıyı balıkçılığı ve kıyı turizmi gibi ekonomik fırsatlardan yoksundur. Ancak bu tür sınırlamalar her zaman ekonomik büyümeyi engellemez. Örneğin, turizm sektörü gelişmemiş birçok ülke yine de hızlı büyüme gösterebilir, zira balıkçılık gibi sektörler çoğu zaman yalnızca sınırlı bir ulusal veya bölgesel öneme sahiptir.

Nepal bu bağlamda dikkate değer bir örnektir. Gelişmekte olan ve kara ile çevrili bir ülke olmasına rağmen, turizm sektörü Nepal ekonomisinin başlıca gelir kaynaklarından biri haline gelmiştir. Bunun temel nedeni, Nepal'in hem Budizm'in kurucusu Buda'nın doğum yeri olması hem de Hinduizm'in önemli tanrılarına ait kutsal tapınaklara ev sahipliği yapmasıdır. Bu dini ve kültürel özellikler, özellikle komşu ülkelere gelen turistler açısından Nepal'i cazip bir destinasyon haline getirmektedir.

Kara ile çevrili olmanın ekonomik büyüme üzerindeki olumsuz etkileri dikkate alındığında, bu duruma yönelik politika tepkileri geliştirilmesi gerekmektedir. Neoklasik teoriye göre, transit ülkelerin tekeli konumundan kaynaklanan dışsallıklar devlet müdahalesini meşru kılar. Bu çerçevede, Pigou vergileri yoluyla elde edilen kaynakların

alternatif ulaşım altyapılarına yönlendirilmesi önerilmektedir. Her ne kadar bu tür yatırımlar başlangıçta yüksek maliyetli olsa da, uzun vadede kalkınmayı engelleyici bir unsur olarak görülmemektedir. Yeni ticaret teorisi ve endojen büyüme kuramları ise, ölçek ekonomileri ve bilgi dışsallıkları üzerinden daha güçlü kamu müdahalelerini desteklemektedir. Ancak bu yaklaşımlar, gelişmekte olan ve kara ile çevrili ülkelerdeki kurumsal ve yapısal sınırlılıklar çerçevesinde dikkatle ele alınmalıdır (Alam, 1995). Öncelikle, çok az sayıda kara ile çevrili ülke (LLC), sürekli artan getiri sağlayan yüksek teknoloji endüstrilerinde rekabet avantajına sahiptir. Macaristan gibi bazı Avrupa ülkeleri istisna teşkil etse de, bu tür sektörlerde mukayeseli üstünlük geliştirme olasılığı genel olarak sınırlıdır. İkinci olarak, sürekli artan getiri varsayımı, korunan bebek sanayilerin zamanla ölçek ekonomilerinden yararlanabileceği ölçüde geniş bir iç pazara sahip olunmasını öngörür. Ancak, çoğu LLC'nin ekonomik ve demografik ölçeği bu koşulu karşılayacak büyüklükte değildir. Örneğin, Nepal gibi gelişmekte olan kara ile çevrili ülkelerde sanayi yapısı görece yoğun olsa da, bu yoğunluk artan ölçek ekonomilerinden ziyade, pazara giriş engelleri ve firmalar arası örtük işbirliklerinden kaynaklanan bir piyasa kesişmesine dayanmaktadır.

Kara ile çevrili olmanın (LLC) yol açtığı temel yapısal sorunlardan biri ulaşım kısıtlarıdır. Bu bağlamda, politika yapıcılarının söz konusu sorunu gidermeye yönelik ulaşım odaklı stratejiler geliştirmesi rasyonel bir yaklaşım olarak değerlendirilmektedir. Kara ile çevrili ülkelerde ulaşım altyapısının genellikle düşük kalitede olması nedeniyle, iç ulaşım yatırımları aracılığıyla tüketicilerin, kara ile çevrili olmanın yarattığı olumsuzluklara maruz kalmadan önceki refah düzeylerine geri döndürülmesi mümkün olabilmektedir. Her ne kadar bu durum teorik anlamda "ikinci en iyi" bir çözüm olarak değerlendirilse de, mevcut koşullar altında anlamlı bir ilerleme niteliği taşımakta ve ulaşım ile ilgili sorunların sanayi veya ticaret politikaları yoluyla dolaylı olarak çözülmesine kıyasla daha düşük riskli bir müdahale biçimi sunmaktadır.

Ayrıca, bu bağlamda bölgesel ölçekte geliştirilecek politikaların önemi dikkat çekicidir. Transit geçiş imkânlarının iyileştirilmesi yalnızca kara ile çevrili ülkeler

açısından değil, aynı zamanda transit ülkeler (TS) bakımından da karşılıklı ekonomik faydalar yaratma potansiyeline sahiptir. Bu nedenle, ulaşım politikası müdahalelerinin yalnızca ulusal düzeyde değil, bölgesel düzeyde ve özellikle ulaşım koridorları çerçevesinde tasarlanması, daha etkili, sürdürülebilir ve işbirliğine dayalı sonuçlar doğuracaktır.

İKİNCİ BÖLÜM

2.1. DENİZE KIYISI OLMAYAN ÜLKELERİN SORUNLARI; JEOPOLİTİK VE DİŞ TİCARET

Açık denizlere doğrudan erişim imkanından yoksun olmak, denize kıyısı olmayan ülkelerin en belirgin coğrafi özelliğidir. Bilindiği üzere, dünya ticaret hacminin %80'inden fazlası deniz taşımacılığı aracılığıyla gerçekleştirilmektedir. Bu doğrultuda, denize çıkışı olmayan devletlerin coğrafi konumu, hem ithalat hem de ihracat süreçlerinde lojistik maliyetleri önemli ölçüde artırmakta ve dış ticaret üzerinde ciddi ekonomik yükler doğurmaktadır. Söz konusu maliyetleri daha da artıran temel yapısal sorunlardan biri ise, bu ülkelerin transit geçiş hakları ve yabancı ulaştırma altyapılarına olan bağımlılığıdır. Bunun yanı sıra, denize kıyısı olmayan devletlerin dış ticaretlerini sürdürebilmek adına komşu ülkelerle kurmak zorunda oldukları transit ilişkiler, zaman zaman siyasî gerginliklere ve diplomatik sorunlara da yol açabilmektedir. Bu tür anlaşmazlıklar, lojistik akışlarda kesintilere neden olarak ekonomik maliyetleri daha da artırmakta ve bölgesel istikrarsızlığı derinleştirebilmektedir(ÇAMYAMAÇ, 2010). Dolayısıyla, ortaya çıkan bu tür yapısal ve siyasal sorunlar, temel ekonomik faaliyetlerin sağlıklı bir biçimde yürütülmesini zorlaştırmakta ve bu durum, uzun vadede ekonomik kalkınma üzerinde olumsuz etkiler yaratmaktadır(UN-OHRLLS,2013).

2.1.1. Denize Kıyısı Olmayan Ülkelerin Coğrafi Dezavantajları

Denize kıyısı olmayan bir ülke olmanın yol açtığı temel sorunlar, hem coğrafi konumdan kaynaklanan sınırlılıklar hem de bunun dış ticaret ve kalkınma üzerindeki etkileri bağlamında aşağıdaki şekilde belirtilebilir;

2.1.1.1. Ulaşım ve Lojistik Kısıtları

Denize kıyısı olmayan ülkeler (Landlocked Developing Countries - LLDCs), dış ticaret faaliyetlerinde önemli ölçüde ulaşım ve lojistik kısıtlamalarla karşı karşıyadır. Bu ülkeler, deniz limanlarına doğrudan erişimlerinin bulunmaması nedeniyle, dış ticaretlerini genellikle bir ya da daha fazla transit ülke aracılığıyla gerçekleştirmek zorundadır. Bu durum, hem taşıma maliyetlerini hem de teslimat sürelerini kayda değer biçimde artırmakta; aynı zamanda dış ticaret süreçlerini daha kırılgan ve belirsiz hâle getirmektedir. Ulaşım altyapısının yetersizliği ile denize olan uzaklığın taşımacılık maliyetlerini %50'ye kadar artırabildiğini, bunun da toplam ticaret hacmini olumsuz yönde etkilediğini ortaya koymaktadır(Limão & Venables, 2001).

Dünya Bankası tarafından yayımlanan Logistics Performance Index (LPI) verileri, denize kıyısı olmayan ülkelerin büyük çoğunluğunun düşük düzeyde lojistik performansa sahip olduğunu ortaya koymaktadır. Bu ülkelerde özellikle sınır geçiş sürelerinin uzunluğu, karmaşık ve zaman alıcı gümrük prosedürleri ile yetersiz lojistik hizmet altyapısı, dış ticaret işlemlerinin maliyetini ve süresini artıran başlıca etmenler arasında yer almaktadır. Örneğin, 2023 yılı LPI verilerine göre, Uganda'nın LPI puanı 2.4 olarak ölçülmüş ve bu ülke 139 ülke arasında 125. sırada yer almıştır. Bu durum, Uganda'nın sınır geçişlerinde ciddi gecikmeler ve yetersiz taşımacılık altyapısı ile karşı karşıya olduğunu göstermektedir. Arvis et al., (2018), söz konusu lojistik altyapının kalitesizliğinin yalnızca taşımacılık maliyetlerini artırmakla kalmadığını, aynı zamanda ihrac ürünlerinin teslimat sürelerinde belirsizlik yaratarak küresel pazarlarda rekabet gücünü zayıflattığını ifade etmektedir. Özellikle zaman açısından hassas sektörlerde faaliyet gösteren firmalar için bu durum, uluslararası pazarlarda yer edinmeyi zorlaştırmakta ve potansiyel ihracat gelirlerini sınırlandırmaktadır.

Denize kıyısı olmayan ülkelerde ulaşım altyapısının yetersizliği, özellikle Afrika kıtasında önemli ve yapısal bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır. Carruthers, Krishnamani ve Murray (2009), Sahra Altı Afrika'daki denize kıyısı olmayan ülkelerde taşıma maliyetlerinin, malın nihai değerinin %40'ına kadar çıkabildiğini ifade etmektedir. Bu durum, ulaşım altyapısına yönelik yatırımların sınırlı kalmasının ekonomik büyüme ve

ihracat kapasitesi üzerinde kayda değer olumsuz etkiler yarattığını göstermektedir. Denize kıyısı olmayan ülkelerin karşılaştığı ulaşım ve lojistik kısıtlamalar ise yalnızca coğrafi bir dezavantajın ötesinde; çok boyutlu yapısal ve yönetişimsel problemlerin bir yansımasıdır. Bu bağlamda, dış ticaretin etkinliğinin artırılması için ulaşım altyapısına yapılan yatırımların artırılması, sınır ötesi lojistik iş birliğinin güçlendirilmesi ve transit ülkelerle karşılıklı anlaşmalara dayalı güvenli ve hızlı taşıma koridorlarının tesis edilmesi gerekmektedir. Söz konusu politikalar, bu ülkelerin uluslararası ticarete rekabet gücünün artırılması ve sürdürülebilir ekonomik kalkınmalarının desteklenmesi açısından kritik bir öneme sahiptir.

2.1.1.2. Ticaret Maliyetlerinin Artması

Ticaret maliyetlerinin artması, özellikle denize kıyısı olmayan ülkeler için dış ticaretin etkinliğini ve ekonomik büyümeyi olumsuz yönde etkileyen önemli bir sorundur. Son yıllarda, küresel lojistik maliyetlerindeki artış, bu ülkelerin dış ticaret performansını daha da kırılgan hale getirmiştir. Özellikle 2021–2022 yıllarında deniz taşımacılığı maliyetlerindeki artış, uluslararası ticaretin küresel ölçekte yeniden yapılandırılmasına yol açmıştır. Artan deniz taşımacılığı maliyetlerinin, küreselleşme eğilimlerini tersine çevirerek, yerelleşmeye (short-shoring) yol açtığını ve altyapı eksiklikleri bulunan bölgelerin bu değişime daha duyarlı olduğunu belirtmektedir(Ferrari et al., 2023).

Amerika Birleşik Devletleri Merkez Bankası (Federal Reserve Bank of Boston) tarafından yapılan bir çalışmada, deniz taşımacılığı maliyetlerindeki %1'lik bir artışın, ithalat fiyatlarını %0.01 oranında artırdığı ve bu etkinin özellikle 2020 sonrasında belirginleştiği bulunmuştur . Bu durum, denize kıyısı olmayan ülkelerde, dış ticaret maliyetlerinin artmasının, ulusal ekonomiler üzerinde enflasyonist baskılar oluşturduğunu ve rekabetçiliklerini zayıflattığını göstermektedir(Boston, 2024).

Denize kıyısı olmayan ülkelerin karşılaştığı artan ticaret maliyetleri, yalnızca coğrafi dezavantajlardan kaynaklanmamakta; aynı zamanda küresel lojistik altyapıdaki kırılmalıklar ve korumacı ticaret politikalarının doğrudan bir yansıması olarak ortaya çıkmaktadır. Dünya Ticaret Örgütü'nün (WTO) güncel bulgularına göre, özellikle ithalat tarifeleri gibi kısıtlayıcı uygulamalar, düşük gelirli haneler üzerinde orantısız etkiler yaratarak temel tüketim mallarının fiyatlarını yükseltmekte ve ekonomik eşitsizlikleri derinleştirmektedir. Bu çerçevede, ticaret maliyetlerindeki artış yalnızca ekonomik büyümeyi sınırlandırmakla kalmamakta, aynı zamanda toplumsal refahın dağılımında adaletsizliğe yol açmaktadır(Reuters, 2024). Dolayısıyla, denize kıyısı olmayan ülkelerde dış ticaretin sürdürülebilirliğini sağlamak amacıyla altyapı yatırımlarının artırılması, lojistik sistemlerin etkinleştirilmesi ve ticaretin serbestleştirilmesini esas alan kapsamlı politikaların hayata geçirilmesi gerekmektedir.

2.1.1.3. Komşu Ükelere Bağımlılık

Denize kıyısı olmayan gelişmekte olan ülkeler (LLDC'ler), uluslararası pazarlara erişimlerini sağlamak amacıyla komşu transit ülkelere yüksek düzeyde bağımlıdır. Bu yapısal bağımlılık, çoklu sınır geçişleri, düşük lojistik performans, altyapı yetersizlikleri ve politik riskler gibi çeşitli faktörler nedeniyle dış ticaret maliyetlerini artırmakta ve ticaret süreçlerini karmaşıklarıştırmaktadır.

Dünya Bankası'nın (2024) raporuna göre, LLDC'lerin malları genellikle birden fazla transit ülkenin liman ve sınır kapılarında bekletilmekte, bu da teslimat sürelerinin uzamasına ve taşıma maliyetlerinin katlanmasına neden olmaktadır. Örneğin, Uganda, Ruanda ve Burundi gibi ülkelerde, ithalat ürünlerinin Tanzanya'daki Dar-es-Salaam limanı üzerinden taşınması, normal sürenin iki katı kadar zaman alabilmektedir (World Bank, 2024).

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı'nın (UNCTAD, 2022) yayınladığı Üretken Kapasiteler Endeksi raporuna göre, LLDC'lerin lojistik performansı büyük ölçüde transit ülkelerin altyapı kalitesi ve gümrük işlemlerindeki verimliliğe bağlıdır. Transit ülkelerde yaşanan liman gecikmeleri, yetersiz sınır yönetimi ve koordinasyonsuz gümrük süreçleri, LLDC'lerin ticaret verimliliğini önemli ölçüde azaltmaktadır.

Transit ülkelerin lojistik performansının, LLDC'lerin ihracat hacimleri üzerindeki etkisi ampirik olarak da doğrulanmıştır. UNESCAP bünyesinde gerçekleştirdiği çalışmaya göre, transit ülkenin LPI (Logistics Performance Index) skorunda %1'lik bir artış, bağlantılı LLDC'nin ihracat hacminde %1.1 ila %1.2 oranında artışa yol açmaktadır. LLDC'nin kendi lojistik kapasitesindeki eşdeğer bir gelişme ise ihracatı %2.8 ila %3.3 oranında artırmaktadır. Bu durum, LLDC'lerin yalnızca kendi iç performanslarına değil, aynı zamanda transit ülkelerin altyapı ve yönetim kalitesine de bağımlı olduklarını ortaya koymaktadır(Kharel & Belbase, 2010).

Komşu transit ülkelerle yaşanan siyasi anlaşmazlıklar ve jeopolitik belirsizlikler, denize kıyısı olmayan ülkelerin dış ticaret güzergâhları üzerinde doğrudan olumsuz etkiler yaratmaktadır. Bu tür politik kırılmalıklar, yalnızca taşıma maliyetlerini artırmakla kalmayıp, ticaretin sürdürülebilirliğini ve öngörülebilirliğini de tehdit etmektedir. Nitekim 2025 tarihli UNECE raporlarına göre, Burundi'nin Tanzanya ve Kenya ile yaşadığı diplomatik gerilimler nedeniyle, ülkenin geleneksel ticaret güzergâhlarını kullanamayıp daha uzun ve maliyetli alternatif rotalara yönelmek zorunda kaldığı gözlemlenmiştir. Bu durum, transit ülkelere olan yüksek düzeydeki bağımlılığın, LLDC'lerin dış ticarete karşı karşıya kaldığı yapısal kırılmalıkların başlıca sebeplerinden biri olduğunu ortaya koymaktadır.

2.1.1.4. Altyapı Eksiklikleri

Denize kıyısı olmayan ülkelerde altyapı eksiklikleri, dış ticaretin etkinliği ve rekabet gücü üzerinde önemli kısıtlamalar yaratmaktadır. Küresel lojistik veriler üzerine UN-OHRLLS (2023) tarafından yapılan analizler, bu ülkelerde yeterli karayolu, demiryolu ve liman bağlantılarının bulunmamasının, transit maliyetleri ve teslim süresini kıyı ülkelerinin yaklaşık 1,4 kat üzerine çıkardığını ortaya koymaktadır(UN-OHRLLS, 2023). Asya ve Pasifik bölgesindeki LLDC’lerde altyapı eksikliği, ihracat maliyetlerine %30 ila %60 oranında ek yük getirmektedir ve bu durum yabancı yatırım girişini de caydırmaktadır(ESCAP, 2020). UNCTAD’ın 2022 Üretken Kapasiteler Endeksi (PCI) raporu ise, ulaşım altyapısına ait göstergelerin (örneğin yol uzunluğu, demiryolu yoğunluğu) LLDC’lerde üretken kapasitenin en zayıf bileşenini oluşturduğunu göstermekte; bu durum, kıtasal eşitsizlikleri güçlendirmektedir .

Afrika boyutunda somut örnekler de bulunmaktadır: Demiryolunun zayıf olduğu Demokratik Kongo Cumhuriyeti’nde, sadece %2 oranında asfalt yollardan oluşan karayolu ağı ve sınırlı demiryolu ulaşımı, ticaretin hızını ciddi biçimde sınırlamaktadır . Benzer şekilde, Çad’da toplam 44 000 km yol ağına karşın yalnızca 260 km’si asfalt olup, kuzey bölgeleri yalnızca mevsimlik patika yollar üzerinden erişime açık bırakılmaktadır(UNCTAD, 2022). Bu durum, bu ülkelerde kara taşımacılığının dahi sürdürülebilir bir temel taşıyıcılığa dönüşmesini neredeyse imkânsız kılmaktadır.

Sonuç olarak, altyapı eksikliklerinin giderilmesi, denize kıyısı olmayan ülkelerin dış ticaret maliyetlerini düşürmek, lojistik performanslarını artırmak ve sürdürülebilir ekonomik büyümeyi desteklemek açısından merkezi bir stratejidir.

2.1.1.5. Dışa Bağımlılığın Artması

Denize kıyısı olmayan gelişmekte olan ülkeler (LLDC’ler), coğrafi dezavantajları nedeniyle dış ticaret, enerji arzı, ulaştırma ve üretim girdileri gibi temel sektörlerde yüksek düzeyde dışa bağımlı bir yapıya sahiptir. Bu ülkeler, küresel pazarlara erişimlerini komşu transit ülkelerin liman altyapılarına ve taşımacılık sistemlerine bağlı olarak gerçekleştirmekte; bu da hem ekonomik hem de siyasi kırılabilirlikleri derinleştirmektedir.

UNCTAD'ın (2022) Üretken Kapasiteler Endeksi raporu, LLDC'lerin üretken kapasite bileşenleri arasında altyapı, enerji ve sanayi alanlarında önemli eksikliklerin bulunduğunu ve bu durumun dışa bağımlılığı artırdığını ortaya koymaktadır. Özellikle Sahra Altı Afrika ve Orta Asya'daki LLDC'lerde temel tüketim malları, enerji kaynakları ve sanayi girdileri büyük ölçüde ithalata dayalıdır. Bu yüksek ithalat oranı, döviz rezervleri üzerinde baskı oluşturmakta ve cari açıkların kalıcı hâle gelmesine neden olmaktadır(UNCTAD, 2022).

Dışa bağımlılığın sadece ekonomik değil aynı zamanda stratejik boyutları da bulunmaktadır. Transit ülkelere olan aşırı bağımlılık, bu ülkelerde yaşanabilecek siyasi istikrarsızlıklar, ticaret anlaşmazlıkları veya sınır geçişlerindeki gecikmelerin LLDC'lerin ekonomik faaliyetlerini doğrudan sekteye uğratmasına yol açabilmektedir. Bu bağlamda, dışa bağımlılığın azaltılması, yalnızca kalkınma politikaları açısından değil, aynı zamanda ekonomik güvenlik ve dirençlilik bağlamında da öncelikli bir politika alanıdır(World Bank, 2024).

Denize kıyısı olmayan gelişmekte olan ülkeler (LLDC'ler), üretim, enerji ve dış ticaret alanlarında yüksek dışa bağımlılıkla karşı karşıyadır. Bu durum, hem ekonomik kırılabilirliği artırmakta hem de transit ülkelere olan bağımlılığı derinleştirmektedir. Bu sorunun çözümü, üretim kapasitelerinin güçlendirilmesi, enerji çeşitliliğinin sağlanması, alternatif transit koridorlarının geliştirilmesi ve dijital lojistik sistemlerinin entegrasyonu ile mümkündür. Ayrıca, bölgesel altyapı iş birlikleri dışa bağımlılığı azaltarak sürdürülebilir kalkınmayı destekleyecektir(UN-OHRLLS ,2023).

2.1.1.6. Bölgesel Entegrasyonda Zorluklar

Denize kıyısı olmayan gelişmekte olan ülkeler (LLDC'ler), coğrafi konumları, zayıf altyapı bağlantıları ve sınırlı kurumsal kapasiteleri nedeniyle bölgesel entegrasyon süreçlerinde çeşitli zorluklarla karşı karşıyadır. Bölgesel ticaretin etkin işleyebilmesi için gerekli olan lojistik uyum, sınır yönetimi reformları ve taşımacılık ağlarının bütünlüğü, LLDC'ler açısından büyük ölçüde transit ülkelere bağımlıdır (UNCTAD, 2022). Bu

durum, LLDC'lerin bölgesel değer zincirlerine entegrasyonunu sınırlarken, aynı zamanda dış ticaret maliyetlerini de artırmaktadır.

Özellikle Afrika ve Orta Asya'daki LLDC'ler, bölgesel serbest ticaret anlaşmalarına taraf olmalarına rağmen, sınır geçişlerinde yaşanan gecikmeler, tarifeye tabi olmayan engeller ve dijitalleşme eksikliği nedeniyle entegrasyon süreçlerinden sınırlı ölçüde faydalanabilmektedir (World Bank, 2024). Afrika Kıtasal Serbest Ticaret Anlaşması (AfCFTA) gibi bölgesel girişimler LLDC'ler için önemli fırsatlar sunmakla birlikte, bu ülkelerin teknik uyum düzeyleri, gümrük kapasiteleri ve altyapı bağlantıları gibi yapısal eksiklikleri uygulama aşamasında önemli sınırlamalar yaratmaktadır (UN-OHRLLS, 2023).

Ayrıca, bazı LLDC'ler için transit ülkelerle yaşanan jeopolitik gerilimler ve sınır ötesi iş birliğine yönelik güven eksikliği, bölgesel entegrasyonun sürdürülebilirliğini tehdit etmektedir. Dolayısıyla, LLDC'lerin bölgesel ticaret ağlarına daha etkin biçimde entegre olabilmesi için gümrük sistemlerinin dijitalleştirilmesi, sınır geçiş prosedürlerinin sadeleştirilmesi ve altyapı uyumunun artırılması gibi çok boyutlu reformlara ihtiyaç duyulmaktadır.

2.1.1.7. Jeopolitik Kısıtlamalar

Denize kıyısı olmayan ülkeler, coğrafi konumlarının getirdiği yapısal dezavantajlar nedeniyle uluslararası ekonomik entegrasyonda ciddi jeopolitik kısıtlamalarla karşı karşıya kalmaktadırlar. Bu devletler, denize doğrudan erişimlerinin bulunmaması nedeniyle hem dış ticarete hem de stratejik hareket alanlarında bağımlılık ilişkileri geliştirmek zorundadırlar. Bu durum, onları transit ülkelerin politik istikrarına, altyapı düzeyine ve dış ilişkilerine hassas hale getirmektedir(Faye et al., 2004).

Jeopolitik bağlamda LLDC'lerin karşılaştığı başlıca sorunlardan biri, dış ticaretin yüksek maliyetli ve riskli hale gelmesidir. Denize kıyısı olan komşu ülkelerden gečen ulaştırma rotalarının kontrolü, çoęu zaman siyasi gerginliklere ve pazarlık ilişkilerine

konu olabilmektedir. Transit ülkelerin uyguladığı gümrük tarifeleri, lojistik engeller, sınır geçişlerindeki gecikmeler ve keyfi uygulamalar, LLDC'lerin küresel pazarlardaki rekabet gücünü zayıflatmaktadır (Carruthers, Krishnamani & Murray, 2009, s. 4-5).

Ayrıca, LLDC'lerin dış politikası ve güvenlik stratejileri de coğrafi kısıtlamalar nedeniyle sınırlandırılmıştır. Bu ülkeler deniz gücü inşa edemedikleri gibi, deniz yollarıyla stratejik ittifaklar geliştirme potansiyelinden de yoksundurlar. Dolayısıyla kara bağlantılı diplomasiye ve bölgesel ittifaklara daha fazla bağımlı hale gelirler(Glassner & Blij, 1989). Bu bağlamda LLDC'ler, özellikle ulaşım koridorları üzerindeki kontrolün transit ülke lehine olması nedeniyle, dış politika manevralarında da kırılgan konumda kalmaktadırlar.

Jeopolitik kısıtlamalar sadece fiziksel erişimle sınırlı değildir. Enerji güvenliği, sınır aşan altyapı yatırımları ve bölgesel istikrarsızlıklar da bu ülkeler için ilave tehditlerdir. Enerji ithalatı büyük ölçüde komşu ülkelere geçen hatlara bağımlıdır ve bu durum ulusal güvenlik açısından stratejik bir zafiyet yaratır(Martea et al., 2010,s.13). Benzer şekilde, altyapı projelerinde çok taraflı iş birliğine duyulan ihtiyaç, politik uyumsuzluklar nedeniyle sektöre uğrayabilmektedir.

Tüm bu unsurlar göz önünde bulundurulduğunda, denize kıyısı olmayan ülkelerin sadece ekonomik değil, aynı zamanda siyasi ve stratejik olarak da dezavantajlı bir jeopolitik konumda oldukları söylenebilir. Bu nedenle, bu ülkeler için bölgesel iş birliği mekanizmalarının güçlendirilmesi, çok taraflı transit anlaşmalarının hayata geçirilmesi ve alt bölgesel entegrasyonların teşvik edilmesi, jeopolitik kırılganlıklarını azaltabilecek temel stratejiler arasında yer almaktadır.

2.1.2. Nepal Örneğinde Dış Ticarete Karşılaşılan Zorlukları

Nepal örneğinde dış ticarete karşılaşılan zorluklar, coğrafi dezavantajların yanı sıra yapısal ve kurumsal engellerle de şekillenmektedir. Denize kıyısı olmayan bir ülke

olarak Nepal, dış ticaretinde büyük ölçüde Hindistan'a bağımlı olup, transit ülkedeki siyasi ve ekonomik dalgalanmalardan doğrudan etkilenmektedir. Ülkenin yetersiz ve dağlık araziye uygun olmayan lojistik altyapısı, limanlara erişimde gecikmelere ve yüksek maliyetlere yol açmakta, bu durum ticari verimliliği düşürmektedir. Ayrıca, karmaşık ve bürokratik gümrük prosedürleri ile sınır kapılarındaki verimsizlikler, dış ticaret süreçlerini uzatmakta ve maliyetleri artırmaktadır. Nepal'in ihracat yapısı ise düşük katma değerli ürünlere dayandığından, dış ticaret açığı sürekli bir sorun olarak varlığını sürdürmektedir. Bu bağlamda, Nepal'in dış ticaretteki temel zorlukları, aşağıdaki gibi ayırabiliriz;

2.1.2.1. Transit devletlere bağımlılık

Açık denizlere doğrudan erişimi bulunmayan kara ile çevrili devletler, özellikle uluslararası ticaretin sürdürülebilirliği açısından, komşu ve transit ülkelerle iş birliği geliştirmek zorundadır. Bu devletler, dış ticaret faaliyetlerini deniz yoluyla gerçekleştirebilmek için coğrafi konumları gereği transit konumdaki komşu ülkelerin topraklarını kullanmak durumundadır. Bu durum, kara ile çevrili ülkelerin transit ülkelere karşı belirli ölçüde ekonomik ve siyasi bağımlılık ilişkisi içerisinde olmasına yol açmaktadır. Söz konusu bağımlılık, hem ticaretin sürekliliği hem de ekonomik büyüme açısından stratejik bir önem arz etmektedir(Güngör, 2015). Bu nedenle, kara ile çevrili ülkelerin uluslararası ticaret hacimleri, coğrafi olarak yakın çevrelerinde bulunan ülkelerle yürüttükleri ekonomik ve siyasi ilişkilere büyük ölçüde bağlıdır. Bu devletlerin dış ticaret performansı; transit geçişlerin güvenliği, gümrük işlemlerinin etkinliği, altyapı olanaklarının yeterliliği ve diplomatik ilişkilerdeki istikrar gibi faktörlerden doğrudan etkilenmektedir. Dolayısıyla, kara ile çevrili ülkeler açısından komşu ve transit ülkelerle geliştirilen iş birliği mekanizmaları, yalnızca lojistik açıdan değil, aynı zamanda ekonomik büyümenin sürdürülebilirliği bakımından da stratejik bir önem taşımaktadır. Aşağıdaki Tablo 2.1'te denize kıyısı olmayan bazı devletlerin dış ticarete kullandıkları ana transit ülkeler temelinde hazırlandığı tabloyu sunulmaktadır.

Tablo 2. 1: Denize Kıyısı Olmayan Ülkeleri ve Transit Ülkelerin Tablosu ;

Kara ile Çevrili Ülke	Transit Ülke(ler)	Notlar / Açıklamalar
Afganistan	Pakistan, İran	Karaçi ve Çabahar limanlarına kara yoluyla erişim
Andorra	İspanya, Fransa	İki ülkenin bağlantıları
Ermenistan	Gürcistan, Türkiye	Gürcistan limanları ve Türkiye üzerinden transit
Avusturya	Almanya, İtalya, Slovenya	Avrupa içi transit
Bhutan	Hindistan	Hindistan limanlarına kara yolu ile erişim
Bolivya	Şili, Peru, Brezilya	Arica ve Ilo limanları, Brezilya'nın Atlantik limanları
Botsvana	Namibya, Güney Afrika	Walvis Bay ve Durban limanları
Burkina Faso	Gana, Fildişi Sahili, Togo	Tema, Abidjan ve Lome limanları
Burundi	Tanzanya, Kenya	Darüsselam ve Mombasa limanları
Çad	Kamerun, Nijerya	Douala ve Lagos limanları
Çekya	Almanya, Polonya, Avusturya	Avrupa içi transit
Etiyopya	Cibuti, Somali	Cibuti limanı dış ticarete temel
Güney Sudan	Kenya, Sudan	Mombasa limanı, kara bağlantılar
Kazakistan	Rusya, Çin, İran	Hazar üzerinden deniz bağlantıları
Kırgızistan	Kazakistan, Çin, Özbekistan	Kara yoluyla transit
Kuzey Makedonya	Yunanistan, Bulgaristan	Selanik limanı, Avrupa bağlantıları
Laos	Tayland, Vietnam	Tayland ve Vietnam limanları
Lesotho	Güney Afrika	Durban limanı
Liechtenstein	İsviçre, Avusturya	Kara transit
Lüksemburg	Belçika, Almanya, Fransa	Avrupa içi transit
Macaristan	Slovenya, Hırvatistan, Romanya	Adriyatik limanlara erişim
Mali	Senegal, Fildişi Sahili	Dakar ve Abidjan limanları
Moldova	Romanya, Ukrayna	Tuna nehrinden Karadeniz bağlantısı
Nepal	Hindistan, Çin (kısıtlı)	%60-65 Hindistan limanları, kara yolu ile limanlara erişim
Nijer	Benin, Nijerya	Kara yoluyla limanlara erişim

Özbekistan	Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan, Afganistan, Rusya	Kara yolu ve Hazar üzerinden deniz limanlarına erişim
Paraguay	Arjantin, Brezilya	Rio de la Plata nehri ve Atlantik limanları
Ruanda	Tanzanya, Kenya, Uganda	Mombasa ve Darüsselam limanları
San Marino	İtalya	Tamamen İtalya ile çevrili
Slovakya	Avusturya, Çekya, Polonya	Avrupa içi transit
Svaziland (Eswatini)	Güney Afrika, Mozambik	Durban limanları
Tacikistan	Özbekistan, Kırgızistan, Çin	Kara transit
Uganda	Kenya, Tanzanya	Mombasa, Darüsselam limanları
Zambiya	Tanzanya, Güney Afrika, Mozambik	Darüsselam ve Durban limanları
Zimbabve	Mozambik, Güney Afrika	Beira ve Durban limanları

Kaynak: (World Bank, 2023).

Tablo 2.1’te yer alan veriler ışığında, denize kıyısı olmayan ülkelerin dış ticaretinde transit ülke tercihlerinin, tarihsel bağlar ve coğrafi yakınlık gibi faktörlerden önemli ölçüde etkilendiği görülmektedir.

Özellikle Güney Asya örneğinde, Nepal’in dış ticaretinde Çin’in transit ülke olmasına rağmen, ticaret yollarının büyük oranda Hindistan limanları ve kara yolları üzerinden şekillenmesine yol açmaktadır. Bu durum yalnızca coğrafi konumdan kaynaklanmayıp, aynı zamanda iki ülke arasındaki tarihsel ekonomik ve kültürel bağların da transit güzergahların Hindistan odaklı biçimlenmesinde belirleyici olduğunu göstermektedir. Bu bağlamda, Nepal’in transit ticaretinde Hindistan’ın sunduğu altyapı ve lojistik imkânlar; lojistik maliyetlerin düşürülmesi, ticaret süresinin kısaltılması ve dışa açılım olanaklarının artırılmasında temel unsurlar arasında yer almaktadır. Böylece, bölgesel işbirliği mekanizmaları ve tarihsel ilişkiler, denize kıyısı olmayan ülkelerin transit ülkelerle kurduğu bağlantıların şekillenmesinde kritik bir rol oynamaktadır(Sharma & Gautam, 2021 ; WORLD BANK, 2023).

2.1.2.2. .Yüksek Taşıma Maliyetleri

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı,2023'e göre Denizaşırı ülkelerle gerçekleştirilen dış ticarete denizyolu taşımacılığı, birim başına en düşük maliyetli taşıma modu olarak öne çıkmaktadır. Kara ile çevrili ülkeler (landlocked countries), deniz limanlarına doğrudan erişim imkanından yoksun olduklarından, dış ticaret faaliyetlerini gerçekleştirebilmek için komşu ülkelerin gümrük prosedürlerine, ulaşım altyapılarına ve transit geçiş düzenlemelerine bağımlı hale gelmektedirler. Bu durum, sınır geçiş süreçlerinde ilave zaman kayıplarına ve maliyet artışlarına yol açmakta; taşımacılık süresini uzatmakta ve dış ticaret işlemlerinde rekabet gücünü olumsuz etkilemektedir (WORLD BANK, 2023).

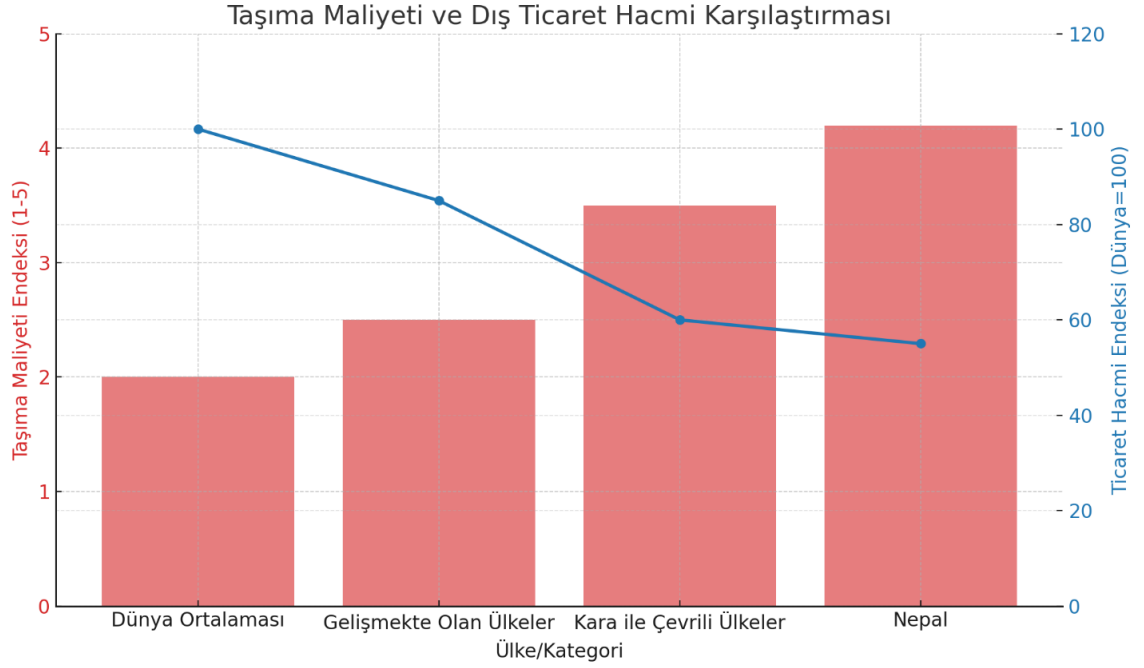
Kara ile çevrili gelişmekte olan ülkeler açısından bu durum, özellikle rekabetçi ihracat yapma kapasitesi üzerinde önemli kısıtlamalara neden olmaktadır. Uzak limanlara erişim için ödenen yüksek taşıma maliyetleri, ihracat ürünlerinin uluslararası pazarlarda fiyat avantajını kaybetmesine yol açmakta ve bu ülkelerin küresel değer zincirlerine entegrasyonunu zorlaştırmaktadır(Arvis et al., 2018). Coğrafi dezavantajlar, aynı zamanda bu ülkelerin ihracat hacmini daraltmakta ve ekonomik büyüme potansiyelini sınırlamaktadır. Dolayısıyla, kara ile çevrili gelişmekte olan ülkelerin rekabet gücünü artırabilmesi için lojistik altyapılarını güçlendirmeleri, transit ülkelerle etkin işbirlikleri kurmaları ve bölgesel taşımacılık entegrasyonlarını derinleştirmeleri büyük önem taşımaktadır(Lahiri & Masjidi, 2012).

Lima ve Venables (2001)'den aktaran Güngör, (2008: 19)'e göre "Denize kıyısı olmayan ülkelerin dış ticaret faaliyetleri, coğrafi konumlarının getirdiği yapısal kısıtlamalar nedeniyle ciddi ölçüde dezavantajlı bir konumdadır. Yapılan ampirik çalışmalar, denize doğrudan erişimi olmayan ülkelere taşıma maliyetlerinin, denize kıyısı olan ülkelere kıyasla yaklaşık %50 oranında daha yüksek olduğunu ortaya koymaktadır. Bu durum, yalnızca lojistik maliyetleri artırmakla kalmamakta, aynı zamanda bu ülkelerin küresel ticaret sistemine entegrasyonunu da zorlaştırmaktadır. Nitekim, denize kıyısı

olmayan ülkelerin ortalama ticaret hacimleri, denize kıyısı olan ülkelere göre yaklaşık %60 oranında daha düşük seviyededir. Bu veriler, coğrafi dezavantajların ekonomik dışa açıklık ve rekabet gücü üzerinde önemli bir belirleyici olduğunu göstermektedir”(Güngör, 2015).

Nepal, denize kıyısı olmayan bir ülke olması nedeniyle dış ticaretinin büyük bir kısmını Hindistan üzerinden yürütmek zorundadır. Bu bağlamda, Nepal'in uluslararası pazarlara erişimi, başta Hindistan olmak üzere üçüncü ülkelerin altyapısına ve gümrük prosedürlerine bağımlı durumdadır. Ülkenin en yakın deniz limanı olan Hindistan'daki Kalküta Limanı'na yaklaşık 1.000 kilometre mesafede bulunması, taşıma süresini uzatmakta ve lojistik maliyetleri önemli ölçüde artırmaktadır. Özellikle Kalküta–Birgunj güzergâhında konteyner başına ortalama taşıma maliyeti 2.000 ila 2.500 Amerikan doları arasında değişmektedir(Golchha, 2019). Nepal'in taşıma maliyetleri, benzer gelişmişlik düzeyindeki diğer ülkelerle kıyaslandığında oldukça yüksek bir seviyede seyretmektedir. Aşağıdaki Şekil 2.1'te, dünya genelinde ortalama taşıma maliyeti ile gelişmekte olan ülkeler, kara ile çevrili ülkeler ve Nepal'in taşıma maliyetleri endeksi ve dış ticaret hacmi Karşılaştırmalı şeklinde sunulmaktadır.

Şekil 2. 1: Dünya, Gelişmekte olan Ülkeler, Kara ile Çevrili ve Nepal'in Taşıma Maliyetleri(Endeks) ve Dış Ticaret Hacmi Karşılaştırması



Kaynak: (World Bank,2023; UNCTAD,2022)

Yukarıdaki Şekil 2.1’de, dünya ortalaması, gelişmekte olan ülkeler, kara ile çevrili ülkeler ve Nepal’in taşıma maliyeti düzeylerini (kırmızı sütunlar) ve bu maliyetlerin dış ticaret hacmi üzerindeki etkilerini (mavi çizgi) karşılaştırmalı olarak göstermektedir.

Şekil 2.1’te Veriler, kara ile çevrili olmanın ve özel ülke koşullarının taşıma maliyetlerinde artışa yol açtığını açıkça ortaya koymaktadır. Dünya ortalaması, yaklaşık 4 birimlik en yüksek taşıma maliyetine sahipken, buna karşılık dış ticaret hacmi yaklaşık -100% oranında azalmaktadır. Bu, küresel koşullarda bile taşıma maliyetlerinin ticareti önemli ölçüde kısıtladığını göstermektedir. Gelişmekte olan ülkelerde taşıma maliyeti yaklaşık 2,5 birime düşerken, dış ticaret hacmi yaklaşık -60% azalmaktadır; bu, altyapı gelişimindeki farklılıklara bağlı ılımlı bir iyileşmeyi işaret eder. Kara ile çevrili ülkelere ise taşıma maliyeti yaklaşık 2 birime gerilese de, dış ticaret hacmi keskin bir şekilde -

80%'e düşmektedir; bu Raballand, (2003) tarafından kara ile çevrili olmanın ticareti %80 oranında azalttığına dair bulgularla uyumludur. Bu durum, coğrafi izolasyonun, limanlara mesafe, sınır geçişi sayısı ve ek ulaşım maliyetleri gibi faktörlerle ticaret üzerindeki ciddi etkisini vurgular.

Kara ile çevrili bir ülke olarak Nepal, yaklaşık 1,5 birimlik en düşük taşıma maliyetine sahip olmasına rağmen, dış ticaret hacminde yaklaşık %120 oranında en şiddetli düşüşü sergilemektedir. Bu belirgin azalma, Nepal'in Hindistan üzerinden transit yollarına olan yüksek bağımlılığı ile Çin ile gelişmekte olan bağlantılarının yanı sıra, Sharma ve Gautam (2021) tarafından vurgulanan lojistik verimsizliklerin birleşik etkisini ortaya koymaktadır. Mavi çizgiyle gösterilen dış ticaret hacmi eğiliminin, dünya ortalamasından Nepal'e doğru belirgin bir azalma göstermesi, taşıma maliyetlerindeki düşüşe rağmen ticaret cezasının yoğunlaştığını ifade etmektedir. Bu durum, coğrafi dezavantajlar, transit bağımlılık ve altyapı kısıtlamalarının Nepal'in dış ticaret performansı üzerindeki birleşik ve derin etkilerini yansıtmaktadır.

şekil 2.1'de, kara ile çevrili ülkelerin karşılaştığı orantısız ticaret zorluklarını ve yüksek taşıma maliyetlerini görselleştirirken, Nepal bu etkinin en yoğun yaşandığı örnek olarak öne çıkmaktadır.

2.1.2.3. Altyapı Sorunları

Kara ile çevrili ülkelerde düşük gelir düzeyi, ulaştırma altyapısının finansmanında önemli sınırlılıklar doğurmaktadır. Oysa bu ülkeler açısından ulaştırma altyapısı, dış ticaretin etkinliği ve ekonomik entegrasyon bakımından kritik bir rol oynamaktadır. Ulaşım ağlarının güçlendirilmesi, transit ülkeler üzerinden gerçekleştirilen ticaretin maliyet ve zaman açısından daha verimli hale gelmesini sağlamakta; dolayısıyla ekonomik kalkınma sürecine olumlu katkı sunmaktadır(Cárcamo-Díaz, 2004). Dünya Ekonomik Forumu (WEF) tarafından yayımlanan rapora göre, sınır yönetimi ile ulaşım ve iletişim altyapısının iyileştirilmesi, küresel ticaret hacmini yaklaşık 1,6 trilyon ABD doları (%14,5) ve küresel GSYH'yi 2,6 trilyon ABD doları (%4,7) oranında artırma

potansiyeline sahiptir. Bu iyileştirmeler, aynı zamanda uluslararası taşımacılıkla ilişkili maliyetlerde %12 ila %15 arasında azalma sağlayarak, ticaretin etkinliğini ve rekabet gücünü önemli ölçüde artırmaktadır (WEF,2013 ,s:13). Ancak denize kıyısı olmayan ülkelerde, iç ulaşım altyapısının gelişmişliği tek başına yeterli olmamakta; aynı zamanda komşu transit ülkelerin altyapı kapasiteleri de eş derecede kritik bir rol oynamaktadır. Bir ülkenin ulaşım altyapısı ne kadar gelişmiş olursa olsun, komşu transit ülkenin altyapısındaki yetersizlikler, ulaştırma sisteminin genel etkinliğini önemli ölçüde düşürerek lojistik süreçlerin aksamasına neden olabilir. Bu durum, ekonomik büyüme hedeflerinin beklenen düzeyde gerçekleşmemesine yol açabilmektedir(Keser & Çetin, 2016). Limao ve Venables (2001) tarafından yapılan çalışmada, “transit ülkelerdeki ulaştırma ve haberleşme altyapısının yetersizliğinin, kara ile çevrili ülkelerin ticaret maliyetlerini ortalama %75 oranında artırdığı belirtilmektedir. Bu durum, transit altyapı eksikliklerinin kara ile çevrili ülkelerin dış ticaret performansı üzerinde ciddi maliyet baskıları oluşturduğunu göstermektedir”(Güngör, 2015).

Denize kıyısı olmayan ülkeler, deniz limanlarına doğrudan erişimlerinin olmaması nedeniyle yüksek taşıma maliyetleri, yetersiz ulaşım altyapısı ve zayıf sınır yönetimi gibi sorunlarla karşılaşmaktadır. Nepal bu ülkeler arasında dikkat çeken bir örnektir. Ticaretinin büyük kısmı Hindistan üzerinden gerçekleşen Nepal, sınır blokajları, yetersiz karayolu ve demiryolu altyapısı, karmaşık gümrük prosedürleri ve dijital eksiklikler nedeniyle dış pazarlara erişimde zorluk yaşamaktadır.

Çin’in Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında önerilen alternatif güzergâhlar (örneğin: Trans Himalaya Demiryolu), Nepal’in transit bağımlılığını azaltmayı hedeflemektedir. Ancak bu tür fiziksel projelerin başarılı olabilmesi için kurumsal reformlar, dijitalleşme ve bölgesel işbirliği mekanizmalarının da geliştirilmesi gerekmektedir. Nepal örneği, altyapı sorunlarının sadece coğrafi değil, aynı zamanda siyasi ve kurumsal yönleriyle de ele alınması gerektiğini ortaya koymaktadır. Nepal’in altyapı performansını dünya sıralamasıyla aşağıda tablo 2.2’de inceleyelim;

Tablo 2. 2: Nepal'in lojistik, altyapı, liman, hava ulaşımı, dijital altyapı ve enerji endekslerini dünya ortalamalarıyla karşılaştırmalı

Endeks/Kategori	Sıra™/Skor	Dünya Ortalaması
LPI (lojistik toplam)	114. / 2.51/5 (167 ülke)	~2.5 ortalaması
LPI – Altyapı alt-endeksi (Republica, 2018)	2.19/5	Daha yüksek
WEF Altyapı (GCI)	130. / 2.16/7	~4–5
Liman Altyapısı (WEF)	2.00/7 (2019)	Dünya ort. ~4
Hava Ulaşımı (WEF)	3.20/7	~4.55
Dijital Altyapı (internet)	İnternet %46, düşük sabit bant	Dünya %64 ort.
Enerji (Climatescope)	48. / 2.03/5	Asya ort. 1.88

Kaynak:(Republica, 2018) (The Global Economy, 2025) (Climate Scope, 2024)

Yukarıda sunduğum tabloya dayanarak, Nepal'in altyapı göstergeleri beş başlık altında yorumlanmıştır:

- A. Lojistik Performansı (LPI) ve Altyapı Yetersizliği:** Tablo 2.2'deki verilen ilk verilere göre Nepal, Dünya Bankası'nın Lojistik Performans Endeksi'nde (LPI) 114. sırada yer alarak düşük performans sergilemektedir. 2.51/5 puanlık genel skor, dünya ortalamasının biraz altında yer alsa da daha dikkat çekici olan husus altyapı alt-endeksidir. Altyapı puanı yalnızca 2.19'dur; bu durum, özellikle karayolu ağları, sınır geçiş altyapısı ve depolama tesisleri gibi ticari lojistikte kritik olan unsurların eksikliğini yansıtmaktadır(Republica, 2018)
- B. Genel Altyapı Kalitesi (WEF GCI):** Tablo 2.2'deki verilen ikinci ve üçüncü verilere göre, dünya Ekonomik Forumu'nun Küresel Rekabetçilik Endeksi'nde (GCI), Nepal altyapı kategorisinde 130. sırada ve yalnızca 2.16/7 puan almıştır. Bu değer, küresel ortalamanın (yaklaşık 4–5) oldukça gerisindedir. Altyapı kalitesindeki bu eksiklik, özellikle kırsal bölgelerde

ekonomik faaliyetlerin yaygınlaştırılmasını ve bölgesel kalkınmayı zorlaştırmaktadır(Republica, 2018).

- C. Liman ve Hava Ulaşımı Altyapısı:** Tablo 2.2'deki verilen dördüncü ve beşinci verilere göre , Nepal'in denize kıyısı olmaması nedeniyle liman altyapısı doğrudan bulunmamakta; ancak transit olarak kullandığı Hindistan limanlarına bağımlılığı nedeniyle liman altyapısı değerlendirmeleri yine de yapılmaktadır. Liman altyapısına ilişkin 2.00/7 skoru, transit taşımacılıkta karşılaşılan darboğazlara ve liman hizmetlerinin Nepal'e yansıyan zayıflığına işaret etmektedir. Hava taşımacılığı altyapısı ise 3.20/7 ile nispeten daha yüksek olsa da küresel ortalamanın (4.55) oldukça altındadır. Bu durum, acil lojistik hizmetlerin etkinliğini azaltmaktadır.
- D. Dijital Altyapı ve Erişim Kısıtlılığı:** Tablo 2.2'deki verilen altıncı verilere göre , Nepal'de internet kullanım oranı %46 seviyesindedir ve sabit genişbant erişimi oldukça sınırlıdır. Dijital altyapıdaki bu yetersizlik, hem e-ticaretin gelişmesini hem de dış ticarete dayalı dijital hizmetlerin (gümrük beyannameleri, lojistik takibi vb.) etkinliğini sınırlandırmaktadır. Dünya ortalamasının (%64) altında kalan bu oran, Nepal'in küresel değer zincirlerine entegrasyonunu zorlaştırmaktadır.
- E. Enerji Altyapısı – Bölgesel Açından Güçlü Performans :** Tablo 2.2'de verilen yedinci Climatescope verilerine göre Nepal, enerji altyapısı açısından gelişmekte olan Asya ülkeleri arasında nispeten iyi bir konuma sahiptir. 2.03/5 puanla dünya genelinde 48., gelişmekte olan ülkeler arasında 25. sıradadır. Elektrik üretiminde hidroelektrik kaynakların yaygınlığı, enerji arz güvenliğini görece olumlu etkileyen bir unsurdur. Ancak elektrik dağıtım sistemlerindeki teknik kayıplar ve kırsal bölgelerde yaşanan erişim eksiklikleri halen önemli bir engel teşkil etmektedir(Climate Scope, 2024).

Altyapı yetersizliği, Nepal'in dış ticaret performansını sınırlayan en büyük yapısal sorunlardan biridir. Kara sınırları nedeniyle dış ticaretinde transit ülkelere (zellikle Hindistan) yüksek derecede bağımlı olan Nepal, ulaştırma, lojistik ve dijital altyapı sorunları nedeniyle hem ihracatta rekabetçilik kaybı yaşamakta hem de ithalat maliyetlerinin artmasına neden oluyor. Lojistik süreçlerde limanlara dolaylı erişim, zaman ve maliyet kaybına neden olurken, ulaşım altyapısı ve internet erişimi eksiklikleri ticaretin güvenilirliğini ve hızını düşürür. Bununla birlikte, güçlü bir enerji altyapısı performansı, sanayi üretimi ve sürdürülebilir kalkınma açısından bir avantaj sağlar. Bu nedenle, Nepal'in dış ticaretini geliştirebilmesi için dijital ve fiziksel altyapıya kapsamlı ve uzun vadeli yatırımlar önceliklendirilmelidir.

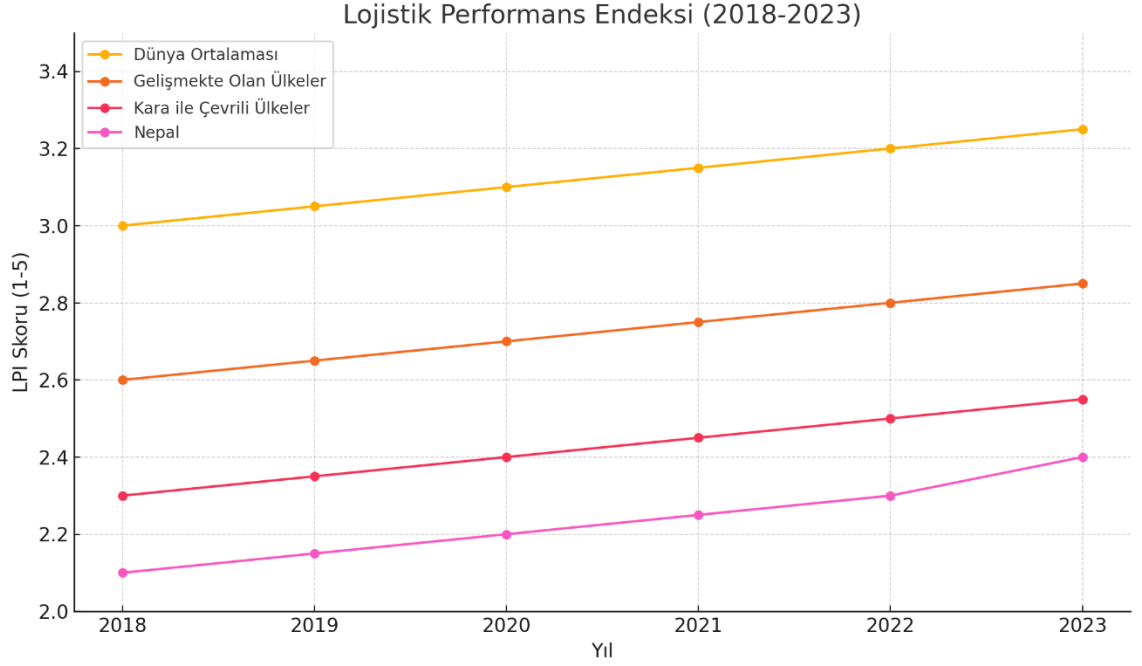
2.1.2.4. Lojistik Performansın Düşük Olması

Kara ile vrili gelişmekte olan lkeler (LLDC – Landlocked Developing Countries), açık denizlere erişim eksikliği nedeniyle çok modlu taşımacılıktan yeterince faydalanamazlar. Bu durum, taşımacılık sürecine ek yük getirir; çünkü yükler hem limanlara hem de sınır noktalarına karayolu, demiryolu veya iç su yollarıyla taşınmak zorundadır. Bu da maliyetlerde ve zaman planlamasında ciddi aksamalara yol açmaktadır(Akiwumi, 2022). Kara ile vrili gelişmekte olan ülkeler, denize erişimi olmayan coğrafi konumları nedeniyle komşu transit ülkelerle hassas siyasi ve ekonomik ilişkilere sahiptir. Transit güzergâhları yönetiminde siyasi gerginlikler, yüksek tarife uygulamaları, sınır kapılarında ekstra izin rejimleri ve gümrükte yaygın yolsuzluk gibi engeller, lojistik süreçlerin uzamasına ve maliyetlerin artmasına neden oluyor. Limanlarda gecikmeler, sınırdaki uzun bekleme süreleri ve kontrol noktalarında bürokratik usulsüzlükler bu durumların yaygın bir sonucudur. Kara ile vrili ülkelerin lojistik performansını ölçen Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi (LPI) gibi araçlarda, LLDC'lerin LPI puanları küresel ortalamanın yaklaşık %17 altındadır(The World Bank, 2023). Bu, bu olayların genel etkisinden kaynaklanmaktadır.

Nepal, kara ile çevrili bir ülke olarak denize erişimini büyük ölçüde Hindistan üzerinden sağlamaktadır. Kalküta Limanı'na olan uzaklık, yüksek taşıma maliyetlerine ve uzun teslim sürelerine neden olurken, iki ülke arasında zaman zaman yaşanan siyasi gerilimler de sınır geçişlerini aksatmaktadır. 2015'teki sınır krizi bu kırılganlığın somut bir örneğidir. Ayrıca, Nepal'in çok modlu taşımacılık altyapısı yetersizdir. Bu nedenlerle Nepal'in Lojistik Performans Endeksi (LPI) düşüktür.

Lojistik Performans İndeksi (LPI), Dünya Bankası tarafından 2007 yılından itibaren geliştirilen ve ülkelerin ticaret lojistiği kapasitelerini ölçmeye yönelik kapsamlı bir değerlendirme aracıdır. Uluslararası karşılaştırmalara imkân tanıyan bu endeks, ülkelerin dış ticaret süreçlerinde karşılaştıkları lojistik zorlukları ve altyapısal yeterlilikleri analiz etmeye olanak sunar. Lojistik performans endeksi, altı temel bileşene dayanmaktadır: gümrük işlemlerinin etkinliği, ulaştırma ve ticaret altyapısının kalitesi, uluslararası sevkiyatların düzenlenebilirliği ve maliyeti, lojistik hizmetlerin yeterliliği, sevkiyatların izlenebilirliği ve teslimatların zamanında gerçekleşme oranı. Bu boyutlar aracılığıyla, ülkelerin lojistik sistemlerinin güçlü ve zayıf yönleri belirlenmekte ve politika yapıcılara yapısal iyileştirme alanlarında yol gösterici bir çerçeve sunulmaktadır. Aşağıdaki Şekil 2.2'te, 2018-2023 yılları arasında Nepal'in Lojistik Performans endeksi (LPI) skorlarını, gelişmekte olan ülkeler, dünya ortalaması ve kara ile çevrili ülkeler kategorileriyle karşılaştırılmaktadır.

Şekil 2. 2: Lojistik Performans Endeksi (LPI)



Kaynak: (WORLD BANK, 2023).

Yukarıdaki çizgi Şekil 2.2’de , 2018–2023 yılları arasında Dünya, gelişmekte olan ülkeler, kara ile çevrili ülkeler ve Nepal’in Lojistik Performans Endeksi (LPI) skorlarındaki değişim görülmektedir.

- Nepal’in LPI değeri, sürekli olarak diğer grupların altında seyretmektedir.
- Kara ile çevrili ülkeler ortalaması da benzer şekilde düşük seyretmekte, ancak Nepal’in daha altında değildir.
- Dünya ve gelişmekte olan ülke ortalamaları arasında ise belirgin bir fark bulunmaktadır.

Bu durum, Nepal'in lojistik altyapı, gümrük etkinliği ve uluslararası taşımacılık kabiliyeti açısından yapısal zorluklar yaşadığını ortaya koymaktadır.

2.1.2.5 Ana piyasalara uzaklık

Açık denizlere doğrudan erişimin bulunmaması, kara ile çevrili ülkelerin küresel ticaret sistemine etkin biçimde entegre olabilmemesini önemli ölçüde kısıtlamaktadır. Bu yapısal dezavantaj, söz konusu ülkelerin başta büyük tüketim ve üretim merkezleri olmak üzere ana piyasalara erişimini zorlaştırmakta; lojistik maliyetleri artırmakta ve dış ticaret potansiyelini sınırlamaktadır. Her ne kadar bazı kara ile çevrili ülkeler bu olumsuzlukları kısmen aşabilmiş olsa da, büyük çoğunluğu coğrafi konumlarının yarattığı yapısal engeller nedeniyle ekonomik olarak marjinalleşmiş durumdadır. Nitekim, bu ülkelerin önemli bir kısmı, piyasa erişimindeki kısıtlılık ve dışa açıklıktaki düşük seviyeler nedeniyle dünyanın en az gelişmiş ve en yoksul ekonomileri arasında yer almaktadır.

Ana piyasalara yakınlık, denize kıyısı bulunması ve yüksek kalkınma düzeyi ile güçlü rekabet kapasitesi, kara ile çevrili ülkelerin karşılaştığı yapısal sorunların aşılmasında önemli bir rol oynamaktadır. Bu tür ülkeler, transit konumda olmalarından dolayı kara ile çevrili komşu ülkeler için stratejik bir lojistik ve ticaret ortağı haline gelebilmekte, böylece bu ülkelerin deniz limanlarına erişimini kolaylaştırarak bölgesel ekonomik entegrasyona katkıda bulunmaktadır. Ayrıca, gelişmiş altyapıya, etkili gümrük sistemlerine ve istikrarlı siyasi yapıya sahip denize kıyısı olan ülkeler, kara ile çevrili ülkelerin dış ticaret süreçlerinde karşılaştıkları maliyetleri ve belirsizlikleri azaltmada kilit aktörler arasında yer almaktadır(Paudel, 2014).

Dünya Banka, 2009'un rapore göre ,Kara ile çevrili olmanın getirdiği coğrafi sınırlılıklara rağmen, bazı ülkeler bu yapısal dezavantajları etkili politika ve stratejilerle aşabilmişlerdir. Bu bağlamda, Lüksemburg ve İsviçre sıklıkla istisnai örnekler olarak gösterilmektedir. Lüksemburg, Avrupa Birliği'nin iç piyasalarına tam entegre bir yapıya

sahip olup, finans, hizmet ve bilişim sektörlerindeki yüksek katma değerli faaliyetleriyle, büyük bir ülkenin kentsel ekonomisi gibi işlev görmektedir(Theis, 2024). Bu nedenle, denize kıyısı olmamasına rağmen ana piyasalara erişim konusunda herhangi bir yapısal zorluk yaşamamaktadır.

Benzer şekilde, İsviçre'nin kara ile çevrili coğrafi konumu, Avrupa'nın gelişmiş ulaşım altyapılarına olan entegrasyonu ve uluslararası rekabet gücü yüksek ekonomi modeli sayesinde ekonomik kalkınma sürecini sekteye uğratmamıştır. İsviçre, başta ileri teknoloji, hassas imalat ve finans hizmetleri olmak üzere uzmanlaşmış sektörlerde derinleşerek hem ekonomik çeşitliliğini artırmış hem de küresel piyasalara etkin bir şekilde erişim sağlamıştır(Zwinggi, 2023). Bu örnekler, kara ile çevrili olmanın mutlak bir kader olmadığını, uygun ekonomik yapılar ve güçlü bölgesel entegrasyon mekanizmaları ile bu sınırlılıkların aşılabileceğini göstermektedir.

2.1.2.6. Daha fazla sınır işlemleri ve kurumsal darboğazlar

Denize kıyısı olmayan ülkeler, coğrafi konumlarının getirdiği yapısal sınırlılıklar nedeniyle, denize kıyısı olan ülkelere kıyasla özellikle uzak pazarlarla gerçekleştirdikleri dış ticarete daha yoğun ve karmaşık sınır işlemleriyle karşı karşıya kalmaktadır. Bu durum, yalnızca taşıma mesafesini uzatmakla kalmamakta, aynı zamanda transit ülkelerin uyguladığı farklı yasal düzenlemeler, gümrük prosedürleri ve teknik gerekliliklerin yerine getirilmesini zorunlu kılmaktadır. Çoklu sınır geçişlerine tabi olan bu ülkeler, her bir geçişte değişen mevzuat ve bürokratik süreçler nedeniyle zaman kaybı yaşamakta, işlem maliyetleri artmakta ve dış ticaretlerinde ciddi verimsizliklerle karşılaşmaktadır. Bu bağlamda, sınır ötesi taşımacılığın sürdürülebilirliğini artırmak ve lojistik süreçlerde bütünlük sağlamak amacıyla komşu ülkelerle yapılacak bölgesel entegrasyon ve iş birliği mekanizmaları kritik bir rol üstlenmektedir. Özellikle sınır yönetimi süreçlerinin uyumlaştırılması, ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik anlaşmaların yaygınlaştırılması ve dijitalleşme odaklı reformların hayata geçirilmesi, kara ile çevrili ülkelerin küresel tedarik zincirlerine daha etkin biçimde entegre olabilmesini mümkün kılacaktır.

Nepal, kara ile çevrili bir ülke olarak dış ticaretinde büyük ölçüde Hindistan'a bağımlıdır. Nepal'in ihracat ve ithalatının %80'inden fazlası Hindistan limanları üzerinden, özellikle Kolkata Limanı aracılığıyla gerçekleştirilmektedir. Ancak bu liman Nepal sınırına yaklaşık 740 km uzaklıkta olup, süreçte çift taraflı gümrük işlemleri gereklidir. Sınır geçişlerinde yaşanan altyapı yetersizlikleri, artan mal hacmi ve güvenlik kontrolleri ciddi gecikmelere ve maliyet artışlarına neden olmaktadır.

Nepal tarafında, Birgunj'da faaliyet gösteren İç Gümrükleme Merkezi (ICD), tüccarlara Kolkata Limanı'na doğrudan gitmeksizin gümrük işlemlerini tamamlama imkânı sunmaktadır. Ancak söz konusu merkezin etkinliği, kapasite aşımı ve taşımacılık sektöründeki sık grevler nedeniyle giderek azalmaktadır. Buna ek olarak, konteyner temininde yaşanan yetersizlikler ve Kolkata Limanı'ndaki kronik tıkanıklıklar, transit süreçlerini ciddi şekilde aksatmaktadır. Karayolu taşımacılığı ise özellikle Kathmandu çevresinde artan trafik yoğunluğu nedeniyle verimliliğini kaybetmektedir.

Hindistan ve Nepal arasında imzalanan Transit Anlaşması uyarınca, Hindistan'a ait kamyonlar Nepal topraklarına giriş yaptıktan sonra 72 saat içerisinde geri dönmek zorundadır. Buna karşın, Nepal kamyonları için benzer bir süre kısıtlaması bulunmamaktadır. Bu durum, Hindistanlı taşıyıcıların Nepal'e mal taşımaktan kaçınmalarına ve bu nedenle Nepal'de ciddi bir taşıma kapasitesi açığı oluşmasına neden olmaktadır. Teknolojik açıdan değerlendirildiğinde, Nepal Gümrük Departmanı tarafından kullanılan ve Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) tarafından geliştirilen ASYCUDA++ adlı gümrük yönetim yazılımı, hâlâ manuel işlemlerle desteklenmekte ve Hindistan'ın Gümrük ve Merkezi Vergiler Kurulu (CBIC) tarafından yürütülen ICEGATE sistemiyle entegre biçimde çalışmamaktadır. Bu yapısal uyumsuzluk, bilgi akışında gecikmelere yol açmakta; işlem süresini uzatmakta ve lojistik maliyetleri artırmaktadır. Benzer biçimde, Kolkata Limanı'ndaki transit işlemlerin halen manuel yürütülmesi ve Elektronik Veri Değişimi (EDI) sisteminin eksikliği, sürecin genel verimliliğini ciddi şekilde düşürmektedir (Taneja et al., 2020).

Ayrıca, Kolkata limanındaki transit modülü manuel olarak işletilmektedir, bu da gecikmelere katkıda bulunmaktadır. Elektronik Veri Değişimi (EDI) kullanılması, işlem süresini önemli ölçüde azaltacaktır. Bu altyapı ve yazılım sorunları açıkça transit maliyetlerine eklenmekte ve uluslararası rekabetçiliği azaltmaktadır. Ne yazık ki, bu sorunlar, Dünya Ticaret Örgütü'nün (WTO) , Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) Nepal Ticaret ilgili raporlarında yeterince ele alınmamıştır.

2.1.3. Uluslararası Hukukta Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Hakları ve Düzenlemeleri

Hukukun üstünlüğü ilkesi, kanun önünde eşitlik prensibine dayanmaktadır. Uluslararası hukuk bağlamında devletler birincil aktörler olarak tanımlanmakta olup, her devletin eşit düzeyde korunmasının sağlanması temel bir gerekliliktir. Ancak, devletler arasındaki yapısal eşitsizlikler, uluslararası hukukun sunduğu yasal mekanizmalardan tam anlamıyla faydalanmayı engelleyen bir asimetri yaratmaktadır. Özellikle denize kıyısı olmayan ülkeler, coğrafi konumlarından kaynaklanan erişim kısıtlamaları nedeniyle önemli dezavantajlarla karşı karşıya bulunmaktadır. Bu kapsamda, uluslararası hukuk metinleri içerisinde yer alan çeşitli antlaşma ve sözleşmeler, denize kıyısı olmayan devletlerin haklarını güvence altına almayı hedeflemektedir. Ancak, bu ilerici düzenlemelerin etkin şekilde uygulanması büyük ölçüde denize kıyısı olmayan ülke ile geçiş ülkesi arasındaki ikili ilişkilerin niteliğine bağlıdır(N. Giri, 2023).

Denize kıyısı olmayan devletler, tamamen diğer devletlerle çevrili ülkeler olarak tanımlanmaktadır. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 124. maddesinde ise denize kıyısı olmayan devletler, kıyı şeridine sahip olmayan ülkeler şeklinde ifade edilmektedir. Günümüzde, Birleşmiş Milletler tarafından tanınan 44 adet denize kıyısı olmayan devlet bulunmaktadır. Coğrafi dezavantajlar nedeniyle doğrudan denize erişim imkânı bulunmayan devletler, önemli zorluklarla karşı karşıya bulunmaktadır. Bu devletlerin kıyı şeridine ulaşabilmeleri için en az bir komşu devleti geçmeleri

gerekmektedir. Deniz erişimi, uluslararası ticaretin yürütülmesi, deniz kaynaklarının kullanımı, bilimsel araştırmalar ve diğer kalkınma faaliyetleri açısından hayati öneme sahiptir. Kıyı şeridinde sahip olmamanın sonucu olarak, denize kıyısı olmayan devletlerin deniz ticaretine katılımı olumsuz etkilenmekte ve aynı zamanda insanlığın ortak mirası olarak kabul edilen deniz kaynaklarından faydalanma imkanları sınırlanmaktadır. Bu bağlamda, denize kıyısı olmayan devletlerin deniz kaynaklarına erişimini kolaylaştırmak ve deniz ticaretine entegrasyonlarını sağlamak amacıyla, çeşitli uluslararası hukuki düzenlemeler bu devletlerin denize serbest erişim haklarını güvence altına alan hükümler içermektedir.

2.1.3.1. Barcelona Transit Serbestliği Sözleşmesi ve Statüsü, 1921

Barcelona Transit Serbestliği sözleşme, transit hakkını güvence altına alan ilk uluslararası belge olma özelliğini taşımaktadır. 15 maddesiyle "transit serbestisi"ni hüküm altına almıştır. 1. maddede "transit" kavramı, bir Akit Devletin egemenliği veya yetkisi altındaki topraklardan gerçekleşen geçişin, bu Devletin sınırları dışında başlayan ve yine bu sınırlar dışında sona eren bütüncül bir yolculuğun yalnızca bir kesitini oluşturması koşuluyla, aktarma, depolama, yükün bölünmesi veya taşıma şeklinin değiştirilip değiştirilmediğine bakılmaksızın; kişilerin, bagajların, malların, gemilerin, posta ve yük taşıyan araçlar ile diğer ulaşım vasıtalarının söz konusu topraklardan geçişi biçiminde tanımlanmaktadır (Convention and Statute on Freedom of Transit, 1921).

Her ne kadar ilgili sözleşme hukuken geçerliliğini sürdürmekte olsa da, bugüne dek yalnızca 50 devlet tarafından onaylanmış olması, sözleşmenin uluslararası düzeyde geniş bir kabul görmesini engellemiştir. Bu durum, sözleşmenin bağlayıcılığını sınırladığı gibi, uygulamadaki etkinliğini ve transit serbestisine ilişkin küresel ölçekte ortak bir hukuki çerçeve oluşturma işlevini de zayıflatmaktadır. Dolayısıyla, söz konusu sınırlı onay oranı, sözleşmenin pratikteki etki alanını daraltmakta ve küresel transit rejiminde belirleyici bir rol üstlenmesini engellemektedir(Acharya, 2021).

2.1.3.2. Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticareti Sözleşmesi, 1965

Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticareti Sözleşmesi (Convention on Transit Trade of Land-Locked States), 1965 yılında Birleşmiş Milletler çatısı altında kabul edilmiş olup, karaya kapalı ülkelerin uluslararası ticarete erişimini kolaylaştırmayı amaçlayan ilk çok taraflı bağlayıcı hukuk metinlerinden biridir. Sözleşme, denize çıkışı olmayan devletlerin, kıyıdaş devletlerin toprakları üzerinden denize erişimlerini düzenli ve engelsiz bir biçimde gerçekleştirebilmeleri için transit geçiş hakkını uluslararası hukuk çerçevesinde güvence altına almıştır(United Nations Treaty Collection, 1965). Bununla birlikte, sözleşmenin bağlayıcılığı sınırlı düzeydedir; zira yalnızca 38 devlet tarafından onaylanmıştır . Ayrıca, denize kıyısı olmayan tüm devletlerin dahi sözleşmeyi onaylamamış olması, söz konusu düzenlemenin evrensel bir nitelik kazanmasını engellemektedir(N. Giri, 2023).

Nepal, 1965 Denize kıyısı Olmayan Devletlerin Transit Ticareti Sözleşmesi'ne taraf olmuştur. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı özetiyle yayımlanan tutanaklar, bu konferansa Afganistan, Laos ve Nepal gibi karaya kapalı ülkelerin de katıldığını ve sözleşmeyi imzaladığını göstermektedir(Paperzz, 2025).

2.1.3.3. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS), 1982

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS), devletlerin denizlerle ilgili haklarını düzenleyen kapsamlı bir uluslararası sözleşmedir. 1994'te yürürlüğe girmiş ve 167 ülke ile Avrupa Birliği tarafından onaylanmıştır. ABD gibi bazı ülkeler taraf olmasa da, sözleşme evrensel bir belge olarak kabul edilmektedir.

Sözleşme, denize kıyısı olmayan devletlerin haklarını özellikle koruyan hükümler içermektedir. Bu hükümler arasında(United Nations Convention on the Law of the Sea,1982):

- Kıyı devletlerinin ekonomik bölgelerinde denize kıyısı olmayan ülkelerin deniz kaynaklarından adil şekilde yararlanma hakkı (Madde 69),

- Deniz ulaşımı ve transit geçiş hakları (Madde 125),(Islam, 2024)
- Gümrük vergilerinden muafiyet (Madde 127),
- Limanlarda eşit muamele (Madde 131),
- Teknik engellerin azaltılması (Madde 130) gibi düzenlemeler yer almaktadır.

Ayrıca, bu devletlerin zararsız geçiş, deniz altı kablo döşeme ve açık denizlerde eşit haklar gibi diğer deniz kullanım hakları da güvence altına alınmaktadır.

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS), özellikle denize kıyısı olmayan ülkelerin uluslararası ticarete ve deniz kaynaklarına erişimini kolaylaştıran önemli bir hukuki çerçeve sunmaktadır.

2.1.3.4. Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) Anlaşmaları

Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ), 166 üye ve 25 gözlemci hükümetten oluşan bir hükümetler arası kuruluştur(WTO, 2025b). 1995 yılında Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması'nın (GATT) kurumsal bir devamı olarak kurulan Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ), uluslararası ticaretin kurallara dayalı biçimde düzenlenmesini amaçlayan temel bir yapı olarak işlev görmektedir. Örgütün temel hedefi, üye ülkeler arasında tarifeler ve tarife dışı engellerin azaltılması yoluyla serbest ticaretin teşvik edilmesidir. DTÖ'nün faaliyetlerinin merkezinde, üye devletleri karşılıklı olarak bağlayıcı ticaret politikalarına uymaya zorlayan ve uluslararası ticaretin hukuki çerçevesini oluşturan çok taraflı anlaşmalar yer almaktadır.Özellikle denize kıyısı olmayan ülkeler açısından transit ülkeler tarafından uygulanan çeşitli ticaret engelleri ciddi yapısal kısıtlar yaratmakta; bu nedenle, DTÖ'nün ticaret engellerinin kaldırılmasına yönelik düzenlemeleri bu ülkeler için özel önem arz etmektedir. DTÖ'nün kurumsal yapısı, üç ana anlaşma temelinde şekillenmiştir: GATT, Hizmet Ticareti Genel Anlaşması (GATS) ve Ticaretle Bağlantılı Fikri Mülkiyet Hakları Anlaşması (TRIPS); Bu anlaşmalar, ticaretin mal, hizmet ve fikri mülkiyet boyutlarında kapsamlı düzenlemeler içermektedir.Özellikle GATT kapsamında yer alan V. Madde, üye ülkeler arasında transit geçiş özgürlüğünü teminat altına alarak, denize

erişimi olmayan devletlerin üçüncü ülke pazarlarına erişimini kolaylaştırmayı hedeflemektedir. Bu bağlamda, DTÖ'nün ticaretin serbestleştirilmesine yönelik çok taraflı hukuk normları, denize kıyısı olmayan ülkelerin küresel ticaret sistemine daha etkin biçimde entegre olmasına katkı sağlamaktadır (General Agreement on Tariffs and Trade, 1986). Mevcut 44 denize kıyısı olmayan ülkenin 32'si, gelişmekte olan denize kıyısı olmayan ülke (LLDC) olarak sınıflandırılmaktadır. DTÖ, ticaretteki yapısal zorlukları dikkate alarak, en az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler için tercihli uygulamalar yürürlüğe koymuştur (World Trade Organization, 2012).

Nepal, 1989 yılında yaşanan Hindistan-Nepal ticaret anlaşmazlığının ardından GATT üyeliği sürecini başlatmıştır; söz konusu anlaşmazlık, GATT 1994'ün V. Maddesi kapsamında bir uyuşmazlık konusu olabilecek nitelikteydi. Günümüzde Hindistan, Nepal için tek uygulanabilir transit sağlayıcısı konumundadır. Her iki ülke de Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) üyesi olduğundan, GATT'ın V. Maddesi'nde yer alan hükümlere riayet etmekle yükümlüdür (Thapa, 2010).

Nepal, 23 Nisan 2004 tarihinde Dünya Ticaret Örgütü'ne (DTÖ) resmî üye olarak katılmıştır. Bu katılım, Nepal'in çok taraflı ticaret sistemine entegrasyonu açısından önemli bir dönüm noktası olmuş ve ülkenin özellikle transit, tarife indirimi ve ticaret kolaylaştırma alanlarında yükümlülükler üstlenmesini beraberinde getirmiştir. Nepal, aynı zamanda gelişmekte olan Ülke (LDC) statüsünde yer aldığı için, DTÖ kapsamında bazı esnekliklerden ve tercihli muamelelerden yararlanmaktadır.

2.1.3.5. Birleşmiş Milletler Şartı (UN Charter)

Birleşmiş Milletler (BM), II. Dünya Savaşı'nın ardından uluslararası barış ve güvenliğin korunmasını sağlamak amacıyla 1945 yılında kurulmuştur. Kuruluşun temel belgesi olan Birleşmiş Milletler Şartı, devletlerin egemen eşitliği, uluslararası iş birliği ve insan haklarının korunması gibi ilkeleri içeren uluslararası hukuki çerçeveyi belirlemektedir. BM Şartı'nda yer alan temel ilkelerden biri, devletlerin iç işlerine dış müdahaleyi yasaklayan “müdahale etmeme” (non intervention) ilkesidir (Roscini, 2024).

Bu ilke, özellikle karaya kıyısı olmayan devletlerin transit ülkeler aracılığıyla uluslararası pazarlara erişiminde önem arz etmekte olup, transit devletlerin komşu ülkelerin iç işlerine herhangi bir siyasi, ekonomik veya idari müdahalede bulunmamasını gerektirir. Bu bağlamda, transit hakkının kötüye kullanılması ya da keyfi engellemeler, söz konusu ilkenin ve dolayısıyla uluslararası hukukun ihlali anlamına gelmektedir. Birleşmiş Milletler (BM), II. Dünya Savaşı'nın ardından uluslararası barış ve güvenliğin korunmasını sağlamak amacıyla 1945 yılında kurulmuştur. Kuruluşun temel belgesi olan Birleşmiş Milletler Şartı, devletlerin egemen eşitliği, uluslararası iş birliği ve insan haklarının korunması gibi ilkeleri içeren uluslararası hukuki çerçeveyi belirlemektedir(Affairs, 2024).

Nepal örneği, bu çerçevenin uygulamadaki yansımalarını incelemek açısından önemlidir. Hindistan, karaya kıyısı olmayan Nepal'in dış pazarlara erişiminin önemli bir parçasıdır. Nepal, transit bağımlılığı nedeniyle Hindistan ile ilişkilerinde zaman zaman siyasi gerilim yaşamıştır. 1989 ve 2015 yıllarında sınır geçişlerinde yaşanan tıkanıklıklar, Nepal tarafından siyasi bir müdahale olarak değerlendirilmiştir. Bu tür uygulamalar, BM Şartı'nın müdahale etmeme ilkesi ve transit serbestisini düzenleyen uluslararası anlaşmalar (örneğin GATT 1994 Madde V) ile çelişmektedir.

Bununla birlikte, Birleşmiş Milletler Şartı'nın VII. Bölümü uyarınca, Güvenlik Konseyi uluslararası barış ve güvenliğe yönelik tehditlerin, barış ihlallerinin veya saldırı eylemlerinin varlığını tespit etmesi hâlinde, ilgili devlet ya da devletlere karşı ambargo, abluka veya benzeri nitelikte zorlayıcı tedbirler uygulanmasına karar verme yetkisine sahiptir. Ancak bu tür önlemler, yalnızca Güvenlik Konseyi'nin açık kararı ve Şart'ta belirtilen koşullar çerçevesinde meşru kabul edilmektedir. Bu kapsamın dışında, tek taraflı olarak alınan ve transit geçiş serbestisini keyfi biçimde kısıtlayan önlemler, uluslararası hukuka aykırı olup, Birleşmiş Milletler Şartı'nın temel ilkeleriyle bağdaşmamaktadır. Bu tür uygulamalar, özellikle müdahale etmeme ilkesi ile devletlerin egemen eşitliği prensibini ihlal etme riski taşımakta ve uluslararası düzlemde hukuki sorumluluk doğurabilmektedir.

2.1.3.6. Bölgesel anlaşmalar(Regional agreements)

Nepal, Güney Asya Bölgesel İşbirliği Teşkilatı (SAARC), Bengal Körfezi Çok Sektörlü Teknik ve Ekonomik İşbirliği Girişimi (BIMSTEC) ve Şanghay İşbirliği Örgütü gibi bölgesel işbirliği platformlarında aktif bir rol üstlenmektedir. SAARC bünyesinde oluşturulan Güney Asya Serbest Ticaret Alanı (SAFTA) gibi mekanizmalar, Nepal'in bölgesel ticaret entegrasyonunu artırarak ülkeler arasındaki ticaret engellerinin azaltılmasına katkı sağlamaktadır. Aynı şekilde, BIMSTEC çatısı altında geliştirilen Serbest Ticaret Anlaşması, Nepal'in sadece ticaret hacmini genişletmekle kalmayıp, aynı zamanda ekonomik işbirliği ve yatırım fırsatlarının artmasına olanak tanımaktadır. Özellikle denize kıyısı olmayan bir ülke olarak Nepal'in dış ticaret faaliyetlerinde karşılaştığı lojistik ve transit zorluklar göz önüne alındığında, bu tür bölgesel anlaşmalar ticaretin kolaylaştırılması ve transit geçiş imkanlarının iyileştirilmesi açısından stratejik bir öneme sahiptir. Bu anlaşmalar, Nepal'in küresel ticaret ağlarına daha etkin bir şekilde entegre olmasını sağlarken, ekonomik kalkınmasına da doğrudan katkı sunmaktadır.

2.1.4. Nepal ile Hindistan Arasında Transit Hakları ve Lojistik Erişim Müzakereleri

Nepal, doğusunda, batısında ve güneyinde Hindistan ile çevrilidir. Nepal, Hindistan ile ortak din, gelenek, bayramlar, görenekler, toplumsal değerler ve halklar arası ilişkilerle işaretlenmiş, çok eskiye dayanan bir ilişkiye sahiptir. Hindu mitolojisine göre Nepalli prenses Sita, Hintli prens Ram ile evlenmiştir. Nepalli uygarlık ile Hint uygarlığı her ikisi de Vedik felsefe ile aydınlanmıştır. Nepal ile Hindistan arasındaki açık sınır, bu iki ülke arasındaki yakınlığın bir simgesidir. "Komşu ülkeler olarak pek çok benzerliği paylaşan bu iki ülkenin, karşılıklı çıkar alanlarında ilişkilerini genişletme konusunda büyük potansiyelleri vardır"(Hamal,2014 ,s:73).

Her ne kadar Nepal kuzeyde Çin ile sınır komşusu olsa da, Nepal'e en yakın Çin'e ait deniz limanı olan Lianyungang Limanı yaklaşık 4000 kilometre uzaklıkta bulunmaktadır. Buna karşılık, Nepal'e en yakın deniz ise yaklaşık 1127 kilometre

mesafedeki Bengal Körfezi'dir. Bu coğrafi koşullar bağlamında, Nepal'in denize erişim konusunda birincil tercihi, güneydeki komşusu Hindistan üzerinden sağlanan güzergâhtır. Nepal, bağımsız Hindistan ile 1947 yılında diplomatik ilişkiler tesis etmiş olmakla birlikte, diplomatik ilişkiler bağlamında bu döneme kadar uzanan daha derin tarihsel bağlara sahiptir. Zira Nepal, 1816 yılından itibaren Birleşik Krallık ile ve Hindistan'ı 1947 yılına kadar yöneten İngiliz Doğu Hindistan Şirketi ile diplomatik ilişkilere sahip olmuştur(N. Giri, 2023).

Nepal ile İngiliz Doğu Hindistan Şirketi arasında imzalanan Sugauli Antlaşması, Nepal'in egemenliği açısından aşağılayıcı nitelikte olup, ülkenin bağımsızlık statüsünü önemli ölçüde zayıflatmıştır. Ancak, sonrasında iktidarda bulunan Rana rejimi, İngilizlerle yakın ilişkiler tesis ederek, Nepal'in egemen bir devlet olarak belirli bir düzeyde tanınmasını sağlamıştır. Tarihsel süreçte, Nepal ile Doğu Hindistan Şirketi arasında ilk ticari anlaşma 1792 yılında imzalanmıştır. Bu antlaşma çerçevesinde, Hindistan toprakları üzerinden gerçekleştirilen ithalat ve ihracat işlemlerinde eşit gümrük tarifelerinin uygulanması kabul edilmiştir. Söz konusu tarife düzenlemesi, 1923 yılında Nepal ile Britanya Hindistanı arasında imzalanan dostluk antlaşmasıyla yürürlükten kaldırılmıştır(Nayak, 2016). 1950 yılında Nepal ile bağımsız Hindistan arasında imzalanan Ticaret ve Transit Anlaşması, iki ülke arasındaki ekonomik ilişkilerde yeni bir dönemin başlangıcını simgelemektedir. Bu anlaşma ile birlikte, Nepal'in geçmişte İngiliz yönetimiyle – Hindistan adına – imzaladığı tüm antlaşmalar, sözleşmeler ve düzenlemeler geçerliliğini yitirmiştir. Böylece Nepal ile Hindistan arasındaki ticari ilişkiler, sömürge mirasından arındırılarak, iki egemen devletin eşitliği temelinde yeniden yapılandırılmıştır(Nepal -Bharat Ra China Shandi, 2009).

1950 yılında imzalanan Ticaret ve Transit Anlaşması'nın 1. maddesi, Nepal'e Hindistan toprakları ve limanları üzerinden “her türlü mal ve üretimin tam ve sınırsız ticari transidine” ilişkin bir hak tanımıştır. Ancak, anlaşmanın müteakip maddeleri, bu hakkı çeşitli düzenlemelerle kısıtlamış ve uygulamada transit serbestisini önemli ölçüde sınırlamıştır. Nepal, Hindistan ile ticaret ilişkilerini ve üçüncü ülkelerle gerçekleştirdiği

dış ticareti güvence altına almak amacıyla 1960 yılında yeni bir Ticaret ve Transit Antlaşması imzalamıştır. Buna rağmen Nepal, transit meselesinin yalnızca Hindistan ile Nepal arasında ikili bir konu olarak değerlendirilemeyeceğini savunmuş; kararla çevrili bir ülke olarak, uluslararası hukuk çerçevesinde tanınan transit hakkının kendisi için doğal ve evrensel bir hak olduğunu vurgulamıştır. Bu bağlamda Nepal, transit hakkının, uluslararası hukuk normları ve teamüller uyarınca, coğrafi konumu nedeniyle denize erişimi olmayan devletler için vazgeçilmez bir ilke olarak tanınması gerektiğini ileri sürmüştür.

1969 yılında Nepal, Hindistan'ın kuzey sınır hattında konuşlanmış askerî kontrol noktalarını geri çekmesini talep etmiştir. Bu talebin ardından Hindistan, Ticaret ve Transit Antlaşması'nı yenilemeyi reddetmiş ve böylece Nepal'e yönelik ilk ambargosunu uygulamaya koymuştur. Ancak 1970'li yılların sonlarına gelindiğinde, Hindistan ve Nepal arasındaki diplomatik ilişkilerde görece bir normalleşme süreci yaşanmıştır. Bu sürecin bir sonucu olarak, Nepal'in transit geçişi ilişkin talepleri Mart 1978'de imzalanan ayrı bir antlaşma ile resmîyet kazanmış ve taraflar arasındaki ekonomik iş birliği yeniden yapılandırılmıştır(Nayak, 2016). Nepal, Hindistan ve diğer ülkelerle bağlantılı olarak denize erişimini güvence altına almak amacıyla, bu doğrultuda ayrı bir ticaret ve transit anlaşması imzalamayı hedeflemiştir. Ancak sürecin seyrini belirleyen temel unsurun niyet olduğu görülmüştür. 1989 yılında Çin'in Nepal'e silah temin etmesi, bölgedeki jeopolitik dengeleri etkilemiş ve Hindistan'ın tepkisini beraberinde getirmiştir. Bu bağlamda Hindistan, Nepal ile imzalanmış olan Ticaret ve Transit Antlaşmalarının eş zamanlı olarak sona ereceğini ve bu anlaşmaların yenilenmeyeceğini duyurmuştur. Bu gelişmenin ardından söz konusu iki anlaşma yürürlükten kalkmış ve Nepal, tarihindeki ikinci ekonomik ambargo ile karşı karşıya kalmıştır. Ancak bu ambargo, 1990 yılında Nepal'de yaşanan siyasi dönüşümle birlikte sona ermiştir(Sarwar, 2018).

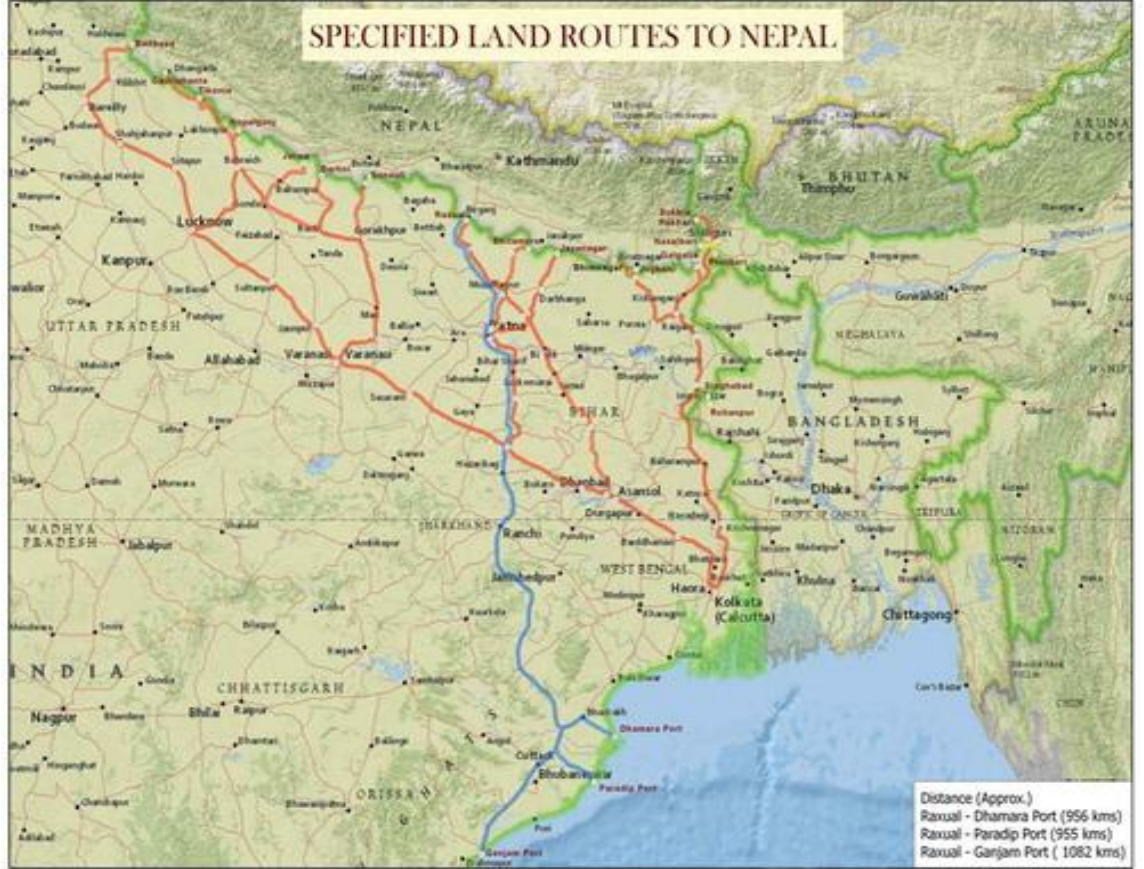
Nepal ile Hindistan arasındaki Transit Antlaşması'nın yenilenmesi sürecinde, Nepal tarafı otomatik yenileme hükmünün antlaşmaya dâhil edilmesi konusunda ısrarcı olmuştur. Orijinal antlaşma (1999), her yedi yılda bir otomatik yenilemeyi güvence altına

almaktaydı. Nepal Başbakanı Puspa Kamal Dahal ‘Prachanda’nın 31 Mayıs–3 Haziran 2023 tarihleri arasındaki Hindistan ziyareti sırasında iki ülke, yenilenmiş Transit Antlaşması’nı imzalamıştır. Bu yeni düzenleme, Nepal’in demiryolu hatları ve iç su yolları aracılığıyla erişim olanaklarını genişletmiş; Hindistan ise ortak basın toplantısında, Nepal halkı için yeni demiryolu güzergâhlarının açılmasının yanı sıra, Hindistan iç su yollarının kullanımına ilişkin kolaylaştırıcı tedbirlerin alındığını açıklamıştır (Modi, 2023).

Başlangıçta Nepal, ticaret ve transit haklarının ayrı antlaşmalarla güvence altına alınmasının kesintisiz deniz erişimini sağlayacağı kanaatindeydi. Ancak, bu ayrı düzenlemelerin yetersiz kalması ve ikinci ambargonun gerçekleşmesi üzerine, Nepal çözümün Transit Antlaşması’na dâhil edilen otomatik yenileme hükmünde olduğunu düşünmüştür. Zamanla ise odak, antlaşma hükümlerinden ziyade taraf devletlerin siyasi iradelerine kaymıştır. 2015 yılında Nepal, Hindistan’ın onayı olmaksızın yeni anayasasını yürürlüğe koymuş; bunun ardından Hindistan, Nepal’e üçüncü kez ambargo uygulamıştır. Her ne kadar Transit Antlaşması otomatik yenileme mekanizması içerse de, Hindistan Madhesi bölgesindeki siyasi partilerin neden olduğu iç sınır engellerini gerekçe göstererek ulaştırma faaliyetlerinde aksamalara yol açmıştır (Sharma, 2017; Singh, 2020).

Nepal’in Hindistan toprakları üzerinden transit hakkına ilişkin ilişkileri, dalgalı ve inişli çıkışlı bir seyir izlemiştir. Hindistan, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’ne taraf olmasının yanı sıra, Dünya Ticaret Örgütü üyesi olarak Nepal’e transit kolaylığı sağlama yükümlülüğüne sahiptir. Ayrıca, hem Nepal hem de Hindistan, Güney Asya Bölgesel İşbirliği Birliği (SAARC) ve Körfez İşbirliği Mekanizması (BIMSTEC) gibi çok taraflı platformlarda serbest ticaret bölgesi kurulmasını öngören anlaşmalara üyedir (Kumar, 2019; Adhikari, 2021). Tüm bu uluslararası hukuk çerçevesindeki yasal yükümlülüklerle rağmen, Hindistan’ın teknik ya da siyasi gerekçelerle transit hakkını kısıtlayarak Nepal’e yönelik tekrar eden ambargolar uyguladığı gözlemlenmektedir (Thapa, 2018). Aşağıdaki Şekil 2.3’te Nepal ile Hindistan arasındaki transit geçiş güzergâhını göstermektedir.

Şekil 2.3 : Nepal ve Hindistan Arasındaki Transit Geçiş Güzergahları



Şekil 2.3'te, kara ile çevrili bir ülke olan Nepal'in uluslararası ticaretini destekleyen temel kara transit koridorlarını detaylı bir şekilde tasvir etmektedir. Söz konusu harita, Nepal'i Hindistan'daki Kolkata/Haldia, Visakhapatnam ve Dhamra gibi ana limanlara, aynı zamanda Bangladeş'teki Chittagong Limanı'na bağlayan yolları öne çıkarmaktadır. Birgunj-Raxaul, Biratnagar-Jogbani ve Bhairahawa-Sunauli gibi stratejik sınır noktaları, Nepal'in Hindistan ulaşım ağlarına entegrasyonunu sağlayan kritik giriş-çıkış noktaları olarak işlev görmektedir. Yolların yaklaşık mesafeleri, özellikle Raxaul'dan Kolkata Limanı'na (740 km), Raxaul'dan Visakhapatnam Limanı'na (1800 km) ve

Raxaul'dan Chittagong Limanı'na (1050 km) olan uzaklıklar, Nepal'in ticaret lojistiğinde karşılaştığı coğrafi zorlukları açıkça ortaya koymaktadır. Harita 2, Hindistan'ın Nepal'in birincil transit ülkesi olarak sahip olduğu stratejik önemi yansıtırken, Bangladeş üzerinden ek rotalar ve Çin'e yönelik potansiyel gelecekteki bağlantılar da dahil edilerek, transit seçeneklerinin çeşitlendirilmesine yönelik çabalarla uyumlu bir yaklaşım sergilemektedir. Bu görselleştirme, Nepal'in kara altyapısına olan bağımlılığını ve ticaret bağlantılarını şekillendiren jeopolitik dinamikleri akademik bir perspektiften vurgulamaktadır.

2.1.5. Nepal ile Çin Arasında Transit Hakları ve Lojistik Erişim Müzakereleri

Nepal, kuzeyinde Çin'in özerk bölgesi Tibet ile coğrafi olarak çevrilidir. Nepal, kuzeydeki komşusuyla da yakın bir ilişkiye sahiptir. Efsanelere göre, bir zamanlar Kathmandu Vadisi'nde büyük bir göl bulunmaktaydı. Çin'den geldiğine inanılan Manjushree, Kathmandu'ya gelmiş, Chovar tepesini keserek gölü boşaltmış ve vadinin yaşanabilir hale gelmesini sağlamıştır. Kathmandu Vadisi'nin Malla kralları ile Tibet, eski zamanlardan itibaren güçlü ticari ilişkiler sürdürmüşlerdir. O dönemde Nepal, Tibet için gümüş para basma hakkına sahiptir(Acharya, 2019).

Nepal ile Çin arasındaki coğrafi yakınlık, iki ülke arasındaki ilişkilerin tarihsel süreçte gelişmesinde ve derinleşmesinde belirleyici bir unsur olmuştur. Özellikle sınır bölgelerinde yaşayan topluluklar, ortak dini inançlar, kültürel benzerlikler, akrabalık ilişkileri ve sınır ötesi ticari faaliyetler aracılığıyla güçlü ve çok katmanlı etkileşimler kurmuşlardır. Bu durum, Nepal Çin ilişkilerinin yalnızca devlet düzeyinde değil, aynı zamanda toplumsal düzeyde de sağlam bir zemine oturmasına katkı sağlamaktadır(Hamal,2014). Çin Halk Cumhuriyeti'nin 1949 yılında kurulmasının ardından, Nepal ile Çin arasındaki diplomatik ilişkiler 1955 yılında resmîyet kazanmıştır. Bu tarihten itibaren Nepal, Çin'in egemenlik ve toprak bütünlüğüne yönelik temel dış politika yaklaşımlarından biri olan "Tek Çin" politikasını istikrarlı bir biçimde desteklemiştir; Tibet meselesinde ise Çin'in tezleriyle uyumlu bir tutum benimseyerek,

Tibet'i Çin'in ayrılmaz bir parçası olarak tanımıştır. Bu yaklaşım, Nepal'in Çin ile olan ilişkilerinde süreklilik ve karşılıklı güvenin inşası açısından önemli bir temel teşkil etmiştir (Adhikari, 2025).

Nepal, tarihsel olarak Çin'i üçüncü ülkelerle ticaretle bir transit güzergâh olarak kullanmaya sıcak bakmamış; coğrafi zorluklar, uzun mesafeler ve dağlık engebeler nedeniyle kuzey rotasını tercih etmemiştir. Ancak 2015'te Hindistan'ın uyguladığı ve resmî olmasa da sarsıcı etkisi olan ambargo, Nepal'i yeni alternatifler aramaya itmiştir. Bu bağlamda, 23 Nisan 2016'da "Transit Taşımacılık Anlaşması" (TTA) imzalanmış, ardından 4-6 Eylül 2018 tarihlerinde üç deniz limanı (Tianjin, Shenzhen, Lianyungang, Zhanjiang) ile üç kara kapısı (Lanzhou, Lhasa, Shigatse) kullanımını öngören protokol imzalanmıştır(N. Giri, 2023). Teorik olarak, bu düzenleme Hindistan'ın Nepal üzerindeki transit tekeline karşı bir alternatif oluşturmuş, ancak bugüne dek uygulamada tek bir üçüncü ülke konsinye bile taşınamamıştır . Lojistik ve bürokratik engeller (yüksek rakım, yetersiz demir yolu ve yol bağlantıları, altyapı eksiklikleri, karmaşık gümrük prosedürleri) nedeniyle bu imkanlar hâlâ kağıt üzerinde kalmakta, pratikte hayata geçirilememektedir .

Nepal'in üçüncü ülkelerle ticaretinde kuzey rotasını kullanma potansiyeli, hem coğrafi hem de siyasi nedenlerle sınırlı kalmıştır. Çin'in Şanghay gibi büyük limanlarından gelen mallar bile hâlâ Hindistan'ın Kolkata limanları üzerinden Nepal'e ulaşmaktadır. Güçlü karayolu ve demiryolu altyapısı ile entegre sınır kontrol noktalarının eksikliği, Çin limanlarına erişimi Nepalli tüccarlar için maliyetli hale getirmektedir(Nayak, 2018). Ayrıca Çin, Tibet Özerk Bölgesi'nin hassasiyeti nedeniyle bu rotanın aktif kullanımına temkinli yaklaşmaktadır. 2015 depremi sonrası Tatopani sınır kapısı uzun süre kapalı kalmış, COVID-19 pandemisiyle birlikte sınır geçişleri daha da kısıtlanmıştır(Bhattarai, 2022). Bunun yanında, Çin, kuzey rotasının Tibetli mülteciler tarafından anti-Çin faaliyetler için kullanılmasından da endişe duymaktadır. Bu nedenle kuzey rotası, pratikte hâlâ güvenilir ve sürdürülebilir bir alternatif olmaktan uzaktır(A. Giri, 2023).

Nepal ile Çin arasında imzalanan Transit Taşımacılık Anlaşması, Nepal'in transit seçeneklerini çeşitlendirme çabasında önemli bir dönüm noktası teşkil etmiştir. Ancak Hindistan ile ilişkilerin normalleşmesi sonrasında, Nepal'in kuzey rotasını işlevsel hale getirme yönündeki çabalarında belirgin bir aciliyet gözlemlenmemektedir. Coğrafi zorluklar, yüksek taşıma maliyetleri ve limanlara olan uzaklık gibi faktörler, kuzey rotasını güney alternatifine kıyasla daha az cazip kılmaktadır. Buna rağmen Hindistan'ın transit erişimini bir dış politika aracı olarak kullanması ve zaman zaman gayriresmî ambargolar yoluyla Nepal üzerinde baskı kurması, tek yönlü bağımlılığın risklerini ortaya koymaktadır.

Bu bağlamda, Nepal'in Hindistan'a olan transit bağımlılığını azaltması, yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda stratejik ve güvenlik temelli bir gereklilik olarak öne çıkmaktadır. Alternatif transitrotalarının geliştirilmesi, dış ticaretin sürdürülebilirliği ve ulusal egemenliğin korunması açısından kritik önemdedir(Shrestha , 2020).

Kuzey güzergâhlarının geliştirilmesi, yalnızca Çin ile ticaret, yatırım ve turizm ilişkilerinin derinleşmesine katkı sağlamakla kalmayıp, aynı zamanda Nepal için yeni bir erişim koridoru oluşturma işlevi de görmektedir. Etkin ulaştırma altyapısının tesis edilmesiyle Nepal, ihracat pazarlarını çeşitlendirme imkânı bulacak, Çin pazarına erişimini artıracak ve doğrudan yabancı yatırımları çekerek ekonomik büyüme sürecini destekleyebilecektir. Bu bağlamda, Nepal'in uzun vadeli kalkınma hedefleri, çok yönlü ve dengeli bir transit stratejisinin benimsenmesiyle uyumlu bir şekilde ilerlemektedir.

2.1.6. Denize Kıyısı Olmayan Ülkelerin Dış Ticarete Erişim Sorunlarına Uluslararası Çözüm Arayışları

Denize kıyısı olmayan ülkeler (LLDCs), küresel ticaret sistemine entegrasyon sürecinde coğrafi sınırlamalar nedeniyle yapısal engellerle karşılaşmaktadır. Bu ülkeler, deniz limanlarına doğrudan erişimlerinin bulunmaması nedeniyle dış ticaret

faaliyetlerinde transit (geçiş) ülkelere bağımlı hale gelmektedir. Transit geçişte yaşanan bürokratik gecikmeler, yetersiz sınır altyapısı, politik gerilimler ve taşıma maliyetlerindeki artış, dış ticaretin etkinliğini ciddi şekilde etkilemektedir(Faye et al., 2004).

Nepal, bu yapısal sorunları en yoğun şekilde yaşayan denize kıyısı olmayan gelişmekte ülkelerlerden biridir. Hindistan ile çevrili ve tek transit erişim noktası olarak Hindistan'ın Kolkata Limanı'nı kullanan Nepal, dış ticaret süreçlerinde birçok zorlukla karşı karşıya kalmaktadır. Karayolu ve demiryolu altyapısının yetersizliği, sınır geçiş noktalarındaki gecikmeler, gümrük prosedürlerinin karmaşıklığı ve limanlardaki tıkanıklıklar, ticaret süreçlerini maliyetli ve öngörülemez hale getirmektedir. Denize Kıyısı Olmayan Ülkelerin (LLDCs) dış ticaret engelleri ve çözüm arayışlarına ilişkin önemli konferanslar uluslararası düzeyde düzenlenmiştir. Bu konferansların çoğu Birleşmiş Milletleri (UN), Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) , Dünya Bankası (WTO) ve ilgili bölgesel kuruluşlar tarafından organize edildi. Bazı önemli konferanslar şunlardır:

2.1.6.1. Almatı Eylem Programı (Almaty Programme of Action) Konferansı

Almatı Eylem Programı (Almaty Programme of Action) Konferansı, 28-29 Ağustos 2003 tarihleri arasında Kazakistan'ın Almatı kentinde, Birleşmiş Milletler En Az Gelişmiş, Kara ile Çevrili Gelişmekte Olan Ülkeler ve Küçük Ada Devletlerinden Sorumlu Yüksek Temsilciliği (UN OHRLLS) tarafından düzenlenmiştir. Almatı Eylem Programının başlığı “Denize Kıyısı Olmayan Gelişmekte Olan Ülkelerin Özel İhtiyaçlarının, Denize Kıyısı Olan ve Olmayan Gelişmekte Olan Ülkeler İçin Yeni Bir Küresel Transit Taşımacılığı İş Birliği Çerçevesinde Ele Alınması”dır. Bu Eylem Programı'nın temel amacı, denize kıyısı olmayan gelişmekte olan ülkelerin özel ihtiyaçlarını ele almak ve hem denize kıyısı olmayan hem de transit konumda bulunan gelişmekte olan ülkelerin yararına olacak şekilde, etkin transit taşımacılık sistemlerinin

geliştirilmesine yönelik yeni bir küresel eylem çerçevesi oluşturmaktır. Bu doğrultuda Program, aşağıdaki hedefleri gerçekleştirmeyi amaçlamaktadır(United Nations, 2003);

- Uluslararası hukuk çerçevesinde, kara ile çevrili ülkelerin denize ulaşımı ve denizden erişimi her türlü ulaşım aracıyla güvence altına alınmalıdır.
- İhracatın rekabet gücünü artırmak için maliyetler düşürülmeli ve hizmet kalitesi yükseltilmelidir. • İthal ürünlerin teslim maliyetlerinin azaltılması
- Ticaret yollarındaki gecikme ve belirsizlikler ortadan kaldırılmalıdır. • Uygun ve yeterli ulusal ulaşım ağları geliştirilmelidir.
- Taşıma sürecindeki kayıp, hasar ve bozulmalar azaltılmalıdır.
- İhracatın genişlemesi desteklenmeli ve engeller kaldırılmalıdır.
- Karayolu taşımacılığı güvenli olmalı, koridorlar boyunca insan emniyeti artırılmalıdır.

Almatı Eylem Programı Konferansı'nın amacı, denize kıyısı olmayan gelişmekte olan ülkelerin (LLDC'ler) ticaret ve ulaşım alanında karşılaştıkları yapısal engellerin azaltılmasına yönelik uluslararası işbirliği ve yardım mekanizmaları oluşturmaktır. Nepal, denize kıyısı olmayan bir ülke olduğu için konferansta önemli bir yer tutmuş ve programın en önemli konularından biri olmuştur. Konferansın tartışma odaklarından biri, Nepal'in transit erişim sorunları ve altyapı eksiklikleriydi. Ülkenin ihracatı ve ithalatı, özellikle Hindistan üzerinden yapıldığından, ülkenin lojistik, gümrük ve altyapı sorunları ayrıntılı olarak ele alınmıştır(United Nations, 2003).

Almatı Eylem Programı(APA), Nepal gibi ülkelerin ticaret maliyetlerini düşürmek, transit sistemlerini geliştirmek ve uluslararası ticarete karşılaştıkları yapısal sorunları çözmek için uluslararası düzeyde destek mekanizmaları oluşturmayı amaçlamaktadır. Bu süreçte Nepal, hem bölgesel işbirliğini hem de uluslararası yardımı artırmak için en önemli ülke olarak görülmüştür. Sonuç olarak, Nepal, Almatı Eylem Programı çerçevesinde, denize kıyısı olmayan ülkelerin karşı karşıya olduğu ulaşım ve ticaret engellerinin giderilmesinde desteklenen kritik aktörlerden biri olarak öne çıkmıştır.

2.1.6.2. Viyana Eylem Programı (Vienna Programme of Action) Konferansı

Viyana Eylem Programı (VpoA) konferansı; 3-5 Kasım 2014 tarihleri arasında Avusturya'nın Viyana şehrinde düzenlenen "İkinci Birleşmiş Milletler Konferansı: Denize Kıyısı Olmayan Gelişmekte Olan Ülkelerin Geleceğini Şekillendirmek" başlıklı toplantı, denize kıyısı olmayan gelişmekte olan ülkelerin kalkınma gündemini belirlemek üzere toplanmıştır. Birleşmiş Milletler'in Dışişleri Ofisi (UN-OHRLLS) tarafından organize edilen bu konferansa, 130'dan fazla ülke katılım sağlamış ve 400'ün üzerinde delege yer almıştır.

Toplantının temel amacı, 2003 yılında kabul edilen Almatı Eylem Programı'nın uygulama sürecini değerlendirmek ve 2014-2024 dönemini kapsayan yeni bir kalkınma yol haritası oluşturmak olmuştur. Konferans, denize kıyısı olmayan gelişmekte olan ülkelerin karşılaştığı yapısal zorlukların ele alındığı çok boyutlu bir platform sunmuş; özellikle ulaştırma ve altyapı, enerji, uluslararası ticaret, bölgesel entegrasyon ve yapısal ekonomik dönüşüm alanları odak noktası olarak belirlenmiştir. Viyana Eylem programı'nın öncelikleri aşağıdaki şekilde belirlenmiştir;

- A. Temel transit politikası sorunlar
- B. Altyapı geliştirme ve bakım çalışmaları, ulaşım, enerji ile bilgi ve iletişim teknolojileri altyapılarını
- C. Uluslararası ticaretin geliştirilmesi ve bu sürecin etkinliğini artırmaya yönelik ticaretin kolaylaştırılması
- D. Bölgesel entegrasyon ve iş birliği.
- E. Yapısal ekonomik dönüşüm(Nations, 2014).

Viyana Eylem Programı (Vienna Programme of Action), denize kıyısı olmayan gelişmekte olan ülkelerin (LLDCs) kalkınma önceliklerini ele alan önemli bir uluslararası

çerçevesindedir. Nepal, coğrafi konumu nedeniyle bu programın hedef kitlesi içerisinde yer alan kritik bir ülke olarak özel bir öneme sahiptir.

Birleşmiş Milletler (BM) Genel Sekreteri Ban Ki-mun göre konferansı'nın hedefi; "Denize kıyısı olmayan gelişmekte olan ülkeler, ihracat hacimlerini artırmalarına rağmen yüksek ulaşım maliyetleri nedeniyle ticari avantajlardan tam anlamıyla faydalanamamaktadır. İhracat gelirleri sınırlı kalmakta ve ithalat maliyetleri ekonomik yük oluşturmayı sürdürmektedir. Bu bağlamda, küresel politika ve kalkınma planlarının, bu ülkelerin özgün koşullarını göz önünde bulundurarak, bölgesel entegrasyon mekanizmalarını güçlendirmesi gerekmektedir. Söz konusu entegrasyon, ticaret ağlarını genişleterek bu ülkelerin lojistik dezavantajlarını azaltmakta ve onları 'denize kıyısı olmayan' statüsünden 'denize bağlantılı' bir konuma dönüştürme potansiyeline sahiptir"(Nations, 2014).

2.1.6.3. Denize kıyısı olmayan gelişmekte olan ülkeler için Vianna Eylem Programı (Vpoa) Konferansı orta dönem değerlendirmesi;

Viyana Eylem Programı'nın uygulanma sürecine ilişkin beşinci yılını değerlendirmek amacıyla düzenlenen Orta Dönem Değerlendirme Toplantısı, 5–6 Aralık 2019 tarihlerinde New York'taki Birleşmiş Milletler Genel Merkezi'nde gerçekleştirilmiştir. Bu yüksek düzeyli toplantı, Birleşmiş Milletler'in En Az Gelişmiş Ülkeler, Denize Kıyısı Olmayan Gelişmekte Olan Ülkeler ve Küçük Ada Devletlerinden Sorumlu Yüksek Temsilciliği (UN-OHRLLS) koordinasyonunda organize edilmiştir.

Viyana Eylem Programı (2014–2024) uygulanmasında kaydedilen ilerlemeleri ve mevcut zorlukları kapsamlı bir şekilde incelemek bu değerlendirmenin amacıydı. Toplantıya denize kıyısı olmayan gelişmekte olan ülkeler (LLDC'ler), transit ülkeler, gelişmiş ülke bağışçıları, Birleşmiş Milletler sistemi içindeki ilgili kuruluşlar, bölgesel ve uluslararası kalkınma bankaları ve çok sayıda sivil toplum kuruluşu katılmışlardı. Viyana

Eylem Programı'nın Orta Dönem Değerlendirmesi, denize kıyısı olmayan gelişmekte olan ülkelerin (LLDC'ler) sürdürülebilir kalkınma süreçlerinde karşılaştıkları yapısal zorlukları ele alarak, bu sorunlara yönelik çok paydaşlı bir yaklaşımla politika önerilerinin geliştirilmesine katkı sağlamıştır. Değerlendirme süreci, programın kalan uygulama dönemi için stratejik önceliklerin yeniden tanımlanmasına imkân vermiştir. Ayrıca, LLDC'lerin 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Gündemi'ne ulaşabilmesi için küresel işbirliğinin güçlendirilmesi, bölgesel bağlantısallığın artırılması ve ticaret kolaylaştırıcı önlemlerin yaygınlaştırılması gerektiği vurgulanmıştır(United Nations, 2019).

Nepal'in BM Daimî Temsilcisi Amrit Bahadur Rai, “denize kıyısı olmayan gelişmekte olan ülkelerin (LLDC'ler) ekonomik büyüme, altyapı, ticaret ve teknoloji gibi alanlarda ciddi zorluklar yaşadığını, bu ülkelerin küresel ticarete düşük paya sahip olduğunu ve teknolojik dönüşümden yeterince yararlanamadığını belirtmiştir. Ayrıca iklim değişikliği ve afetlere karşı savunmasız olduklarını vurgulamıştır. Rai, Viyana Eylem Programı'nın (VPoA) etkili şekilde uygulanması gerektiğini, bunun da ulusal çabaların yanı sıra uluslararası destek, yatırım ve teknoloji transferi ile mümkün olacağını ifade etmiştir. Nepal'in önceliği altyapı açığını kapatmak ve yapısal dönüşüm sağlamak olup, bu amaçla “Müreffeh Nepal, Mutlu Nepalli” vizyonuyla kalkınma planları yürütülmektedir. Sınırlı kaynaklar nedeniyle dış desteklerin artırılması gerektiğinin altını çizmiştir”(United Nations, 2019, s:26).

Sayın Nagaraj Naidu Kakanur'un beyanına göre “Hindistan, Viyana Eylem Programı'nın (VPoA) 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Gündemi ile uyumlu olduğunu kabul etmekte ve bir geçiş ile gelişmekte olan ülke olarak bu sürece hem teknik hem de kurumsal katkılar sunmaktadır. Hindistan'ın öncülüğünde kurulan Bangladeş-Butan-Hindistan-Nepal (BBIN) girişimi, bölgesel ekonomik entegrasyonu güçlendirmeyi ve katılımcı ülkelerin küresel tedarik zincirlerine erişimini kolaylaştırmayı amaçlamaktadır. Bu çerçevede, Hindistan-Nepal ve Hindistan-Butan arasında imzalanan ticaret ve hava taşımacılığı anlaşmaları, malların gümrüksüz ve kısıtlamasız transit geçişine imkân

tanımakta, aynı zamanda turizm bağlantılarını da desteklemektedir”(United Nations, 2019, s:17).

2.1.7. Denize kıyısı olmayan gelişmekte olan ülkelere Özel Etkinlikleri – BM Sürdürülebilir Kalkınma Zirveleri (HLPF, SDG Summit)

Sürdürülebilir Kalkınma için Yüksek Düzeyli Siyasi Forum (HLPF), Birleşmiş Milletler’in 2030 Gündemi ve 17 Sürdürülebilir Kalkınma Hedefi’nin (SDG) takibini ve değerlendirmesini yapan ana platformdur. 2012’de Rio+20 Konferansı’nda kurulmuştur. Her yıl Ekonomi ve Sosyal Konsey (ECOSOC) himayesinde toplanır ve ülkeler gönüllü ulusal inceleme raporları sunar. Forum, bakanlar ve çok çeşitli paydaşları bir araya getirir ve müzakere edilmiş bildirimler yayımlar. Her dört yılda bir, Devlet ve Hükümet Başkanları düzeyinde “SDG Zirvesi” olarak toplanır ve siyasi bildirimler kabul edilmektedir(United Nations, 2025). Etkinliklerin temel amacı, denize kıyısı olmayan gelişmekte olan ülkeler (LLDC)’lerin küresel ekonomik sistemle bütünleşmesini sınırlayan transit bağımlılığı, yetersiz altyapı, yüksek lojistik maliyetleri ve coğrafi dezavantajlar gibi temel sorunların, çok paydaşlı ve kalkınma odaklı bir yaklaşım çerçevesinde değerlendirilmesidir.

2.1.7.1. UNCTAD & WTO Etkinlikleri

Denize kıyısı olmayan gelişmekte olan ülkeler (LDC'ler) uluslararası ticarete önemli sorunlar yaşamaktadır. Bu ülkeler, ürünlerini küresel pazarlara taşımak için komşu kıyı devletlerinin lojistik hizmetlerine ve altyapısına güveniyor. Sonuç olarak, LDC'lerin ticari entegrasyonu, Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) ve Dünya Ticaret Örgütü (WTO) gibi uluslararası kuruluşlar tarafından çeşitli forumlar, teknik yardım programları yoluyla desteklenmektedir.

2.1.7.2. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD)

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (United Nations Conference on Trade and Development - UNCTAD), 1964 yılında kurulmuş ve 1968'den itibaren faaliyete başlamış uluslararası bir örgüttür. UNCTAD'ın temel amacı, gelişmekte olan ülkelerin küresel ticaret sistemine entegrasyonunu kolaylaştırmak, sürdürülebilir kalkınmayı desteklemek ve ekonomik kalkınma süreçlerini hızlandırmaktır(UNCTAD, 2025).

UNCTAD, LDC'lerin ticari potansiyelini artırmak için teknik yardım, araştırma ve kapasite geliştirme faaliyetlerinde bulunmaktadır. UNCTAD'ın "Trade Logistics Branch" birimi, özellikle şu alanlarda önemli katkılar sunmaktadır:

- Gümrük Verileri için Otomatikleştirilmiş Sistem (ASYCUDA) : UNCTAD, kuruluşunun 60. yılını "Değişen Bir Dünyada Yeni Bir Kalkınma Rotası Belirlemek" temasıyla kutlarken, küresel ölçekte kapsayıcı ve sürdürülebilir kalkınmayı teşvik etme taahhüdünü yinelemiştir. Bu kapsamda, UNCTAD'ın 40 yılı aşkın süredir yürüttüğü ASYCUDA (Automated System for Customs Data) teknik yardım programı, dijitalleşme temelli gümrük reformları yoluyla ticaretin kolaylaştırılması, kamu gelirlerinin artırılması ve yolsuzlukla mücadele gibi alanlarda önemli katkılar sunmuştur.

ASYCUDA, elektronik tek pencere sistemleri üzerinden kamu kurumları arasındaki etkileşimi güçlendirmiş; insani krizlere müdahale, koruma altındaki türlerle ticaretin düzenlenmesi, taşımacılık ve lojistik kapasitesinin iyileştirilmesi ile yüksek kaliteli ticaret verilerinin politika yapımında kullanılması gibi alanlarda destek sağlamıştır. Program, teknolojik gelişmeleri benimseyerek, dijital dönüşüm süreçlerinde gelişmekte olan ülkeleri ve bölgesel entegrasyon yapılarını güçlendirmeyi hedeflemektedir.(UNCTAD, 2024).

“Değişen Bir Dünya İçin Yenilik” başlıklı raporda, ASYCUDA’nın 2023–2024 dönemine ait faaliyetleri aktarılmakta; dijital ticaret çözümlerinin geliştirilmesi, gümrüklerde reformların desteklenmesi, tedarik zinciri güvenliği ve e-ticaret yönetimi gibi konulardaki yenilikçi uygulamaları vurgulanmaktadır. UNCTAD, ASYCUDA’nın gelecekte de dijital teknolojileri kullanarak sürdürülebilir kalkınma hedeflerine katkı sağlamaya devam edeceğini ifade etmektedir(UNCTAD, 2024).

Nepal, UNCTAD iş birliğiyle 2017’den itibaren ASYCUDA World sistemine geçmiştir.

2.1.7.3. Dünya Ticaret Örgütü (WTO)

Denize kıyısı olmayan gelişmekte olan ülkeler (LDCs) için yürütülen faaliyetler; ticaret altyapısının güçlendirilmesi, transit ticaretin kolaylaştırılması ve sınır aşan işbirliği mekanizmalarının desteklenmesini kapsamaktadır. Bu bağlamda, gümrük işlemleri ve lojistik altyapının iyileştirilmesi öncelikli alanlar arasında yer almakta, uluslararası ticaret mevzuatına uyum sağlanması amacıyla teknik yardım ve kapasite geliştirme programları uygulanmaktadır. Transit ve lojistik süreçlerin optimize edilmesi için komşu denize kıyısı olan ülkelerle işbirliği artırılmakta; gümrük prosedürlerinin sadeleştirilmesi ve standartlaştırılması yönünde çalışmalar yapılmaktadır. Ayrıca, ticaret altyapısı ve lojistik sektörüne yönelik yatırımların artırılması için finansal destek ve kredi mekanizmaları oluşturulmakta, bölgesel entegrasyon projeleri desteklenmektedir(WTO, 2025). Uluslararası platformlarda ise LLDC’lerin ticarete karşılaştıkları yapısal engellerin gündeme taşınması sağlanarak, Birleşmiş Milletler, Dünya Ticaret Örgütü ve diğer uluslararası kuruluşlarda bu ülkelere yönelik özel destek politikalarının geliştirilmesi hedeflenmektedir. Bu bütüncül yaklaşım, LDC’lerin küresel ticaret sistemine entegrasyonunun güçlendirilmesi ve sürdürülebilir kalkınmalarının desteklenmesine katkı sağlamaktadır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3.1 METODOLOJİ

3.1.1. Denize kıyısı olmayan devletlere Yönelik Literatür taraması

Literatürde kara ile çevrili ülkelere yönelik çeşitli akademik çalışmalar bulunmaktadır. Bu çalışmalar, kara ile çevrili olmanın ekonomik büyüme üzerindeki etkilerini inceleyen teorik ve ampirik araştırmaların yanı sıra, söz konusu durumun neden olduğu ekonomik kısıtlar, dış ticaret faaliyetlerinde karşılaşılan zorluklar, altyapı yetersizlikleri ve yapısal sorunlar üzerinde yoğunlaşmaktadır. Ayrıca, belirli ülke örneklerine odaklanan ve somut politika önerileri geliştiren analizlerin yanı sıra, kara ile çevrili olma durumunun ekonomik performans üzerindeki etkisini nicel verilerle değerlendirmeyi amaçlayan ampirik çalışmalar da literatürde önemli bir yer tutmaktadır.

Jayaraman & Shrestha, (1976) kara ile çevrili ülkelerle ilgili literatürdeki ilk sistematik çalışmalardan birini yapmışlardır . Bu çalışmada , özellikle Güney Asya bağlamında kara ile çevrili ülkelerin (landlocked countries) dış ticaret sorunlarına dair yapılan erken dönem çalışmalardan biridir. Nepal gibi denize kıyısı olmayan ülkelerin ticari bağımlılıkları, taşıma maliyetleri ve altyapı kısıtları gibi temel sorunları kapsamlı biçimde inceyip komşu ülkesi olan Hindistan üzerinden denize erişim yoluyla bu sorunlara çözüm önerileri ortaya koymuşlardır.

Srinivasan, (1986) , coğrafi dezavantajların ekonomik kalkınma üzerindeki etkilerini ilk sistematik ve kapsamlı biçimde ortaya koyan çalışmalardan biridir. Literatürde, küçük ve kara ile çevrili ülkelerin ekonomik kırılganlıkları konusundaki teorik temellerin atılmasına katkıda bulunmuş ve kalkınma politikalarının coğrafi koşulları dikkate almasını sağlamıştır

MacKellar, Wörgötter ve Wörz (2000), düşük ve orta gelir düzeyine sahip 92 ülkeye ait 1980–1996 dönemi verilerini kullanarak, kara ile çevrili olmanın ekonomik büyüme üzerindeki etkisini ampirik olarak incelemişlerdir. Çalışmanın bulgularına göre, kara ile çevrili ülkeler, benzer gelir düzeyindeki denize kıyısı olan ülkelere kıyasla ortalama olarak yıllık %1,5 daha düşük ekonomik büyüme oranına sahiptir.

Raballand, (2003) çalışmasında panel veri yöntemi ile Orta Asya ülkelerinde kara ile çevrili olmanın ticarete etkisini araştırmıştır. Yaklaşık 10.000 gözlem içeren, 46 ülkeyi kapsayan ve beş yıllık bir dönemi temel alan veri setiyle gerçekleştirilen ampirik analizler, kara ile çevrili olmanın dış ticaret hacmi üzerinde %80'in üzerinde bir azalmaya neden olabileceğini ortaya koymaktadır. Özellikle, geçilmesi gereken sınır sayısındaki artış, kara taşımacılığının deniz taşımacılığına kıyasla daha yüksek maliyetli olmasına yol açarak ticaretin etkinliğini ciddi biçimde sınırlandırmaktadır.

Faye et al.,(2004) tarafından kaleme alınan bu çalışma, kara ile çevrili gelişmekte olan ülkelerin karşı karşıya bulunduğu zorlukları yalnızca fiziksel ve coğrafi sınırlılıklar düzleminde ele almakla kalmayıp, aynı zamanda bu ülkelerin ekonomik, siyasi ve kurumsal kırılkanlıklarını da kapsamlı bir biçimde analiz etmiştir. Makale, bu ülkelerin uluslararası pazarlara erişimde yaşadığı yapısal dezavantajların kalkınma üzerindeki kalıcı etkilerine dikkat çekerek, kalkınma iktisadı ve uluslararası kalkınma politikaları literatürüne önemli katkılarda bulunmuştur. Bu çalışma, kara ile çevrili olmanın yoksulluk, düşük beşeri sermaye birikimi, sınırlı bölgesel entegrasyon ve zayıf altyapı ile birlikte değerlendirildiğinde, çok katmanlı bir “coğrafi dışlanmışlık” yarattığını öne sürmüştür. Bu çerçevede, kara ile çevrili gelişmekte olan ülkelerin karşılaştığı sorunların yalnızca transit erişimle sınırlı kalmadığını, daha geniş kapsamlı kalkınma stratejileri gerektirdiğini savunmuştur.

Cárcamo-Díaz, (2004) yılında CEPAL (Birleşmiş Milletler Latin Amerika ve Karayipler Ekonomik Komisyonu) bünyesinde yayımlanan “Denize kıyısı olmayan ekonomilerde kalkınmaya doğru” kara ile çevrili ülkelerin (landlocked countries)

kalkınma sorunlarını ele alan önemli akademik katkılardan biridir. CEPAL tarafından yayımlanan bu çalışma, özellikle gelişmekte olan kara ülkelerinin yapısal zorluklarını ve bu zorlukların aşılması için izlenebilecek stratejileri değerlendirir.

Martea, Raballand, et al., (2010) çalışmasında, taşıma maliyetlerine yönelik gerçekleştirilen nicel analiz aracılığıyla, kara ile çevrili ülkelerde karşılaşılan yüksek lojistik maliyetlerin taşıma hizmetlerinin etkinliği ve tedarik zinciri sisteminin güvenilirliği üzerindeki olumsuz etkileri ortaya konulmaktadır. Çalışma, söz konusu maliyetlerin yalnızca coğrafi dezavantajlardan değil, aynı zamanda transit rejimlerinin yapısal işleyişinden, sınır geçişlerindeki gecikmelerden ve kurumsal verimsizliklerden kaynaklandığını da ampirik bulgularla desteklemektedir.

Grigoriou, (2007), denize kıyısı olmayan devletlerin ve sahip oldukları altyapı özelliklerinin ticaret üzerindeki etkilerini, 1992-2004 döneminde Orta Asya ülkelerine ilişkin veriler ile panel veri yöntemine göre ortaya koymuştur. Çalışmanın sonucuna göre, transit ülkenin altyapısındaki gelişme, kara ile çevrili ülkenin ticaretini %49 oranında arttırabilme potansiyeline sahiptir. Bunun için, altyapının gelişimine yönelik politikaların uygulanması, uluslararası işbirliği kapsamında transit koridorların yönetimi, denize kıyısı olan ülkeler üzerinden alternatif transit güzergâhların belirlenmesinin önemi vurgulanmıştır.

Friberg & Tinn, (2009), çalışması, kara ile çevrili ülkelerin karşılaştığı ticaret engellerini geleneksel altyapı ve mesafe perspektiflerinin ötesine taşıyarak, bu ülkelerin dış ticaretlerinde karşı karşıya kaldığı "tutulma (holdup)" problemini kuramsal bir çerçevede ele almaktadır. Çalışmada, kara ile çevrili ülkelerin transit ülkeler tarafından potansiyel olarak pazarlık gücüne maruz bırakıldığı ve bu durumun dış ticaret %50'den daha fazla maliyetlerini artırarak ekonomik kalkınmayı olumsuz etkilediği ileri sürülmektedir. Bu nedenle transit ülkeler ile yapılacak serbest ticaret anlaşmalarının ticaret üzerinde önemli etkiye sahip olduğunu belirtmişlerdir.

Güngör, (2015)'ü çalışması, kara ile çevrili ülkelerin karşılaştığı transit geçiş sorunlarını ve bu durumun ekonomik büyüme üzerindeki etkilerini bölgesel bir bağlamda ele alarak literatüre farklı bir yaklaşım sunmaktadır. Özellikle, Ermenistan'ın denize erişim eksikliğinin ekonomik izolasyona ve dış ticaret maliyetlerine neden olduğu vurgulanmaktadır. Bu nedenle, Türkiye-Ermenistan sınırının açılmasının Ermenistan ekonomisi için önemli ticaret fırsatları yaratabileceği ve bölgesel işbirliğini teşvik edebileceği belirtilmektedir.

Çamyamaç, (2010)'ın bu çalışmasında, denize kıyısı olmayan devletlerin uluslararası hukuk çerçevesinde denize erişim haklarını ve bu hakların uygulanabilirliğini detaylı bir şekilde incelemektedir. Çalışmada, kara ile çevrili devletlerin karşılaştığı transit geçiş zorluklarını ve bu durumun ekonomik kalkınma üzerindeki etkilerini uluslararası hukuk bağlamında ele alarak, literatüre önemli bir katkı sunmaktadır. Ayrıca, makale, denize erişim konusunda önerilen bazı projeleri ve bu projelerin uluslararası hukuk açısından değerlendirmesini yaparak, pratik çözümler üzerinde de durmaktadır.

Çamyamaç, (2010)'ın "Denize kıyısı olmayan ve coğrafi olarak elverişsiz devletlerin hukuki durumu", uluslararası hukukta "özel durumdaki devletler" kategorisi içinde değerlendirilmekte; küresel eşitsizliklerin azaltılması, transit haklarının düzenlenmesi ve deniz kaynaklarına adil erişim ilkeleri bağlamında önem arz etmektedir. Bu tür çalışmalar, sadece normatif hukuki çerçeveyi değil, aynı zamanda jeopolitik ilişkiler, bölgesel işbirliği modelleri ve ekonomik kalkınma stratejileri açısından da literatürde yer bulmaktadır.

Keser & Çetin, (2016)'ın çalışması, gelişmekte olan Avrupa ve Orta Asya ülkeleri özelinde panel veri analizi kullanarak, kara ile çevrili ülkelerin ihracat performanslarını coğrafi dezavantajlar bağlamında ele alarak, bu ülkelerin karşılaştığı ekonomik sorunları detaylı bir şekilde analiz etmektedir. Yüksek taşıma maliyetleri, transit ülkelere bağımlılık ve yetersiz ulaştırma altyapısı gibi faktörlerin ihracat üzerindeki olumsuz etkileri vurgulanmaktadır.

Khanal, (2017)'ın “denize kıyısı olmayan gelişmekte olan ülkelerin, özellikle Nepal” başlık çalışması, denize kıyısı olmayan ülkelerin uluslararası hukuk çerçevesinde denize erişim haklarını ve bu hakların pratikteki uygulanabilirliğini derinlemesine inceleyen önemli bir akademik katkıdır. Bu çalışma, özellikle Nepal'in Hindistan ile olan transit ilişkileri üzerinden, denize erişim hakkının uluslararası hukukta tanınmasına rağmen, bu hakkın etkin kullanılabilmesinin büyük ölçüde transit devletlerle yapılan ikili veya çok taraflı anlaşmalara ve bu devletlerin siyasi iradesine bağlı olduğunu vurgulamaktadır.

Paudel & Thapa-Parajuli, (2018) tarafından yazılan başlıklı makale, kara ile çevrili gelişmekte olan ülkelerin makroekonomik politika uygulamalarındaki özgün kısıtlarını ortaya koyan ve bu ülkelerin kırılganlıklarını "Gulliver Etkisi" kavramıyla açıklayan özgün bir akademik katkıdır. Makele, Botswana, Laos ve Nepal gibi kara ile çevrili gelişmekte olan ülkelerin sırasıyla Güney Afrika, Tayland ve Hindistan gibi büyük komşu ülkelere ekonomik olarak nasıl bağımlı olduğunu incelemektedir. Bu duruma "Gulliver Etkisi" adı verilmiş olup, bu ülkelerdeki makroekonomik değişkenlerin (ticaret, enflasyon, döviz kuru gibi) komşularınıninkine paralel hareket ettiğini göstermektedir

Uprety, (2020)'ın çalışması, kara ile çevrili ülkelerin denize erişimle ilgili hukuki sorunlarını uluslararası hukuk çerçevesinde ele alarak, UNCLOS'un bu ülkelerin transit geçiş haklarını nasıl koruduğunu vurgular. Çalışma, kara ile çevrili ülkelerin deniz hukukundaki yerini belirlemek için ikili ve çok taraflı anlaşmaların hukuki temellerini inceler. Nepal gibi ülkelerin karşılaştığı özel sorunları evrensel ilkeler ışığında analiz etmesi ise literatüre önemli bir katkıda bulunmaktadır.

Mahat, (2021) “Denize kıyısı olmayan devletlerin altyapısal gelişmenin bölgesel güvenliğinin arttırılmasındaki rolü:Nepal örneği” başlıklı tezinde anket yöntemi kullanarak , %95'in üzerinde katılımıla ankete katılanlar, altyapının bölgesel güvenlik üzerinde “çok kritik” bir rol oynadığını ispat etmiştir .

(Khurelchuluun et al., 2023)'ın yayımladığı “kara ile çevrili gelişmekte olan ülkelerde ticaret açıklığının ekonomik büyüme üzerindeki etkisi” başlık makalesi özellikle Kazakistan ve Moğolistan örnekleri üzerinden, 1993-2021 dönemini kapsayan verilerle Autoregressive Distributed Lag (ARDL) modeli kullanarak analizler yapmıştır. ARDL modeli kullanılarak yapılan analizler, ticaret açıklığının hem kısa hem de uzun vadede ekonomik büyüme üzerinde olumlu etkileri olduğunu göstermektedir.

3.1.2 Araştırmanın Amacı ve Önemi

Bu çalışmanın temel amacı, denize kıyısı olmayan ülkelerin uluslararası ticaret faaliyetlerinde karşılaştıkları yapısal, coğrafi ve lojistik temelli zorlukları incelemek ve bu zorlukların dış ticaret performansı üzerindeki etkilerini analiz etmektir. Bu kapsamda, Güney Asya’da yer alan ve denize kıyısı olmayan gelişmekte olan bir ülke Nepal, örnek olay incelemesi kapsamında ele alınmıştır.

Nepal’in coğrafi konumu, transit bağımlılığı, altyapı eksiklikleri ve sınır aşan ticaret düzenlemelerine bağlı olarak karşılaştığı dış ticaret engelleri, hem teorik çerçeve hem de ampirik veriler ışığında değerlendirilmiştir. Ayrıca, bu darboğazların ihracat ve ithalat süreçlerine etkisi ile Nepal’in Hindistan ve Çin gibi komşu ülkelere olan transit bağımlılığı incelenerek, sürdürülebilir ve verimli dış ticaret stratejileri geliştirme potansiyeli değerlendirilmektedir.

Denize kıyısı olmayan ülkelerin dış ticaret faaliyetlerinde karşılaştıkları coğrafi dezavantajları çok boyutlu olarak ele alarak, söz konusu yapısal sorunların dış ticaret üzerindeki etkilerini analiz etmeyi amaçlamaktadır. Çalışmada, transit ülkelere olan bağımlılık, taşıma ve işlem maliyetlerinin yüksekliği, düşük lojistik performansı, yetersiz fiziksel altyapı, ikili transit ve ticaret anlaşmalarının sınırlılığı ile gümrük prosedürlerinde karşılaşılan zorluklar temel odak alanlarını oluşturmaktadır. Bu çerçevede, Nepal örneği

üzerinden yürütülen ampirik analiz, kara ile çevrili gelişmekte olan bir ülkenin dış ticarete maruz kaldığı yapısal engelleri somut biçimde ortaya koyarak, mevcut durumu anlamaya ve politika önerileri geliştirmeye katkı sunmayı hedeflemektedir.

Bu çalışmada, örneklem grubunu dış ticaret alanında faaliyet gösteren işletmelerin sahipleri ile dış ticaret faaliyetlerinden sorumlu yönetici ve uzman düzeyindeki çalışanlar oluşturmaktadır. Söz konusu hedef kitleye yönelik olarak yapılandırılmış bir anket çalışması uygulanmıştır.

Aynı zamanda, denize kıyısı olmayan ülkelerin dış ticaret faaliyetleri kapsamında karşılaştıkları zorlukların incelenmesine ilişkin Türkçe literatürde sınırlı sayıda akademik çalışma bulunmaktadır. Bu bağlamda, çalışmanın temel hedefi, mevcut literatürdeki bu boşluğu doldurmak ve konuya özgün bir katkı sunmaktır.

3.1.3. Araştırmanın Hipotezleri

Araştırmanın hipotezleri aşağıda sıralanmıştır.

H1: Nepal'in denize kıyısı olmayan coğrafi konumu, dış ticaret maliyetlerinin artmasına neden olmaktadır.

H2: Transit ülkelere (özellikle Hindistan ve Çin) olan bağımlılık, Nepal'in dış ticaret performansı üzerinde olumsuz etkiye sahiptir.

H3: Yetersiz fiziksel altyapı (yol, demiryolu, gümrük altyapısı vb.), dış ticaret süreçlerinde gecikmelere ve verimlilik kayıplarına yol açmaktadır.

H4: Nepal'deki dış ticaretle ilgili kurumsal ve bürokratik engeller, ihracat ve ithalat işlemlerinin etkinliğini azaltmaktadır.

H5: Sınır aşan ticaret düzenlemeleri ve transit geçiş protokollerindeki belirsizlikler, dış ticaret yapan firmalar üzerinde risk algısını artırmaktadır.

H6: Lojistik performans düzeyi düşük olan Nepal’de, dış ticaret yapan işletmeler, rekabet gücünü kaybetme riski ile karşı karşıyadır.

H7: Dış ticaret yapan işletmelerin ölçeği (KOBİ vs. büyük işletme), dış ticaret zorluklarını algılama düzeylerinde anlamlı bir fark yaratmaktadır.

3.1.4. Araştırmanın Sınırlılıkları

Bu çalışma, denize kıyısı olmayan ülkelerin dış ticaret faaliyetlerinde karşılaştıkları zorlukları Nepal örneği üzerinden değerlendirmeyi amaçlamaktadır. Ancak araştırmanın kapsamı belirli sınırlamalar içermektedir. Konuyla ilgili literatürde çok sayıda çalışma bulunmasına rağmen, bu çalışmada veri toplama süreci yalnızca Türkiye’deki Bursa ili ile sınırlandırılmıştır. Bu bağlamda, Bursa Ticaret ve Sanayi Odası (BTSO) ile Bursa İhracatçılar Birliği (BİB) bünyesindeki firmalar araştırmanın temel veri kaynağını oluşturmuştur.

Anket çalışmaları kapsamında ilgili kurumlar (Bursa Ticaret ve Sanayi Odası ile Bursa İhracatçılar Birliği) ziyaret edilerek veri temini amaçlanmış, ancak söz konusu kurumlardan beklenen düzeyde geri dönüş alınamamıştır. Bu nedenle, araştırmacının bireysel gayretiyle Bursa ilinde dış ticaret alanında faaliyet gösteren firmalara doğrudan ulaşılmış ve anket uygulamaları bu firmalar aracılığıyla gerçekleştirilmiştir.

Araştırmanın örneklem grubunu, dış ticaret faaliyetinde bulunan firmaların sahipleri, yöneticileri, dış ticaret uzmanları ve ilgili personel oluşturmaktadır. Örnekleme dâhil edilen katılımcı sayısı 30 ile sınırlı olup, bu durum araştırmanın genellenebilirliğini sınırlayan bir unsur olarak değerlendirilmelidir.

3.1.5. Yöntem

Araştırma, nicel araştırma yöntemi ve ilişkisel tarama modeli kapsamında yürütülmüştür. Çalışmada, denize kıyısı olmayan ülkelerin dış ticaret faaliyetleri çerçevesinde karşılaştıkları zorluklar incelenmiş; bu bağlamda Nepal örneği üzerinden söz konusu ülkelerin karşı karşıya kaldığı temel sorunlar değerlendirilmiştir.

Bilimsel araştırmalar yürütülürken, çalışmanın sistematik bir şekilde organize edilmesi, uygun veri toplama araçlarının belirlenmesi, verilerin elde edilmesi, bulguların oluşturulması ve ulaşılan sonuçların bilimsel temellere dayandırılması amacıyla çeşitli araştırma yöntemlerinden yararlanılmaktadır. Nicel araştırma yöntemi, olgu ve olayları öznellikten arındırarak gözlemlenebilir, ölçülebilir ve sayısal olarak anlamlandırılabilir biçimde ortaya koymayı amaçlayan bir araştırma türüdür. Nicel araştırma modellerinde, araştırma konusu ile ilgili olarak, evreni temsil edebilecek nitelikteki bir örneklemden elde edilen veriler aracılığıyla sayısal sonuçlara ulaşılmaktadır. Bu tür çalışmalarda, araştırma evreninin araştırma konusu hakkındaki görüşlerinin yönelimi analiz edilmektedir(Büyüköztürk et al., 2024). Bu noktada dikkat edilmesi gereken temel husus, araştırma evrenini temsil edecek uygun bir örneklemin belirlenmesi ve bu örnekleme, çalışmanın amacı doğrultusunda yapılandırılmış geçerli ve güvenilir soruların yöneltilmesidir. Bu bağlamda, söz konusu araştırmada nicel araştırma tekniklerinden biri olan anket yöntemi kullanılması uygun görülmüştür.

Nicel araştırma yöntemi, çok sayıda öğeden oluşan bir evrende, bu evren hakkında genelleyici yargılara ulaşmak amacıyla ya doğrudan evrenin tamamı üzerinde ya da evrenden seçilen bir örneklem grubu üzerinde yapılan sistematik düzenlemeleri kapsar. Nicel veriler genellikle yapılandırılmış anketler aracılığıyla toplanmakta ve elde edilen veriler istatistiksel analiz yöntemleriyle değerlendirilerek belirli çıkarımlar yapılmaktadır. Bu süreçte, araştırma konusu ya da durumu hakkında genel bir çerçeve oluşturulmakta; bu genel yapıdan hareketle daha özgül ve sınırlı durum analizlerine geçiş sağlanabilmektedir. Nicel araştırmalar temel olarak durumların, olguların, nesnelerin, kurumların ya da belirli alanların "ne" olduğunu açıklamaya ve betimlemeye yönelik bilgiler üretmeyi amaçlamaktadır(Büyüköztürk et al., 2024).

Nicel araştırma yönteminin en önemli avantajlarından biri, çok sayıda bireyin yer aldığı geniş örneklem aracılığıyla elde edilen veriler sayesinde, araştırma evreni hakkında genelleme yargılara ulaşma imkânı sunmasıdır. Bu tür araştırmalarda, örnekleme dâhil edilen bireylerin demografik özellikleri, belirlenen konulara ilişkin görüşleri ve tercihleri sistematik biçimde analiz edilmektedir. Bu bağlamda, söz konusu çalışmada da katılımcıların konuya ilişkin toplam puanlarının, belirlenen değişkenler doğrultusunda anlamlı farklılık gösterip göstermediği incelenmiştir.

3.1.6. Veri Toplama araçları

Bu araştırmada veri toplama aracı olarak ilişkisel tarama modeli çerçevesinde yapılandırılmış anket formu kullanılmıştır. Anketin birinci bölümünde katılımcıların demografik özelliklerine ilişkin sınıflayıcı (nominal) ve sıralayıcı (ordinal) ölçek türlerine yer verilmiştir. İkinci bölümde ise araştırma değişkenlerini ölçmeye yönelik ifadeler, beşli Likert tipi ölçek formatında düzenlenmiştir.

3.1.7. Evren ve Örneklem

Bu araştırmanın evrenini, dış ticaret faaliyetlerinde bulunan firmaların yöneticileri, uzmanları ve ilgili personelleri oluşturmaktadır. Ancak veri toplama süreci, çeşitli sınırlılıklar nedeniyle Türkiye’de yer alan Bursa ili ile sınırlandırılmıştır. Bu kapsamda, Bursa Ticaret ve Sanayi Odası (BTSO) ile Bursa İhracatçılar Birliği (BİB) bünyesindeki firmalar, araştırmanın temel hedef kitlesi olarak belirlenmiştir.

Anket çalışmaları kapsamında ilgili kurumlar doğrudan ziyaret edilerek veri temini amaçlanmış, ancak söz konusu kurumlardan beklenen düzeyde geri dönüş alınamamıştır. Bu durum üzerine, araştırmacı tarafından bireysel girişimlerle Bursa ilinde dış ticaret

alanında faaliyet gösteren firmalara doğrudan ulaşılmış ve anket uygulamaları bu firmalar aracılığıyla gerçekleştirilmiştir.

Araştırmanın örneklemini, dış ticaret faaliyeti yürüten firmaların sahipleri, yöneticileri, dış ticaret uzmanları ve ilgili personelleri oluşturmaktadır. Örnekleme dâhil edilen toplam katılımcı sayısı 30 olup, bu sınırlı örneklem büyüklüğü araştırma bulgularının genellenebilirliğini belirli ölçüde kısıtlamaktadır.

3.1.8. Veri Analizi

Bilimsel araştırmalarda dikkat edilmesi gereken en önemli aşamalardan biri, elde edilen verilerin çözümlenmesi sürecidir. Araştırma verilerinin, araştırmanın amacıyla uyumlu ve uygun analiz yöntemleriyle çözümlenmesi, elde edilen bulguların doğru bir şekilde yorumlanabilmesi açısından büyük önem taşımaktadır. Verilerin nicel ya da nitel olma durumuna göre uygun analiz stratejilerinin belirlenmesi ve bu doğrultuda gerekli istatistiksel bilgiye sahip olunması, araştırmacının sorumluluğundadır. Bu doğrultuda, söz konusu çalışmada elde edilen verilerin analizi için SPSS 27.0 paket programı kullanılmıştır. Veri analiz sürecinde, öncelikle katılımcılara ilişkin betimsel istatistikler elde edilmiş; bu kapsamda aritmetik ortalama, standart sapma, frekans (n) ve yüzde (%) değerleri hesaplanarak sunulmuştur.

3.1.9. Bulgular

Bu araştırmanın örneklemini tamamı erkek 30 katılımcıdan oluşmaktadır. Araştırmaya katılan bireylerin demografik özelliklerine ilişkin bulgular incelendiğinde, katılımcıların büyük çoğunluğunu 20-30 yaş aralığında yer alan bireylerin oluşturduğu görülmektedir. Bu kapsamda, katılımcıların 26'sı (%86,7) 20-30 yaş grubunda, 4'ü (%13,3) ise 30-40 yaş grubundadır. Eğitim düzeylerine göre dağılım incelendiğinde,

katılımcıların 18'i (%60) lisans mezunu iken, 12'si (%40) yüksek lisans veya doktora düzeyinde eğitime sahiptir.

Katılımcıların uyruklarına bakıldığında, 1'er kişiyle (%3,3) Afganistan, Nepal ve Pakistan vatandaşlarının yanı sıra, büyük çoğunluğun (%90) Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olduğu belirlenmiştir. Mesleki pozisyonlarına göre değerlendirildiğinde ise, katılımcıların çeşitli unvanlara sahip olduğu gözlemlenmektedir. Bu doğrultuda, katılımcıların 2'si (%6,7) danışman, 3'ü (%10) dış ticaret müdürü, 8'i (%26,7) dış ticaret sorumlusu, 7'si (%23,3) dış ticaret uzmanı, 3'ü (%10) firma sahibi, 2'si (%6,7) genel müdür, 2'si (%6,7) ihracat müdürü ve 3'ü (%10) uluslararası satışlar sorumlusu olarak görev yapmaktadır.

Bu bulgular, araştırmanın hedef kitlesinin hem yaş hem eğitim düzeyi hem de profesyonel pozisyon bakımından dış ticaret alanında bilgi ve deneyime sahip bireylerden oluştuğunu ortaya koymaktadır. Katılımcıların demografik özelliklerine ilişkin bulgular Tablo 3.1'de sunulmuştur.

Tablo 3. 1: Katılımcıların Demografik Özellikleri

Değişkenler	n	%	
Yaş	20-30	26	86.7
	30-40	4	13.3
Eğitim	Lisans	18	60
	Yüksek Lisans ve Doktora	12	40
Katılım Sağlanan Ülke	Afganistan	1	3.3
	Nepal	1	3.3
	Pakistan	1	3.3
	Türkiye	27	90

Firmadaki Görev	Danışman	2	6.7
	Dış Ticaret Müdürü	3	10
	Dış Ticaret Sorumlusu	8	26.7
	Dış Ticaret Uzmanı	7	23.3
	Firma Sahibi	3	10
	Genel Müdür	2	6.7
	İhracat Müdürü	2	6.7
	Uluslararası Satışlar Sorumlusu	3	10

Katılımcıların çalıştıkları firmaların faaliyet sürelerine ilişkin veriler incelendiğinde, firmaların sektörel tecrübe ve kuruluş tarihleri bakımından çeşitlilik gösterdiği görülmektedir. Buna göre, katılımcıların 8'i (%26,7) 1–5 yıl önce kurulmuş firmalarda görev yaparken, 5'i (%16,7) 6–10 yıl, 4'ü (%13,3) 11–20 yıl, 7'si (%23,3) 21–30 yıl ve 6'sı (%20,0) ise 30 yıl ve üzeri süredir faaliyet gösteren firmalarda çalışmaktadır. Bu dağılım, katılımcıların hem yeni kurulan hem de köklü firmalarda edindikleri dış ticaret deneyimlerine dayalı olarak araştırmaya katkı sunduklarını göstermektedir.

Katılımcıların görev yaptıkları firmaların faaliyet gösterdiği sektörler incelendiğinde ise, sektörel çeşitliliğin oldukça belirgin olduğu görülmektedir. Buna göre, 6 katılımcı (%20,0) makine sektöründe, 5 katılımcı (%16,7) metal ve çelik sektöründe, 9 katılımcı (%30,0) otomotiv ve otomotiv tedarik sanayisinde, 10 katılımcı (%33,3) ise diğer çeşitli sektörlerde faaliyet gösteren firmalarda görev yapmaktadır. Bu dağılım, çalışmanın farklı sektörleri temsil eden firmalardan elde edilen verilerle daha kapsayıcı ve genel geçer sonuçlara ulaşma potansiyelini artırmaktadır. Firmaya ilişkin özellikler Tablo 3.2'de sunulmuştur.

Tablo 3. 2: Firmaya İlişkin Özellikler

Özellikler	n	%
------------	---	---

	1-5 yıl	8	26.7
	11-20 yıl	4	13.3
Firmanın Kuruluş Süresi	21-30 yıl	7	23.3
	30+ yıl	6	20.0
	6-10 yıl	5	16.7
	Makine	6	20.0
Firmanızın Gösterdiği Sektör	Faaliyet Metal ve Çelik	5	16.7
	Otomotiv ve Otomotiv Tedarik Sanayi	9	30.0
	Diğer	10	33.3

Tablo 3.3'te , Katılımcıların firmalarının ihracat yaptıkları bölgelere ilişkin bulgular incelendiğinde, dış pazarlara erişimde coğrafi çeşitlilik göze çarpmaktadır. Buna göre, katılımcıların 1'i (%3,3) firmalarının Afrika ülkelerine, 3'ü (%10,0) Amerika ülkelerine, 10'u (%33,3) Asya ülkelerine, 10'u (%33,3) Avrupa ülkelerine ve 6'sı (%20,0) Orta Doğu ülkelerine ihracat gerçekleştirdiğini belirtmiştir.

İthalat faaliyetleri bakımından değerlendirildiğinde ise, katılımcıların 1'i (%3,3) firmalarının Afrika ülkelerinden, 1'i (%3,3) Amerika ülkelerinden, 13'ü (%43,3) Asya ülkelerinden, 2'si (%6,7) Avrupa ülkelerinden ve 1'i (%3,3) Orta Doğu ülkelerinden ithalat yaptığını ifade etmiştir. Bunun yanı sıra, 12 katılımcı (%40,0) firmalarının ithalat faaliyeti bulunmadığını beyan etmiştir.

Bu bulgular, firmaların dış ticaret faaliyetlerinin hem ihracat hem de ithalat açısından bölgesel olarak çeşitlilik gösterdiğini ve bazı firmaların yalnızca ihracat ya da sadece yerel kaynaklara dayandığını göstermektedir. Bulgular Tablo 3.3'te sunulmuştur.

Tablo 3. 3: En Yoğun İhracat ve İthalat Yapılan Ülke Grupları

İthalat / İhracat	Ülkeler	n	%
İhracat	Afrika Ülkeleri	1	3.3
	Amerika Ülkeleri	3	10.0
	Asya Ülkeleri	10	33.3
	Avrupa Ülkeleri	10	33.3
	Orta Doğu Ülkeleri	6	20.0
İthalat	Afrika Ülkeleri	1	3.3
	Amerika Ülkeleri	1	3.3
	Asya Ülkeleri	13	43.3
	Avrupa Ülkeleri	2	6.7
	Orta Doğu Ülkeleri	1	3.3
	Yok	12	40

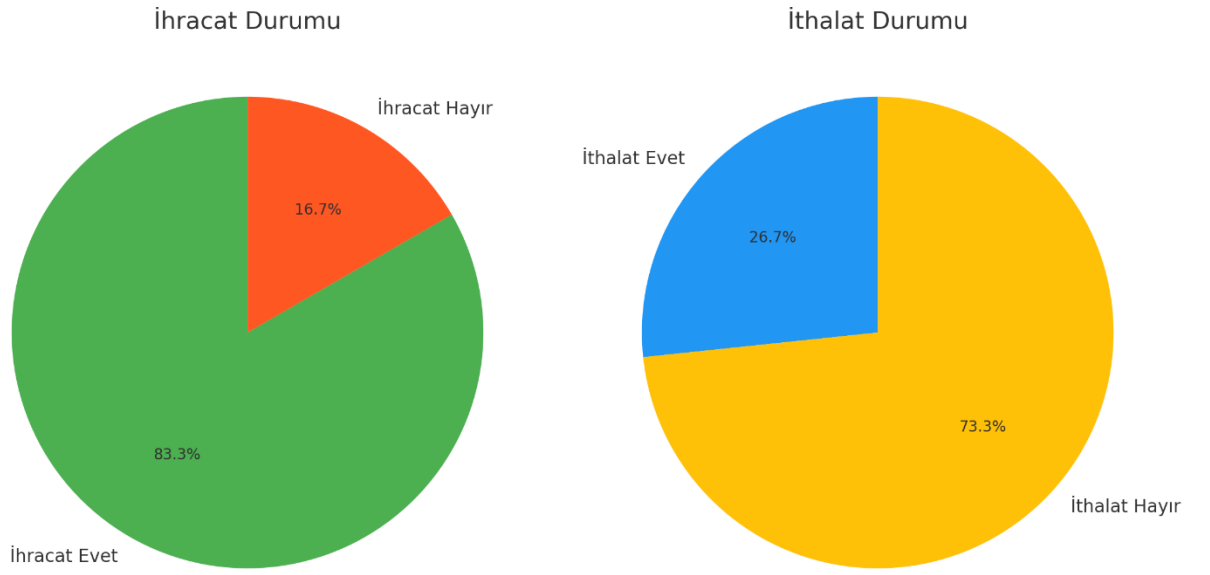
Şekil 3.1’de, katılımcıların ihracat ve ithalat yapma durumlarını yüzdelik dağılım biçiminde göstermektedir. Sol taraftaki pasta grafiği, katılımcıların ihracat yapma durumunu yansıtmaktadır. Buna göre, katılımcıların %83,3’ü ihracat yaptığını belirtirken, %16,7’si ihracat yapmadığını ifade etmiştir. Bu durum, anket yapılan grup içerisinde ihracat yapan firmaların çoğunlukta olduğunu göstermektedir.

Sağ taraftaki grafiğinde ise ithalat durumu ele alınmıştır. Katılımcıların %26,7’si ithalat yaptığını belirtmiş, %73,3’ü ise ithalat yapmadığını ifade etmiştir. Bu veriler, katılımcıların büyük bir kısmının ithalat faaliyetinde bulunmadığını ortaya koymaktadır.

Sonuç olarak, analiz edilen örnekleme ihracat yapan firma oranı oldukça yüksek iken, ithalat yapan firma oranı nispeten düşüktür. Bu durum, ilgili sektör veya coğrafi bölgede dış ticaretin daha çok ihracat yönlü seyrettiğine işaret etmektedir. Bu bulgular, ticaret politikalarının ve destek mekanizmalarının ihracat faaliyetlerine daha fazla odaklandığı

veya firmaların ithalat yapma ihtiyacının sınırlı olduğu şeklinde yorumlanabilir. Denize kıyısı olmayan ülkelere ihracat ve ithalat oranları pasta Şekil 3.1’de sunulmuştur.

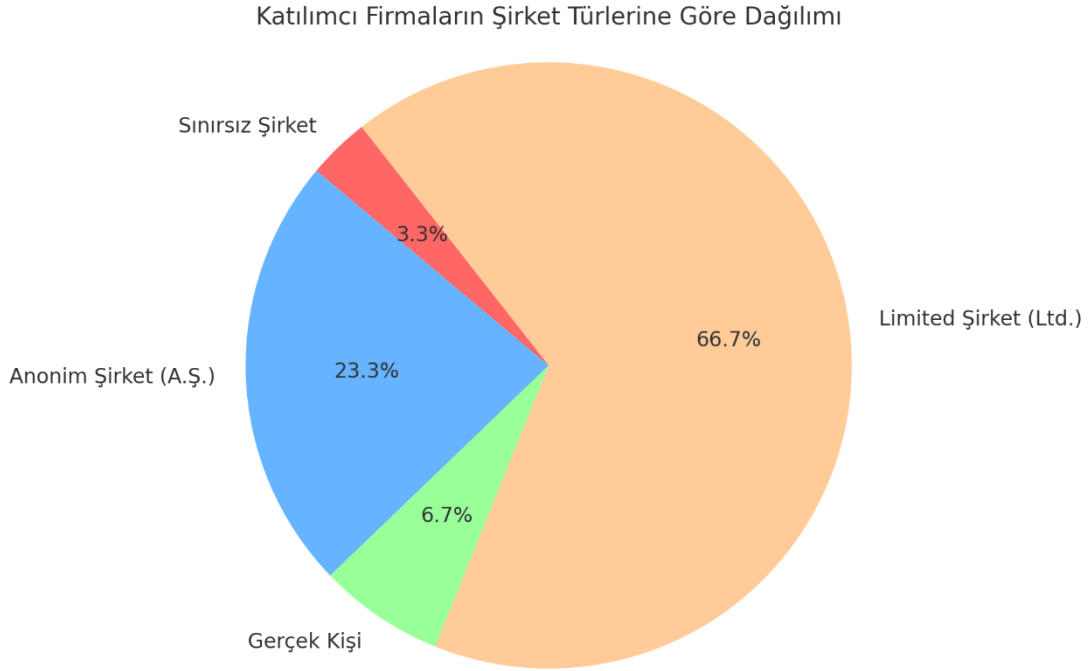
Şekil 3. 1: Denize Kıyısı Olmayan Ünelere İhracat ve İthalat Oranları



Şekil 3.2’de yer alan şirket türlerine ilişkin dağılım, katılımcı firmaların yapısal tercihlerini yansıtmaktadır. Veriler, firmaların büyük çoğunluğunun (%66,7) limited şirket statüsünde olduğunu göstermektedir; bu durum, sınırlı sorumluluk ve esnek sermaye yapısının, özellikle KOBİ segmentinde yaygın tercih sebebi olduğunu işaret etmektedir.

Anonim şirketlerin %23,3 oranında yer alması ise, araştırmaya dahil edilen firmalar arasında daha kurumsallaşmış ve sermaye piyasalarına erişimi bulunan işletmelerin de bulunduğunu göstermektedir. Gerçek kişi şirketlerinin düşük oranı (%6,7), bireysel girişimciliğin sınırlı ölçekte temsil edildiğini, sınırsız şirketlerin ise çok nadir tercih edildiğini ortaya koymaktadır. Firmanın hukuki statüsüne ilişkin bilgiler Şekil 3.2’te sunulmuştur.

Şekil 3. 2:Firmanın Hukuki Statüsü



Katılımcı firmaların dış ticaret faaliyetlerine ilişkin ülke sayısı dağılımı, firmaların uluslararası piyasalardaki erişim ve çeşitlilik düzeyine ışık tutmaktadır. Veriler, firmaların

önemli bir kısmının (%26,7) 30'dan fazla ülkeyle ticari ilişkiler yürüttüğünü göstererek, bu firmaların geniş çaplı ve çok uluslu pazarlarda aktif olduğunu ortaya koymaktadır. Benzer şekilde, %23,3 oranındaki firma 16–20 ülkeyle, %26,7 oranındaki diğer bir grup ise 6–15 ülkeyle dış ticaret faaliyetinde bulunmakta olup, orta ölçekli uluslararası ağlara sahip oldukları söylenebilir. Buna karşılık, dış ticaret faaliyetlerini nispeten daha sınırlı tutan firmaların oranı (%10,0), 1–5 ülkeyle iş yapan azınlıkta olduğunu göstermektedir. Ayrıca, %13,3'lük kesim 21–30 ülkeyle ticaret yaparak, orta-üst düzey bir uluslararası yaygınlığa işaret etmektedir. Bu çeşitlilik, firmaların küresel pazarlara entegrasyon düzeyinde farklılaşmalar olduğunu ve dış ticaret kapasitesinin firma ölçeği, kaynakları ve stratejileriyle yakından ilişkili olduğunu vurgulamaktadır. Firmanın dış ticaret faaliyetleri Tablo 3.4'te sunulmuştur.

Tablo 3. 4: Dış Ticaret Yürütülen Ülke Sayısı

Ülke Sayısı	n	%
1–5 ülke	3	10.0
6–15 ülke	8	26.7
16–20 ülke	7	23.3
21–30 ülke	4	13.3
30+ ülke	8	26.7
Total	30	100.0

Katılımcıların dış ticaret faaliyetlerinin denize kıyısı olmayan ülkelerle olan dağılımı incelendiğinde, firmaların büyük bir kısmının (%40,0) 1 ile 5 arasında denize kıyısı olmayan ülkeyle ticari ilişkiler yürüttüğü görülmektedir. Bu durum, firmaların söz konusu ülke grubu ile sınırlı fakat düzenli bir ticaret hacmine sahip olduğunu göstermektedir. Ayrıca %30,0'lük bir kesim, 6 ila 15 ülkeyle dış ticaret yaptığını bildirerek, daha geniş bir ülke portföyüne sahip olduklarını ortaya koymaktadır. %20,0

oranındaki katılımcı ise 16–20 ülke ile ticari ilişkiler kurarak firmaların uluslararası erişim kapasitesinin daha yüksek olduğu bir diğer grup olarak öne çıkmaktadır. Bununla birlikte, sadece %3,3'lük bir bölüm 21–30 ülkeyle ticaret gerçekleştirmekte olup, çoklu ülke ilişkisi kurma bakımından nispeten daha sınırlı bir temsil sunmaktadır. Öte yandan, %6,7 oranındaki katılımcının denize kıyısı olmayan ülkelere yönelik dış ticaret faaliyeti bulunmaması, bazı firmaların bu coğrafi pazarlara erişimde ya da pazar çeşitlendirmede sınırlamalar yaşadığını göstermektedir.

Genel anlamda, bulgular firmaların denize kıyısı olmayan ülkelere yönelik dış ticaret ilişkilerinde çeşitli düzeylerde yoğunluk ve çeşitlilik sergilediklerini; ancak yoğunluğun daha çok az sayıda ülkeyle sınırlı kaldığını ortaya koymaktadır.. Bulgular Tablo 3.5'te sunulmuştur.

Tablo 3. 5: Dış Ticaret Yapılan Denize kıyısı Olmayan Ülke Sayısı

Ülke Sayısı	n	%
1–5 ülke	12	40,0
16–20 ülke	6	20,0
21-30 ülke	1	3,3
6–15 ülke	9	30,0
Hiç	2	6,7
Toplam	30	100,0

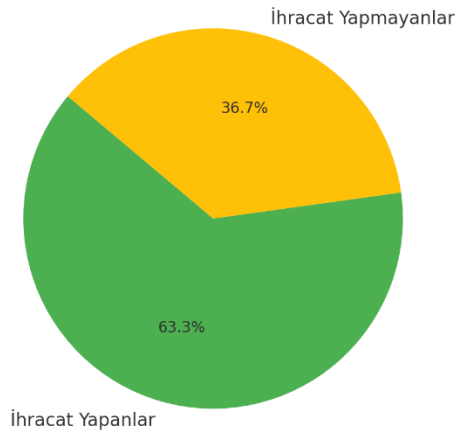
Araştırma kapsamında yer alan katılımcıların çoğunluğunun (%63,3) firmalarının Güney Asya ülkelerine ihracat gerçekleştirdiği tespit edilmiştir. Bu durum, bölge ülkeleriyle olan dış ticaret ilişkilerinin ihracat boyutunda kayda değer bir düzeyde olduğunu göstermektedir. Öte yandan, katılımcıların %36,7'si firmalarının söz konusu bölgeye ihracat yapmadığını belirtmiş olup, bu da bölgeye yönelik ihracat faaliyetlerinin tam anlamıyla yaygınlaşmadığını işaret etmektedir.

İthalat açısından değerlendirildiğinde ise katılımcıların %39,0'ının firmalarının Güney Asya ülkelerinden ithalat yaptığı görülmektedir. Ancak, katılımcıların %70'i ise bu bölgeden ithalat yapmadıklarını ifade etmişlerdir. Bu durum, Güney Asya ülkelerinin ithalat tedarikçisi olarak firma bazında daha sınırlı bir konuma sahip olduğunu göstermektedir.

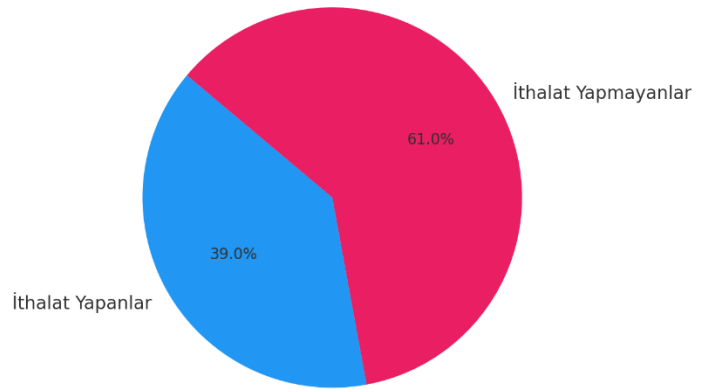
Genel olarak değerlendirildiğinde, firmaların Güney Asya bölgesi ile olan ticaret ilişkilerinde ihracat faaliyetlerinin ithalata kıyasla daha yaygın olduğu, ithalatın ise daha sınırlı kaldığı sonucuna ulaşılabılır. Bu bulgu, bölgeye yönelik dış ticaret stratejilerinin ihracat ağırlıklı geliştiğini ve ithalatın ise henüz yeterince yaygınlaşmadığını ortaya koymaktadır. Bulgular Şekil 3.3'te sunulmuştur.

Şekil 3.3 : Güney Asya Ülkelerine İhracat ve Güney Asya Ülkelerinden İthalat

Firmaların Güney Asya Ülkelerine İhracatı



Firmaların Güney Asya Ülkelerinden İthalatı



Tablo 3.6'de, Araştırma katılımcılarının yalnızca %10'u firmalarının Nepal'e ihracat yaptığını belirtirken, %90'ı Nepal'e yönelik ihracat gerçekleştirmediklerini ifade

etmiştir. Bu durum, firmaların Nepal pazarına ihracat faaliyetlerinin oldukça sınırlı olduğunu göstermektedir. Buna karşılık, tüm katılımcılar (%100) firmalarının Nepal'den herhangi bir ithalat faaliyeti yürütmediğini belirtmişlerdir. Bu bulgu, Nepal'in katılımcı firmalar açısından hem ihracat hem de ithalat pazarında düşük bir ticari etkinliğe sahip olduğunu ortaya koymaktadır.. Bulgular Tablo 3.6'da sunulmuştur.

Tablo 3. 6: Nepal'e İhracat ve Nepal'den İthalat

		n	%
İhracat	Evet	3	10.0
	Hayır	27	90.0
İthalat	Evet	0	0
	Hayır	30	100.0

Son olarak katılımcılara 30 maddelik bir form verilmiştir. Formun her bir maddesine vermiş oldukları yanıtlar aşağıda ayrıntıları ile sunulmuştur:

1. “İşletmemiz dış ticaret faaliyetleri yürütmektedir.” maddesine 3 (% 10.0) katılımcı kesinlikle katılmıyorum yanıtını verirken, 0 katılımcı katılmıyorum yanıtını verirken, 3 (% 10.0) katılımcı kararsızım yanıtını verirken, 6 (% 20.0) katılımcı katılıyorum yanıtını verirken, 18 (% 60.0) katılımcı ise kesinlikle katılıyorum yanıtını vermiştir. Katılımcıların büyük çoğunluğu (%80,0) işletmelerinin dış ticaret faaliyetleri yürüttüğüne güçlü bir şekilde katıldığını ifade ederken, %20,0'lık bir kesim ya kararsız kalmış ya da kesinlikle katılmıyorum yanıtı vermiştir. Bu sonuç, genel olarak firmaların dış ticaret faaliyetlerine yönelik yüksek bir katılım ve benimseme düzeyine işaret etmektedir.

2. “İşletmemiz ihracat yapmaktadır.” maddesine 2 (% 6.7) katılımcı kesinlikle katılmıyorum yanıtını verirken, 0 katılımcı katılmıyorum yanıtını verirken, 2 (% 6.7)

katılımcı kararsızım yanıtını verirken, 7 (% 23.3) katılımcı katılıyorum yanıtını verirken, 19 (% 63.3) katılımcı ise kesinlikle katılıyorum yanıtını vermiştir. Katılımcıların büyük çoğunluğu (%86,6) işletmelerinin ihracat faaliyetinde bulunduğunu olumlu şekilde belirtirken, %13,4'ü ise ya kararsız kalmış ya da kesinlikle ihracat yapmadığını ifade etmiştir. Bu sonuç, firmaların önemli bir kısmının aktif olarak ihracat yaptığını göstermektedir.

3. “İşletmemiz ithalat yapmaktadır.” maddesine 8 (% 26.7) katılımcı kesinlikle katılmıyorum yanıtını verirken, 4 (% 13.3) katılımcı katılmıyorum yanıtını verirken, 7 (% 23.3) katılımcı kararsızım yanıtını verirken, 4 (% 13.3) katılımcı katılıyorum yanıtını verirken, 7 (% 23.3) katılımcı ise kesinlikle katılıyorum yanıtını vermiştir. Katılımcıların yaklaşık %40'ı işletmelerinin ithalat yapmadığını belirtirken, %36'sı ise ithalat gerçekleştirdiklerini ifade etmiştir. Geri kalan %23'lük kesim ise bu konuda kararsız kalmıştır. Bu durum, firmalar arasında ithalat faaliyetlerinin farklılık gösterdiğini ortaya koymaktadır.

4. “İşletmemiz denize kıyısı olan ülkelere ihracat yapmaktadır.” maddesine 4 (% 13.3) katılımcı kesinlikle katılmıyorum yanıtını verirken, 1 (% 3.3) katılımcı katılmıyorum yanıtını verirken, 2 (% 6.7) katılımcı kararsızım yanıtını verirken, 6 (% 20.0) katılımcı katılıyorum yanıtını verirken, 17 (% 56.7) katılımcı ise kesinlikle katılıyorum yanıtını vermiştir. Katılımcıların %76.7'si işletmelerinin denize kıyısı olan ülkelere ihracat yaptığını (20% katılıyorum + 56.7% kesinlikle katılıyorum) belirtirken, %16.6'sı bu duruma katılmamış, %6.7'si ise kararsız kalmıştır. Bu bulgu, firmaların büyük çoğunluğunun denize kıyısı olan ülkelere yönelik ihracat faaliyetlerine aktif olarak katıldığını göstermektedir.

5. “İşletmemiz denize kıyısı olan ülkelere ithalat yapmaktadır.” maddesine 11 (% 36.7) katılımcı kesinlikle katılmıyorum yanıtını verirken, 3 (% 10.0) katılımcı katılmıyorum yanıtını verirken, 6 (% 20.0) katılımcı kararsızım yanıtını verirken, 4 (% 13.3) katılımcı katılıyorum yanıtını verirken, 6 (% 20.0) katılımcı ise kesinlikle katılıyorum yanıtını vermiştir. Katılımcıların %46.7'si (36.7% kesinlikle katılmıyorum, 10.0% katılmıyorum) işletmelerinin denize kıyısı olan ülkelere ithalat yapmadığını

belirtirken, %33.3'ü (13.3% katılıyorum, 20.0% kesinlikle katılıyorum) ithalat yaptığını ifade etmiştir. Ayrıca %20.0'lık bir kesim bu konuda kararsız kalmıştır. Bu veriler, firmalar arasında denize kıyısı olan ülkelerden ithalat konusunda farklı yaklaşımlar bulunduğunu göstermektedir.

6. “İşletmemiz denize kıyısı olmayan ülkelere ihracat yapmaktadır.” maddesine 4 (% 13.3) katılımcı kesinlikle katılmıyorum yanıtını verirken, 0 katılımcı katılmıyorum yanıtını verirken, 6 (% 20.0) katılımcı kararsızım yanıtını verirken, 6 (% 20.0) katılımcı katılıyorum yanıtını verirken, 14 (% 46.7) katılımcı ise kesinlikle katılıyorum yanıtını vermiştir. Katılımcıların %66.7'si (20.0% katılıyorum, 46.7% kesinlikle katılıyorum) işletmelerinin denize kıyısı olmayan ülkelere ihracat yaptığını belirtirken, %13.3'ü kesinlikle katılmamakta, %20.0'ı ise kararsız kalmıştır. Bu sonuç, firmaların önemli bir kısmının denize kıyısı olmayan ülkelere yönelik ihracat faaliyetlerine aktif olarak katıldığını göstermektedir.

7. “İşletmemiz denize kıyısı olmayan ülkelerden ithalat yapmaktadır.” maddesine 14 (% 46.7) katılımcı kesinlikle katılmıyorum yanıtını verirken, 2 (% 6.7) katılımcı katılmıyorum yanıtını verirken, 7 (% 23.3) katılımcı kararsızım yanıtını verirken, 4 (% 13.3) katılımcı katılıyorum yanıtını verirken, 3 (% 10.0) katılımcı ise kesinlikle katılıyorum yanıtını vermiştir. Katılımcıların %53.4'ü (46.7% kesinlikle katılmıyorum, 6.7% katılmıyorum) işletmelerinin denize kıyısı olmayan ülkelerden ithalat yapmadığını belirtirken, %23.3'ü kararsız kalmıştır. İthalat yaptığını belirtenlerin oranı ise %23.3 (13.3% katılıyorum, 10.0% kesinlikle katılıyorum) seviyesindedir. Bu durum, firmaların denize kıyısı olmayan ülkelerden ithalat konusunda genel olarak sınırlı bir faaliyet yürüttüğünü göstermektedir.

8. “İşletmemiz Nepal'e ihracat yapmaktadır.” maddesine 20 (% 66.7) katılımcı kesinlikle katılmıyorum yanıtını verirken, 3 (% 10.0) katılımcı katılmıyorum yanıtını verirken, 1 (% 3.3) katılımcı kararsızım yanıtını verirken, 2 (% 6.7) katılımcı katılıyorum yanıtını verirken, 4 (% 13.3) katılımcı ise kesinlikle katılıyorum yanıtını vermiştir. Katılımcıların %76.7'si (66.7% kesinlikle katılmıyorum, 10.0% katılmıyorum) işletmelerinin Nepal'e ihracat yapmadığını belirtirken, %20.0'ı (6.7% katılıyorum, 13.3%

kesinlikle katılıyorum) ihracat yaptığını ifade etmiştir. %3.3'lük bir kesim ise kararsız kalmıştır. Bu sonuç, firmaların büyük çoğunluğunun Nepal pazarına ihracat faaliyetlerinde bulunmadığını göstermektedir.

9. “İşletmemiz Nepal’den ithalat yapmaktadır.” maddesine 22 (% 73.3) katılımcı kesinlikle katılmıyorum yanıtını verirken, 3 (% 10.0) katılımcı katılmıyorum yanıtını verirken, 1 (% 3.3) katılımcı kararsızım yanıtını verirken, 1 (% 3.3) katılımcı katılıyorum yanıtını verirken, 3 (% 10.0) katılımcı ise kesinlikle katılıyorum yanıtını vermiştir. Katılımcıların %83.3’ü (73.3% kesinlikle katılmıyorum, 10.0% katılmıyorum) işletmelerinin Nepal’den ithalat yapmadığını belirtirken, %13.3’ü (3.3% katılıyorum, 10.0% kesinlikle katılıyorum) ithalat yaptığını ifade etmiştir. %3.3'lük bir kesim ise kararsız kalmıştır. Bu bulgu, firmaların büyük çoğunluğunun Nepal’den ithalat faaliyetinde bulunmadığını göstermektedir.

10. “Denize kıyısı olan ülkelerle yapılan ticarete nakliye sorunları yaşamaktayız.” maddesine 8 (% 26.7) katılımcı kesinlikle katılmıyorum yanıtını verirken, 10 (% 33.3) katılımcı katılmıyorum yanıtını verirken, 7 (% 23.3) katılımcı kararsızım yanıtını verirken, 4 (% 13.3) katılımcı katılıyorum yanıtını verirken, 1 (% 3.3) katılımcı ise kesinlikle katılıyorum yanıtını vermiştir. Katılımcıların %60’ı (26.7% kesinlikle katılmıyorum, 33.3% katılmıyorum) denize kıyısı olan ülkelerle yapılan ticarete nakliye sorunları yaşamadıklarını belirtirken, %16.6’sı (13.3% katılıyorum, 3.3% kesinlikle katılıyorum) nakliye sorunları yaşadığını ifade etmiştir. Diğer yandan, %23.3'lük bir kesim bu konuda kararsız kalmıştır. Bu sonuç, nakliye sorunlarının denize kıyısı olan ülkelerle ticarete genel olarak sınırlı düzeyde olduğunu göstermektedir.

11. “Denize kıyısı olan ülkelerle yapılan ticarete gümrük sorunları yaşamaktayız.” maddesine 7 (% 23.3) katılımcı kesinlikle katılmıyorum yanıtını verirken, 8 (% 26.7) katılımcı katılmıyorum yanıtını verirken, 11 (% 36.7) katılımcı kararsızım yanıtını verirken, 2 (% 6.7) katılımcı katılıyorum yanıtını verirken, 2 (% 6.7) katılımcı ise kesinlikle katılıyorum yanıtını vermiştir. Katılımcıların yaklaşık %50’si (23.3% kesinlikle katılmıyorum, 26.7% katılmıyorum) denize kıyısı olan ülkelerle yapılan ticarete gümrük sorunları yaşamadığını belirtirken, %13.4’ü (6.7% katılıyorum, 6.7% kesinlikle

katılıyorum) gümrük sorunları yaşadığını ifade etmiştir. Bununla birlikte, %36.7'lik bir kesim bu konuda kararsız kalmıştır. Bu durum, gümrük sorunlarının firmalar arasında farklı algılandığını ve genel olarak orta düzeyde bir belirsizlik bulunduğunu göstermektedir.

12. “Denize kıyısı olmayan ülkelerle yapılan ticarete nakliye sorunları yaşamaktayız.” maddesine 8 (% 26.7) katılımcı kesinlikle katılmıyorum yanıtını verirken, 9 (% 30.0) katılımcı katılmıyorum yanıtını verirken, 6 (% 20.0) katılımcı kararsızım yanıtını verirken, 6 (% 20.0) katılımcı katılıyorum yanıtını verirken, 1 (% 3.3) katılımcı ise kesinlikle katılıyorum yanıtını vermiştir. Katılımcıların %56.7'si (26.7% kesinlikle katılmıyorum, 30.0% katılmıyorum) denize kıyısı olmayan ülkelerle yapılan ticarete nakliye sorunları yaşamadıklarını belirtirken, %23.3'ü (20.0% katılıyorum, 3.3% kesinlikle katılıyorum) nakliye sorunları yaşadığını ifade etmiştir. Ayrıca %20.0'lık bir kesim bu konuda kararsız kalmıştır. Bu bulgu, nakliye sorunlarının denize kıyısı olmayan ülkelerle ticarete de genel olarak sınırlı düzeyde olduğunu göstermektedir.

13. “Denize kıyısı olmayan ülkelerle yapılan ticarete gümrük sorunları yaşamaktayız.” maddesine 8 (% 26.7) katılımcı kesinlikle katılmıyorum yanıtını verirken, 5 (% 16.7) katılımcı katılmıyorum yanıtını verirken, 9 (% 30.0) katılımcı kararsızım yanıtını verirken, 8 (% 26.7) katılımcı katılıyorum yanıtını verirken, 0 katılımcı ise kesinlikle katılıyorum yanıtını vermiştir. Katılımcıların %43.4'ü (26.7% kesinlikle katılmıyorum, 16.7% katılmıyorum) denize kıyısı olmayan ülkelerle yapılan ticarete gümrük sorunları yaşamadığını belirtirken, %26.7'si bu tür sorunları yaşadığını ifade etmiştir. Ayrıca %30.0'lık bir kesim bu konuda kararsız kalmıştır. Bu durum, gümrük sorunlarının firmalar arasında farklı algılandığını ve belirsizliğin nispeten yüksek olduğunu göstermektedir.

14. “Denize kıyısı olmayan ülkelere ihracatta hava yolu taşımacılığını tercih etmekteyiz.” maddesine 11 (% 36.7) katılımcı kesinlikle katılmıyorum yanıtını verirken, 5 (% 16.7) katılımcı katılmıyorum yanıtını verirken, 7 (% 23.3) katılımcı kararsızım yanıtını verirken, 3 (% 10.0) katılımcı katılıyorum yanıtını verirken, 4 (% 13.3) katılımcı ise kesinlikle katılıyorum yanıtını vermiştir. Katılımcıların %53.4'ü (36.7% kesinlikle

katılmıyorum, 16.7% katılmıyorum) denize kıyısı olmayan ülkelere ihracatta hava yolu taşımacılığını tercih etmediklerini belirtirken, %23.3'ü kararsız kalmıştır. Hava yolu taşımacılığını tercih edenlerin oranı ise %23.3 (10.0% katılıyorum, 13.3% kesinlikle katılıyorum) seviyesindedir. Bu sonuç, firmaların denize kıyısı olmayan ülkelere ihracatta hava yolu taşımacılığını tercih etme konusunda farklı yaklaşımlar benimsediğini göstermektedir.

15. “Denize kıyısı olmayan ülkelere ithalatta hava yolu taşımacılığını tercih etmekteyiz.” maddesine 10 (% 33.3) katılımcı kesinlikle katılmıyorum yanıtını verirken, 8 (% 26.7) katılımcı katılmıyorum yanıtını verirken, 6 (% 20.0) katılımcı kararsızım yanıtını verirken, 2 (% 6.7) katılımcı katılıyorum yanıtını verirken, 4 (% 13.3) katılımcı ise kesinlikle katılıyorum yanıtını vermiştir. Katılımcıların %60.0'ı (33.3% kesinlikle katılmıyorum, 26.7% katılmıyorum) denize kıyısı olmayan ülkelere ithalatta hava yolu taşımacılığını tercih etmediklerini belirtirken, %20.0'ı kararsız kalmıştır. Hava yolu taşımacılığını tercih ettiğini ifade edenlerin oranı ise %20.0 (6.7% katılıyorum, 13.3% kesinlikle katılıyorum) seviyesindedir. Bu durum, firmaların denize kıyısı olmayan ülkelere ithalatta hava yolu taşımacılığı kullanımında farklı tutumlar sergilediğini göstermektedir.

16. “Denize kıyısı olan ülkelere ihracatta hava yolu taşımacılığını kullanmaktayız.” maddesine 10 (% 33.3) katılımcı kesinlikle katılmıyorum yanıtını verirken, 6 (% 20.0) katılımcı katılmıyorum yanıtını verirken, 5 (% 16.7) katılımcı kararsızım yanıtını verirken, 5 (% 16.7) katılımcı katılıyorum yanıtını verirken, 4 (% 13.3) katılımcı ise kesinlikle katılıyorum yanıtını vermiştir. Katılımcıların %53.3'ü (33.3% kesinlikle katılmıyorum, 20.0% katılmıyorum) denize kıyısı olan ülkelere ihracatta hava yolu taşımacılığını kullanmadığını belirtirken, %30.0'ı (16.7% katılıyorum, 13.3% kesinlikle katılıyorum) bu taşıma yöntemini kullandığını ifade etmiştir. Geri kalan %16.7'lik kesim ise kararsızdır. Bu sonuç, firmalar arasında denize kıyısı olan ülkelere yönelik ihracatta hava yolu taşımacılığının kullanımına ilişkin görüşlerin çeşitlilik gösterdiğini ortaya koymaktadır.

17. “Denize kıyısı olan ülkelerden ithalatta hava yolu taşımacılığını kullanmaktayız.” maddesine 8 (% 26.7) katılımcı kesinlikle katılmıyorum yanıtını verirken, 8 (% 26.7) katılımcı katılmıyorum yanıtını verirken, 5 (% 16.7) katılımcı kararsızım yanıtını verirken, 4 (% 13.3) katılımcı katılıyorum yanıtını verirken, 5 (% 16.7) katılımcı ise kesinlikle katılıyorum yanıtını vermiştir. Katılımcıların %53.4’ü (26.7% kesinlikle katılmıyorum, 26.7% katılmıyorum) denize kıyısı olan ülkelerden ithalatta hava yolu taşımacılığını kullanmadığını belirtirken, %30.0’ı (13.3% katılıyorum, 16.7% kesinlikle katılıyorum) bu taşıma yöntemini kullandığını ifade etmiştir. Geri kalan %16.7’lik kesim ise kararsızdır. Bu durum, firmalar arasında denize kıyısı olan ülkelerden ithalatta hava yolu taşımacılığının kullanımı konusunda farklı görüşlerin bulunduğunu göstermektedir.

18. “Denize kıyısı olan ülkelere ihracatta deniz yolu taşımacılığını kullanmaktayız.” maddesine 6 (% 20.0) katılımcı kesinlikle katılmıyorum yanıtını verirken, 3 (% 10.0) katılımcı katılmıyorum yanıtını verirken, 7 (% 23.3) katılımcı kararsızım yanıtını verirken, 4 (% 13.3) katılımcı katılıyorum yanıtını verirken, 10 (% 33.3) katılımcı ise kesinlikle katılıyorum yanıtını vermiştir. Katılımcıların %30.0’ı (20.0% kesinlikle katılmıyorum, 10.0% katılmıyorum) denize kıyısı olan ülkelere ihracatta deniz yolu taşımacılığını kullanmadığını belirtirken, %46.6’sı (13.3% katılıyorum, 33.3% kesinlikle katılıyorum) bu taşıma yöntemini kullandığını ifade etmiştir. Geri kalan %23.3’lük kesim ise kararsızdır. Bu bulgu, deniz yolu taşımacılığının denize kıyısı olan ülkelere yapılan ihracatta önemli bir tercih olduğunu ancak görüşlerde bir kısmi belirsizlik bulunduğunu göstermektedir.

19. “Denize kıyısı olan ülkelerden ithalatta deniz yolu taşımacılığını kullanmaktayız.” maddesine 10 (% 33.3) katılımcı kesinlikle katılmıyorum yanıtını verirken, 4 (% 13.3) katılımcı katılmıyorum yanıtını verirken, 6 (% 20.0) katılımcı kararsızım yanıtını verirken, 5 (% 16.7) katılımcı katılıyorum yanıtını verirken, 5 (% 16.7) katılımcı ise kesinlikle katılıyorum yanıtını vermiştir. Katılımcıların %46.6’sı (33.3% kesinlikle katılmıyorum, 13.3% katılmıyorum) denize kıyısı olan ülkelerden ithalatta deniz yolu taşımacılığını kullanmadığını belirtirken, %33.4’ü (16.7% katılıyorum, 16.7%

kesinlikle katılıyorum) bu yöntemi tercih ettiğini ifade etmiştir. Geri kalan %20.0'lık kesim ise kararsızdır. Bu durum, deniz yolu taşımacılığının ithalatta kullanımına ilişkin firmalar arasında görüş farklılıklarının bulunduğunu göstermektedir.

20. “Denize kıyısı olan ülkelerle ticarete siyasi sorunlar yaşamaktayız.” maddesine 7 (% 23.3) katılımcı kesinlikle katılmıyorum yanıtını verirken, 7 (% 23.3) katılımcı katılmıyorum yanıtını verirken, 11 (% 36.7) katılımcı kararsızım yanıtını verirken, 5 (% 16.7) katılımcı katılıyorum yanıtını verirken, 0 katılımcı ise kesinlikle katılıyorum yanıtını vermiştir. Katılımcıların %46.6'sı (23.3% kesinlikle katılmıyorum, 23.3% katılmıyorum) denize kıyısı olan ülkelerle ticarete siyasi sorunlar yaşamadığını belirtirken, %16.7'si bu görüşe katıldığını ifade etmiştir. Geri kalan %36.7'lik kesim ise kararsızdır. Bu sonuç, denize kıyısı olan ülkelerle ticarete siyasi sorun algısının genel olarak düşük olduğunu, ancak bir kısım katılımcının konuya net bir görüş belirtmekte çekimser kaldığını göstermektedir.

21. “Denize kıyısı olmayan ülkelerle ticarete siyasi sorunlar yaşamaktayız.” maddesine 7 (% 23.3) katılımcı kesinlikle katılmıyorum yanıtını verirken, 7 (% 23.3) katılımcı katılmıyorum yanıtını verirken, 11 (% 36.7) katılımcı kararsızım yanıtını verirken, 5 (% 16.7) katılımcı katılıyorum yanıtını verirken, 0 katılımcı ise kesinlikle katılıyorum yanıtını vermiştir. Katılımcıların %46.6'sı (23.3% kesinlikle katılmıyorum, 23.3% katılmıyorum) denize kıyısı olmayan ülkelerle ticarete siyasi sorunlar yaşamadığını belirtirken, %16.7'si bu görüşe katıldığını ifade etmiştir. Geri kalan %36.7'lik kesim ise kararsızdır. Bu bulgu, denize kıyısı olmayan ülkelerle ticarete siyasi sorun algısının genel olarak düşük olduğunu, ancak katılımcıların önemli bir kısmının bu konuda kesin bir görüş bildirmekten çekindiğini göstermektedir.

22. “Denize kıyısı olan ülkelerle ticarete nakliye maliyetleri konusunda sorun yaşamaktayız.” maddesine 5 (% 16.7) katılımcı kesinlikle katılmıyorum yanıtını verirken, 6 (% 20.0) katılımcı katılmıyorum yanıtını verirken, 11 (% 36.7) katılımcı kararsızım yanıtını verirken, 8 (% 26.7) katılımcı katılıyorum yanıtını verirken, 0 katılımcı ise kesinlikle katılıyorum yanıtını vermiştir. Katılımcıların %36.7'si kararsız kalırken, %36.7'si (%16.7 kesinlikle katılmıyorum, %20 katılmıyorum) denize kıyısı olan ülkelerle

ticarete nakliye maliyetleri konusunda sorun yaşamadığını belirtmiştir. Buna karşın, %26.7'si nakliye maliyetleri konusunda sorun yaşadığını ifade etmiştir. Bu sonuç, nakliye maliyetlerine ilişkin algının katılımcılar arasında belirgin bir görüş birliği olmadığını ve konuya ilişkin farklı deneyimlerin olduğunu göstermektedir.

23. “Denize kıyısı olmayan ülkelerle ticarete nakliye maliyetleri konusunda sorun yaşamaktayız.” maddesine 4 (% 13.3) katılımcı kesinlikle katılmıyorum yanıtını verirken, 6 (% 20.0) katılımcı katılmıyorum yanıtını verirken, 9 (% 30.0) katılımcı kararsızım yanıtını verirken, 7 (% 23.3) katılımcı katılıyorum yanıtını verirken, 4 (% 13.3) katılımcı ise kesinlikle katılıyorum yanıtını vermiştir. Katılımcıların %33.3'ü (%13.3 kesinlikle katılmıyorum, %20 katılmıyorum) denize kıyısı olmayan ülkelerle ticarete nakliye maliyetleri konusunda sorun yaşamadığını belirtirken, %36.6'sı (%23.3 katılıyorum, %13.3 kesinlikle katılıyorum) bu konuda sorun yaşadığını ifade etmiştir. Geri kalan %30'u ise kararsız kalmıştır. Bu bulgu, denize kıyısı olmayan ülkelerle yapılan ticarete nakliye maliyetlerine ilişkin algının katılımcılar arasında bölünmüş olduğunu ve konunun farklı görüşlere açık olduğunu göstermektedir.

24. “Nepal ile gerçekleştirilen ticarete teslimat sorunları yaşamaktayız.” maddesine 12 (% 40.0) katılımcı kesinlikle katılmıyorum yanıtını verirken, 4 (% 13.3) katılımcı katılmıyorum yanıtını verirken, 7 (% 23.3) katılımcı kararsızım yanıtını verirken, 4 (% 13.3) katılımcı katılıyorum yanıtını verirken, 3 (% 10.0) katılımcı ise kesinlikle katılıyorum yanıtını vermiştir. Katılımcıların %53.3'ü (%40 kesinlikle katılmıyorum, %13.3 katılmıyorum) Nepal ile gerçekleştirilen ticarete teslimat sorunları yaşanmadığını belirtirken, %23.3'ü kararsız kalmıştır. Öte yandan, %23.3'ü (%13.3 katılıyorum, %10 kesinlikle katılıyorum) bu tür teslimat sorunları yaşandığını ifade etmiştir. **Bu sonuçlar, Nepal ile ticarete teslimat sorunlarına dair algının genel olarak olumsuz olduğunu, ancak katılımcılar arasında belirli bir görüş ayrılığı ve belirsizlik olduğunu göstermektedir.**

25. “Nepal’e yapılan ihracatta gümrük prosedürleriyle ilgili sorunlar yaşamaktayız.” maddesine 11 (% 36.7) katılımcı kesinlikle katılmıyorum yanıtını verirken, 5 (% 16.7) katılımcı katılmıyorum yanıtını verirken, 9 (% 30.0) katılımcı

kararsızım yanıtını verirken, 1 (% 3.3) katılımcı katılıyorum yanıtını verirken, 0 katılımcı ise kesinlikle katılıyorum yanıtını vermiştir. Katılımcıların %53.4'ü (%36.7 kesinlikle katılmıyorum, %16.7 katılmıyorum) Nepal'e yapılan ihracatta gümrük prosedürleriyle ilgili sorun yaşamadıklarını belirtirken, %30'u kararsız kalmıştır. Sadece %3.3'ü ise bu konuda sorun yaşadığını ifade etmiştir. Bu durum, Nepal'e yapılan ihracatta gümrük prosedürlerinin genel olarak işletmeler tarafından büyük bir problem olarak algılanmadığını göstermektedir.

26. “Nepal'den yapılan ithalatta gümrük prosedürleriyle ilgili sorunlar yaşamaktayız.” maddesine 12 (% 40.0) katılımcı kesinlikle katılmıyorum yanıtını verirken, 6 (% 20.0) katılımcı katılmıyorum yanıtını verirken, 8 (% 26.7) katılımcı kararsızım yanıtını verirken, 1 (% 3.3) katılımcı katılıyorum yanıtını verirken, 3 (% 10.0) katılımcı ise kesinlikle katılıyorum yanıtını vermiştir. Katılımcıların %60'ı (%40 kesinlikle katılmıyorum, %20 katılmıyorum) Nepal'den yapılan ithalatta gümrük prosedürleriyle ilgili sorun yaşamadıklarını belirtmiştir. %26.7'lik bir kesim bu konuda kararsız kalırken, yalnızca %13.3'ü (%3.3 katılıyorum, %10 kesinlikle katılıyorum) gümrük prosedürlerinde sorun yaşadığını ifade etmiştir. Bu sonuç, Nepal'den yapılan ithalat süreçlerinde gümrük işlemlerinin genel olarak işletmeler için büyük bir engel teşkil etmediğini göstermektedir.

27. “Nepal'e yapılan ihracatta nakliye maliyetleriyle ilgili sorunlar yaşamaktayız.” maddesine 12 (% 40.0) katılımcı kesinlikle katılmıyorum yanıtını verirken, 4 (% 13.3) katılımcı katılmıyorum yanıtını verirken, 9 (% 30.0) katılımcı kararsızım yanıtını verirken, 2 (% 6.7) katılımcı katılıyorum yanıtını verirken, 3 (% 10.0) katılımcı ise kesinlikle katılıyorum yanıtını vermiştir. Katılımcıların %53.3'ü (%40 kesinlikle katılmıyorum, %13.3 katılmıyorum) Nepal'e yapılan ihracatta nakliye maliyetleriyle ilgili sorun yaşamadıklarını belirtmiştir. Buna karşın, %30'u kararsız kalmış, %16.7'si ise (%6.7 katılıyorum, %10 kesinlikle katılıyorum) nakliye maliyetleri konusunda sorun yaşadığını ifade etmiştir. **Bu durum, nakliye maliyetlerinin bazı işletmeler için önemli bir problem olabileceğini ancak genel olarak bu sorunun yaygın olmadığını göstermektedir.**

28. “Nepal’den yapılan ithalatta nakliye maliyetleriyle ilgili sorunlar yaşamaktayız.” maddesine 12 (% 40.0) katılımcı kesinlikle katılmıyorum yanıtını verirken, 4 (% 13.3) katılımcı katılmıyorum yanıtını verirken, 9 (% 30.0) katılımcı kararsızım yanıtını verirken, 2 (% 6.7) katılımcı katılıyorum yanıtını verirken, 3 (% 10.0) katılımcı ise kesinlikle katılıyorum yanıtını vermiştir. Katılımcıların %53.3’ü (%40 kesinlikle katılmıyorum, %13.3 katılmıyorum) Nepal’den yapılan ithalatta nakliye maliyetleriyle ilgili sorun yaşamadığını belirtmiştir. %30’u kararsız kalırken, %16.7’si (%6.7 katılıyorum, %10 kesinlikle katılıyorum) bu konuda sorun yaşadığını ifade etmiştir. **Bu sonuçlar, Nepal’den ithalatta nakliye maliyetlerinin bazı işletmeler için sorun teşkil ettiğini ancak genel anlamda yaygın bir problem olmadığını göstermektedir.**

29. “Nepal ile gerçekleştirilen dış ticarete siyasi mevzuat kaynaklı zorluklar yaşamaktayız.” maddesine 12 (% 40.0) katılımcı kesinlikle katılmıyorum yanıtını verirken, 3 (% 10.0) katılımcı katılmıyorum yanıtını verirken, 11 (% 36.7) katılımcı kararsızım yanıtını verirken, 3 (% 10.0) katılımcı katılıyorum yanıtını verirken, 1 (% 3.3) katılımcı ise kesinlikle katılıyorum yanıtını vermiştir. Katılımcıların %50’si (yani %40 kesinlikle katılmıyorum, %10 katılmıyorum) Nepal ile gerçekleştirilen dış ticarete siyasi mevzuat kaynaklı zorluklar yaşamadığını belirtmiştir. Ancak %36.7’si kararsız kalmış, %13.3’ü ise (yani %10 katılıyorum, %3.3 kesinlikle katılıyorum) bu tür zorluklar yaşadığını ifade etmiştir. **Bu durum, siyasi mevzuat kaynaklı zorlukların bazı işletmeler için bir sorun teşkil ettiğini ancak genel olarak yaygın ve net bir görüş birliği olmadığını göstermektedir.**

30. “Nepal ile gerçekleştirilen dış ticarete vergi düzenlemeleri kaynaklı zorluklar yaşamaktayız.” maddesine 11 (% 36.7) katılımcı kesinlikle katılmıyorum yanıtını verirken, 4 (% 13.3) katılımcı katılmıyorum yanıtını verirken, 10 (% 33.3) katılımcı kararsızım yanıtını verirken, 4 (% 13.3) katılımcı katılıyorum yanıtını verirken, 1 (% 3.3) katılımcı ise kesinlikle katılıyorum yanıtını vermiştir. Katılımcıların %50’si (%36.7 kesinlikle katılmıyorum, %13.3 katılmıyorum) Nepal ile gerçekleştirilen dış ticarete vergi düzenlemeleri kaynaklı zorluklar yaşamadığını belirtmiştir. %33.3’ü kararsız kalırken, %16.6’sı (%13.3 katılıyorum, %3.3 kesinlikle katılıyorum) vergi

düzenlemeleri nedeniyle zorluk yaşadığını ifade etmiştir. **Bu sonuçlar, vergi düzenlemelerinin dış ticarete bazı işletmeler için sorun teşkil ettiğini ancak genel görüşte belirgin bir fikir birliği olmadığını göstermektedir.**Bulgular Tablo 3.7’de sunulmuştur.

Tablo 3. 7: Katılımcıların Forma Vermiş Oldukları Yanıtların Dağılımı

Maddeler	Kesinlikle Katılmıyorum		Katılmıyorum		Kararsızım		Katılıyorum		Kesinlikle Katılıyorum	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
İşletmemiz dış ticaret faaliyetleri yürütmektedir.	3	10	0	0	3	10	6	20	18	60
İşletmemiz ihracat yapmaktadır.	2	6.7	0	0	2	6.7	7	23.3	19	63.3
İşletmemiz ithalat yapmaktadır.	8	26.7	4	13.3	7	23.3	4	13.3	7	23.3
İşletmemiz denize kıyısı olan ülkelere ihracat yapmaktadır.	4	13.3	1	3.3	2	6.7	6	20	17	56.7
İşletmemiz denize kıyısı olan ülkelere ithalat yapmaktadır.	11	36.7	3	10	6	20	4	13.3	6	20
İşletmemiz denize kıyısı olmayan ülkelere ihracat yapmaktadır.	4	13.3	0	0	6	20	6	20	14	46.7
İşletmemiz denize kıyısı olmayan ülkelere ithalat yapmaktadır.	14	46.7	2	6.7	7	23.3	4	13.3	3	10
İşletmemiz Nepal’e ihracat yapmaktadır.	20	66.7	3	10	1	3.3	2	6.7	4	13.3
İşletmemiz Nepal’den ithalat yapmaktadır.	22	73.3	3	10	1	3.3	1	3.3	3	10
Denize kıyısı olan ülkelerle yapılan ticarete nakliye sorunları yaşamaktayız.	8	26.7	10	33.3	7	23.3	4	13.3	1	3.3
Denize kıyısı olan ülkelerle yapılan ticarete gümrük sorunları yaşamaktayız.	7	23.3	8	26.7	11	36.7	2	6.7	2	6.7
Denize kıyısı olmayan ülkelerle yapılan ticarete nakliye sorunları yaşamaktayız.	8	26.7	9	30	6	20	6	20	1	3.3
Denize kıyısı olmayan ülkelerle yapılan ticarete gümrük sorunları yaşamaktayız.	8	26.7	5	16.7	9	30	8	26.7	0	0
Denize kıyısı olmayan ülkelere ihracatta hava yolu	11	36.7	5	16.7	7	23.3	3	10	4	13.3

taşımacılığını tercih etmekteyiz.										
Denize kıyısı olmayan ülkelerden ithalatta hava yolu taşımacılığını tercih etmekteyiz.	10	33.3	8	26.7	6	20	2	6.7	4	13.3
Denize kıyısı olan ülkelere ihracatta hava yolu taşımacılığını kullanmaktayız.	10	33.3	6	20	5	16.7	5	16.7	4	13.3
Denize kıyısı olan ülkelerden ithalatta hava yolu taşımacılığını kullanmaktayız.	8	26.7	8	26.7	5	16.7	4	13.3	5	16.7
Denize kıyısı olan ülkelere ihracatta deniz yolu taşımacılığını kullanmaktayız.	6	20	3	10	7	23.3	4	13.3	10	33.3
Denize kıyısı olan ülkelerden ithalatta deniz yolu taşımacılığını kullanmaktayız.	10	33.3	4	13.3	6	20	5	16.7	5	16.7
Denize kıyısı olan ülkelerle ticarete siyasi sorunlar yaşamaktayız.	7	23.3	7	23.3	11	36.7	5	16.7	0	0
Denize kıyısı olmayan ülkelerle ticarete siyasi sorunlar yaşamaktayız.	7	23.3	7	23.3	11	36.7	5	16.7	0	0
Denize kıyısı olan ülkelerle ticarete nakliye maliyetleri konusunda sorun yaşamaktayız.	5	16.7	6	20	11	36.7	8	26.7	0	0
Denize kıyısı olmayan ülkelerle ticarete nakliye maliyetleri konusunda sorun yaşamaktayız.	4	13.3	6	20	9	30	7	23.3	4	13.3
Nepal ile gerçekleştirilen ticarete teslimat sorunları yaşamaktayız.	12	40	4	13.3	7	23.3	4	13.3	3	10
Nepal'e yapılan ihracatta gümrük prosedürleriyle ilgili sorunlar yaşamaktayız.	11	36.7	5	16.7	9	30	1	3.3	0	0
Nepal'den yapılan ithalatta gümrük prosedürleriyle ilgili sorunlar yaşamaktayız.	12	40	6	20	8	26.7	1	3.3	3	10
Nepal'e yapılan ihracatta nakliye maliyetleriyle ilgili sorunlar yaşamaktayız.	12	40	4	13.3	9	30	2	6.7	3	10
Nepal'den yapılan ithalatta nakliye maliyetleriyle ilgili sorunlar yaşamaktayız.	12	40	4	13.3	9	30	2	6.7	3	10

Nepal ile gerçekleştirilen dış ticarete siyasi mevzuat kaynaklı zorluklar yaşamaktayız.	12	40	3	10	11	36.7	3	10	1	3.3
Nepal ile gerçekleştirilen dış ticarete vergi düzenlemeleri kaynaklı zorluklar yaşamaktayız.	11	36.7	4	13.3	10	33.3	4	13.3	1	3.3

SONUÇ VE ÖNERİLERİ

Denize kıyısı olmaması, hem insan gelişimi hem de dış ticaret faaliyetleri açısından önemli dezavantajlar yaratmaktadır. Dış ticaret, bir ülke ekonomisinin temel dinamiklerinden biri olup, ülkelerin küresel ekonomiye entegrasyonunu sağlayan ana araçlardan biridir. Bu bağlamda, dış ticaretin etkin bir şekilde yürütülmesi, denize çıkışı olmayan ülkeler için kalkınma sürecinde kritik bir rol oynamakta; bu ülkelerin dünya pazarlarına erişimini kolaylaştırarak ekonomik büyüme ve insan gelişimi açısından önemli fırsatlar sunmaktadır.

Denize kıyısı olmayan ülkelerin dış ticaret faaliyetlerinde karşılaştıkları zorluklara ilişkin yürütülen anket çalışması kapsamında elde edilen bulgular, firmaların büyük ölçüde ihracata yöneldiğini ortaya koymaktadır. Katılımcıların %83,3'ü denize kıyısı olmayan ülkelere ihracat gerçekleştirdiklerini belirtirken, yalnızca %26,7'si bu ülkelerden ithalat yaptıklarını ifade etmiştir. Bu durum, denize kıyısı olmayan ülkelerle gerçekleştirilen dış ticaretin daha çok ihracat odaklı olduğunu göstermektedir. Özellikle Nepal'e yönelik dış ticaret faaliyetleri incelendiğinde, katılımcı firmaların %10'u bu

ülkeye ihracat yaptığını belirtmiş; buna karşın hiçbir katılımcı Nepal'den ithalat gerçekleştirmediğini beyan etmiştir. Bu bulgu, Nepal ile olan ticari ilişkilerin tek yönlü bir yapıda ilerlediğine ve ithalatın sınırlı ya da ihmal edilebilir düzeyde olduğuna işaret etmektedir. Söz konusu dengesizlik, lojistik, gümrük prosedürleri ve transit geçişlere ilişkin yapısal sorunların yanı sıra, pazar erişimi ve ürün çeşitliliği gibi faktörlerden kaynaklanıyor olabilmektedir.

Denize kıyısı olmayan gelişmekte olan ülkeler lojistik kısıtlamalar, yetersiz ulaşım altyapısı ve transit ülkelere olan yapısal bağımlılık gibi sorunlar nedeniyle küresel ticaret sistemine entegre olmakta ciddi güçlükler yaşamaktadır (UN-OHRLLS, 2020). Bu ülkelerin, söz konusu yapısal zorlukları aşabilmesi ve dışa bağımlılıklarını azaltarak sürdürülebilir kalkınmayı destekleyebilmeleri için bilgi teknolojileri, organik tarım, dijital hizmetler ve yenilenebilir enerji gibi yüksek katma değerli ve ihracat potansiyeli yüksek sektörlere stratejik yatırımlar yapmaları önem arz etmektedir (World Bank, 2023). Bu tür yatırımlar, ekonomik çeşitlenmeyi teşvik ederek hem kırılganlıkları azaltmakta hem de küresel değer zincirlerine daha etkin entegrasyonu mümkün kılmaktadır

Denize kıyısı olmayan gelişmekte olan ülkelerin dış ticaret faaliyetleri bağlamında ciddi coğrafi kısıtlamalarla karşı karşıya oldukları, inkâr edilemez bir gerçektir. Bu ülkeler, doğrudan deniz erişimine sahip olmamaları nedeniyle küresel pazarlara entegrasyon süreçlerinde yapısal dezavantajlar yaşamaktadır. Transit ülkelere olan bağımlılık, yüksek lojistik maliyetler, uzun taşıma süreleri ve sınır geçişlerinde karşılaşılan bürokratik engeller, bu ülkelerin dış ticaret kapasitelerini doğrudan sınırlamakta ve ekonomik kalkınmalarını olumsuz yönde etkilemektedir. Bu çerçevede ,denize kıyısı olmayan gelişmekte olan Nepal, dış ticaret faaliyetlerini daha sürdürülebilir ,rekabetçi ve daha etkin kılmak amacıyla aşağıdaki politika önerileri geliştirebiliriz:

- Nepal'in dış ticaret süreci, sınır kapılarında karşılaşılan belge yoğunluğu, bürokratik gecikmeler ve kurumlar arası koordinasyon eksiklikleri nedeniyle önemli ölçüde yavaşlamaktadır. Bu yapısal sorunların aşılması için, Dünya Ticaret

Örgütü'nün Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması (TFA) kapsamında dijital gümrük uygulamalarının yaygınlaştırılması büyük önem arz etmektedir. Özellikle gümrük işlemlerinin dijitalleştirilmesi, “tek pencere” sisteminin hayata geçirilmesi ve sınır yönetimi kurumları arasında etkin eşgüdüm sağlanması, ticaret süreçlerinin sadeleştirilmesine katkı sunacaktır. Bu bağlamda, UNCTAD tarafından geliştirilen ASYCUDA++ sisteminin hem Nepal hem de Hindistan tarafından etkin ve entegre biçimde kullanılması, sınır ötesi işlemlerde zaman ve maliyet etkinliğini artırarak Nepal'in lojistik performansını ve ticari rekabet gücünü güçlendirecektir.

- Nepal'in Transit haklarının korunması ve ticaretin hukuki güvenceler altında yürütülmesi için GATT, TFA ve UNCLOS gibi uluslararası düzenlemelerin aktif biçimde uygulanması önem arz etmelidir.

- Nepal'in dış ticareti büyük ölçüde Hindistan limanlarına bağımlı şekilde yürütülmekte olup, bu durum transit altyapısının güçlendirilmesini ve bölgesel entegrasyonun derinleştirilmesini zorunlu kılmaktadır. Kara ve demiryolu bağlantılarının modernize edilmesi, sınır geçiş noktalarının lojistik kapasitelerinin artırılması ve Hindistan ile altyapı yatırımlarında kurumsal koordinasyonun sağlanması, ticaretin etkinliği açısından kritik önemdedir. Ayrıca, mevcut transit ve ticaret anlaşmalarının operasyonel düzeyde daha verimli hale getirilmesi, taşımacılıktaki gecikmeleri ve maliyetleri azaltacaktır. Bununla birlikte, Çin'in yalnızca alternatif değil, aktif bir transit güzergâhı olarak değerlendirilmesi ve kara ile demiryolu altyapısına yönelik yatırımların bu doğrultuda çeşitlendirilmesi, Nepal'in dışa açılımını ve bölgesel ticaret bağlantılarını uzun vadede önemli ölçüde güçlendirecektir.

- Nepal içi Karayolu, demiryolu ve lojistik merkez yatırımlarının artırılması, özellikle bölgesel iş birlikleri kapsamında çok taraflı ulaştırma projelerinin desteklenmesi, transit ülkelere olan bağımlılığın yönetilebilir hale gelmesini sağlayacaktır.

- Nepal'in dış ticareti, büyük ölçüde tekstil, tarım ve emek yoğun ürünlere dayalı olup bu durum, ihracat gelirlerinde dalgalanmalara ve sürdürülebilirlik sorunlarına yol açmaktadır. Bu nedenle, yüksek katma değerli sektörlerin (örneğin bilgi teknolojileri, organik tarım, yenilenebilir enerji) desteklenmesi ve dijital hizmet ihracatının teşvik

edilmesi, hem sektörel çeşitliliği artıracak hem de Nepal'in küresel pazarlara entegrasyonunu ve ekonomik dirençliliğini güçlendirecektir.

- Hammaddeye dayalı dış ticaret yapısından uzaklaşmak ve sanayi, tarım ve hizmetler sektöründe katma değerli üretimi teşvik etmelidir.

- Politika yapım sürecinin etkinliğini artıran önemli bir unsur, özel sektörün lojistik ve dış ticaret süreçlerine aktif olarak katılımının sağlanmasıdır. Bu çerçevede, finansal ve kurumsal destek mekanizmalarının geliştirilmesi, küçük ve orta ölçekli işletmelerin (KOBİ'lerin) dış pazarlara erişimlerinin artırılmasına yardımcı olacaktır. Devlet, bu tür girişimleri desteklemek ve teşvik etmelidir.

- Nepal ile Hindistan arasındaki dış ticaretin güvenliğini sağlamak amacıyla sınır kapılarında etkin giriş-çıkış kontrolleri uygulanmalı ve gümrük noktaları kaçakçılığa karşı güçlendirilmelidir. Bu tür önlemler, ticaretin düzenliliğini korurken aynı zamanda ekonomik kayıpların önlenmesine ve yasal ticaretin desteklenmesine katkı sağlar.

KAYNAKÇA

Acharya, M. R. (2019). *Nepal Worldview: Diplomacy* (2nd ed.). Adroit Publishers.

Acharya, M. R. (2021). *Business of Bureaucracy* (5th ed.). Vidyarthi Pustak Bhandar.
<https://heritagebooks.com.np/product/business-of-bureaucracy/>

Adhikari, S. (2025). Contours of Nepal-China Relations: A People-Centered Perspective. *International and Public Affairs*, 9(1), Article 1.
<https://doi.org/10.11648/j.ipa.20250901.11>

Affairs, U. N. D. of P. and P. (2024). *Repertoire of the Practice of the Security Council: Supplement 2021*. United Nations. <https://doi.org/10.18356/9789210027915>

Akiwumi, P. (2022, March 18). *Transport connectivity key to enhancing productive capacities in landlocked developing countries | UN Trade and Development (UNCTAD)*.
https://unctad.org/news/blog-transport-connectivity-key-enhancing-productive-capacities-landlocked-developing-countries?utm_source=chatgpt.com

Alam, A. (1995). The New Trade Theory and its Relevance to the Trade Policies of Developing Countries. *The World Economy*, 18(3), 367–385.
<https://doi.org/10.1111/j.1467-9701.1995.tb00220.x>

Arvis, J. F., Ojaha, L., Wiederer, C., & Shepherd, B. (2018). (PDF) Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy. *ResearchGate*.
<https://doi.org/10.1596/29971>

Barry, F. (1996). Peripherality in Economic Geography and Modern Growth Theory: Evidence from Ireland's Adjustment to Free Trade. *The World Economy*, 19(3), 345–365.

Bay, M. (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea*. United Nations Convention on the Law of the Sea.

https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_en

Boston, F. R. B. of. (2024, November 14). *The Impact of Global Shipping Cost Surges on US Import Price Inflation*. Federal Reserve Bank of Boston. https://www.bostonfed.org/publications/current-policy-perspectives/2024/the-impact-of-global-shipping-cost-surges-on-us-import-price-inflation?utm_source=chatgpt.com

Büyüköztürk, şenel, Çakmak, E. K., Akgün, Ö. E., Karadeniz, Ş., & Demirel, F. (2024). *Eğitimde Bilimsel Araştırma Yöntemleri Bilimsel Araştırma Pegem Akademi Yayıncılık Ebru Kılıç Çakmak , Funda Demirel , Özcan E. Akgün , Şener Büyüköztürk , Şirin Karadeniz* (36th ed.). Pegem Akademi Yayıncılık. <https://pegem.net/urun/Egitimde-Bilimsel-Arastirma-Yontemleri-61898>

Çamyamaç, A. (2010). DENİZE KIYISI OLMAYAN DEVLETLERİN DENİZE ÇIKIŞLARINA İLİŞKİN BAZI UÇ ÖNERİ VE PROJELERİN ULUSLARARASI HUKUK AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ. *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 12, 1257–1301.

ÇAMYAMAÇ, A. (2010). *DENİZE KIYISI OLMAYAN VE COĞRAFİ BAKIMDAN ELVERİŞSİZ KONUMDA BULUNAN DEVLETLERİN HUKUKİ DURUMU*. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>

Carruthers, R., Krishnamani, R., & Murray, S. (2009). *Improving Connectivity in Landlocked Countries*. World Bank Policy Research Working Paper No. 5937. <https://doi.org/10.1596/1813-9450-5937>

Cárcamo-Díaz, R. (2004). Towards development in landlocked economies. *Macroeconomía Del Desarrollo*, Article 5393. <https://ideas.repec.org/p/ecr/col037/5393.html>

- Cercone, M. (2011). Liechtenstein is now part of the Schengen area. *European Commission - European Commission*.
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_11_1566
- Chowdhury, A. K. (2006). *GEOGRAPHY AGAINST DEVELOPMENT*.
- Climate Scope. (2024). *Climatescope 2024*. <https://global-climatescope.org/>
- COSTA, D. (2025, January 25). *Landlocked country | Meaning, Examples, Maps, List, & Navies | Britannica*. <https://www.britannica.com/topic/landlocked-country>
- Dairabayeva, K. (2015). *Transit is Still Important to Landlocked Developing Countries*. World Bank Blogs. <https://blogs.worldbank.org/en/trade/transit-still-important-landlocked-developing-countries>
- Dilmurod, N. (2021). *About Enclaves And Exclusive Countries Of The World*. <https://doi.org/10.37547/TAJSSEI/VOLUME03ISSUE03-08>
- Dosi, G., Pavitt, K., & Soete, L. (1990). *The Economics of Technical Change and International Trade*. Laboratory of Economics and Management (LEM), Sant'Anna School of Advanced Studies, Pisa, Italy. <https://EconPapers.repec.org/RePEc:ssa:lembks:dosietal-1990>
- ESCAP. (2020). *Infrastructure financing in Asian Landlocked Developing Countries: Challenges, opportunities and modalities*. ESCAP. <https://www.unescap.org/resources/infrastructure-financing-asian-landlocked-developing-countries-challenges-opportunities>
- Faye, M., McArthur, J., Sachs, J., & Snow, T. (2004). The Challenges Facing Landlocked Developing Countries. *Journal of Human Development and Capabilities*, 5(1), 31–68.
- Ferrari, E., Cristidis, P., & Bolsi, P. (2023). (PDF) The impact of rising maritime transport costs on international trade: Estimation using a multi-region general equilibrium model. *ResearchGate*. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2023.100985>

- Friberg, R., & Tinn, K. (2009). *Landlocked Countries and Holdup* | Request PDF. London, MIT Press. https://www.researchgate.net/publication/215645571_Landlocked_Countries_and_Holdup
- Giri, A. (2023). *7 years since transit deal with China, no shipment has moved*. https://kathmandupost.com/national/2023/04/22/7-years-since-transit-deal-with-china-no-shipment-has-moved?utm_source=chatgpt.com
- Giri, N. (2023). (PDF) Nepal's Transit Route Negotiation with India and China. *ResearchGate*. <https://doi.org/10.3126/jofa.v3i01.56566>
- Glassner, M. I., & Blij, H. J. de. (1989). *Systematic Political Geography* (4th edition). Wiley.
- Golchha, S. (2019). *Transshipment privileges in Kolkata from Feb 15* [Interview]. https://kathmandupost.com/money/2019/01/26/transshipment-privileges-in-kolkata-from-feb-15?utm_source=chatgpt.com
- Grigoriou, C. (2007). *Landlockedness, Infrastructure and Trade: New Estimates for Central Asian Countries* (SSRN Scholarly Paper 1010821). Social Science Research Network. <https://papers.ssrn.com/abstract=1010821>
- Güngör, B. (2015). TÜRKİYE-ERMENİSTAN SINIRININ AÇILMASI NEDEN GÜNDEMDE?: JEO-EKONOMİK BAKIŞ. *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi, 1*, Article 1. <https://doi.org/10.18092/ijeas.17628>
- Gupta, R. (2023, September 20). *Nepal's Geopolitical Crossroads: Balancing China, India, and the United States* | *Asia Society*. https://asiasociety.org/policy-institute/nepals-geopolitical-crossroads-balancing-china-india-and-united-states?utm_source=chatgpt.com
- Jayaraman, T. . K., & Shrestha, O. L. (1976). (PDF) Some Trade Problems of Landlocked Nepal. *ResearchGate*. <https://doi.org/10.1525/as.1976.16.12.01p0243r>

Keser, H. Y., & Çetin, I. (2016). (PDF) KARA İLE ÇEVİRİLİ OLMANIN İHRACAT ÜZERİNE ETKİSİ: GELİŞMEKTE OLAN AVRUPA VE ORTA ASYA ÜLKELERİ ÜZERİNE BİR ANALİZ * Impact of Landlockedness on Export: An Analysis on Developing Europe and Central Asia Countries. *ResearchGate*. https://doi.org/10.1501/SBFder_0000002389

Khanal, G. (2017). RIGHT OF ACCESS OF LAND-LOCKED STATES TO AND FROM THE SEA: CASE OF NEPAL. *United Nation*, 135.

Kharel, P., & Belbase, A. (2010). *Integrating Landlocked Developing Countries into international trading system through trade facilitation*. <https://repository.unescap.org/items/cb5e322b-a6ca-4dde-8604-06060e9310c7>

Khurelchuluun, B., Cao, L., & Yan, W. (2023). *custom: The Impact of Trade Openness on Economic Growth in Landlocked Developing Countries*. <https://www.ijssab.com/volume-28-issue-1/6193>, <https://www.ijssab.com/volume-28-issue-1/6193>

KRUGMAN, P. (1987). *Is free trade passe - Research paper - Is Free Trade Passé?* Author(s): Paul R. Krugman Source: The - Studocu. <https://www.studocu.com/row/document/institute-of-business-administration/international-trade/is-free-trade-passe-research-paper/94471660>

Lahiri, B., & Masjidi, F. K. (2012). Landlocked Countries: A Way to Integrate with Coastal Economies. *The Journal of Economic Integration*, 27(4), 505–519.

Limão, N., & Venables, A. J. (2001). Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport Costs, and Trade. *The World Bank Economic Review*, 15(3), 451–479. <https://doi.org/10.1093/wber/15.3.451>

MacKellar, L., Wörgötter, A., & Wörz, J. (2000). *Economic Development Problems of Landlocked Countries*.

Mahat, J. (2021). *Role of Infrastructural Development of Landlocked Countries in Enhancing Regional Security: A Case of Nepal* [Thesis, University of Nairobi]. <http://erepository.uonbi.ac.ke/handle/11295/157297>

Malanczuk, P. (1997). *Akehurst's Modern Introduction to International Law (Seventh Revised Edition)—Peter Malanczuk | Nadir Kitap*. NadirKitap. <https://www.nadirkitap.com/akehurst-s-modern-introduction-to-international-law-seventh-revised-edition-peter-malanczuk-kitap5942462.html>

Martea, J. François, Raballand, G., & Arvis, J. F. (2010). (PDF) The Cost of Being Landlocked. *ResearchGate*. https://www.researchgate.net/publication/233569911_The_Cost_of_Being_Landlocked

Nations, U. (2014). *Vienna Programme of Action*. United Nations; United Nations. <https://www.un.org/en/landlocked/vienna-programme-action>

Nayak, N. . R. (2016). *Landlocked and Transit Developing Countries: Nepal's Transit Route Negotiations with India*. <https://61eb244b5fbfa7f81c88060fa58de2f811c3b04f.vetisonline.com/doi/epdf/10.1080/09700161.2015.1136025?needAccess=true>

Paperzz. (2025). 228 "2. States situated between the sea and a land. <https://paperzz.com/doc/7696409/228--2.-states-situated-between-the-sea-and-a-land>

Paudel, R. C. (2014). Economic Growth in Developing Countries: Is Landlockedness Destiny? *Departmental Working Papers*, Article 2014–01. <https://ideas.repec.org/p/pas/papers/2014-01.html>

Paudel, R. C., & Thapa-Parajuli, R. (2018). Gulliver Effect in Macroeconomic Policies of Landlocked Developing Countries: A Comparative Study. *Economic Journal of Nepal*, 41(1–2), Article 1–2. <https://doi.org/10.3126/ejon.v41i1-2.35934>

Popkova, E. (2014). New prospects of economic growth in context of underdevelopment whirlpools phenomena | Request PDF. *ResearchGate*.

https://www.researchgate.net/publication/286394650_New_prospects_of_economic_growth_in_context_of_underdevelopment_whirlpools_phenomena

Raballand, G. (2003). (PDF) Determinants of the Negative Impact of Being Landlocked on Trade: An Empirical Investigation Through the Central Asian Case. *ResearchGate*. <https://doi.org/10.1057/palgrave.ces.8100031>

Read, B. (2024, July 18). *The Richest Landlocked Countries In The World*. WorldAtlas. <https://www.worldatlas.com/gdp/the-richest-landlocked-countries-in-the-world.html>

Reitsma, H. J. A. (1980). Africa's land-locked countries: A study of dependency relations. *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*, 71(3), 130–141.

Republica. (2018). *Nepal makes progress in World Bank's logistics performance index*. <https://myrepublica.nagariknetwork.com/news/nepal-makes-progress-in-world-bank-s-logistics-performance-index>

Reuters. (2024). *Tariffs tend to hit the poor harder, WTO says* | Reuters. https://www.reuters.com/world/tariffs-tend-hit-poor-harder-wto-says-2024-09-09/?utm_source=chatgpt.com

Rodrigue, J. -puan. (2025). *Landlocked Countries* | *The Geography of Transport Systems* (6th ed.). <https://transportgeography.org/contents/chapter5/maritime-transportation/landlocked-countries/>

Ruta, M. (2025). The Impact of the War in Ukraine on Global Trade and Investment. *World Bank*. <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/en/099750104252216595>

Sarwar, L. (2018). *India-Nepal Relations: An analysis of bilateral relationship through the prism of history*. <https://doi.org/10.5958/2249-7315.2018.00052.7>

Scott, A. j. (2009). (PDF) World Development Report 2009: Reshaping economic geography. *ResearchGate*. <https://doi.org/10.1093/jeg/lbp019>

Sharma, K. (2015). Trade Policymaking in a Land-locked Developing Country: The WTO Review of Nepal. *The World Economy*, 38(9), 1335–1349. <https://doi.org/10.1111/twec.12235>

Sharma, K. (2025). Landlocked or Policy-locked? The WTO Review of Nepal's Trade Policy. *Global Business Review*, 26(1), 182–193. <https://doi.org/10.1177/0972150920976238>

Srinivasan, T. N. (1986). THE COSTS AND BENEFITS OF BEING A SMALL, REMOTE, ISLAND, LANDLOCKED, OR MINISTATE ECONOMY. *The World Bank Research Observer*, 1(2), 205–218. <https://doi.org/10.1093/wbro/1.2.205>

Şvili, J. (2021, February 19). The World's Two Double Landlocked Countries. *WorldAtlas*. <https://www.worldatlas.com/articles/doubly-landlocked-countries.html>

Taneja, N., Prakash, S., Bimal, S., Garg, S., & Roy, R. (2020). Indo-Nepal Trade and Investment: An Analysis. *India Quarterly: A Journal of International Affairs*, 76(2), 243–275. <https://doi.org/10.1177/0974928420917799>

Thapa, R. (2010). *Article V of General Agreement on Tariffs and Trade 1994: From the Perspective of Ensuring Freedom of Transit to Landlocked Countries*. <https://papers.ssrn.com/abstract=1622679>

The Global Economy. (2025). *Nepal Air transport infrastructure quality—Data, chart*. TheGlobalEconomy.Com. https://www.theglobaleconomy.com/Nepal/air_transport_infrastructure/?utm_source=chatgpt.com

Theis, J. (2024, November 5). A reliable partner for expanding the data economy. *Global*. <https://luxtradeandinvest.eu/news/a-reliable-partner-for-expanding-the-data-economy>

Timalsina, S. K. (2023). (PDF) Trade and Transit Relations between Nepal and India: Political Implications. *ResearchGate*. <https://doi.org/10.3126/tjec.v14i1-2.62316>

Tolipov, F. (2019). *History Repeats Itself: Uzbekistan's New Eurasian Gamble*. https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13596-history-repeats-itself-uzbekistans-new-eurasian-gamble.html?print=1&tmpl=component&utm_source=chatgpt.com

Turk, H., & McKinnon, M. B. (2021). *Landlocked Developing Countries and the Law of the Sea: An Ocean of Opportunity | Request PDF*. https://www.researchgate.net/publication/358229194_Landlocked_Developing_Countries_and_the_Law_of_the_Sea_an_Ocean_of_Opportunity

Tybout, J. (1992). Linking Trade and Productivity: New Research Directions. *The World Bank Economic Review*, 6(2), 189–211.

UN Comtrade. (n.d.). Retrieved May 5, 2025, from <https://comtradeplus.un.org/>

UNCTAD. (2024). *ASYCUDA report 2024*. https://unctad.org/system/files/official-document/dtlascuda2024d1_en.pdf

UNCTAD. (2025). *About UN Trade and Development (UNCTAD) | UN Trade and Development (UNCTAD)*. <https://unctad.org/about>

UNCTAD. (2022). *Productive Capacities Index Report*. <https://unctad.org> (Erişim Tarihi : 14.02.2025)

UNCTAD. (2022). *Productive capacities index: Country profile – Chad*. United Nations Conference on Trade and Development. <https://pci.unctad.org> (Erişim Tarihi: 14.02.2024)

United Nations. (2003). *Previous LLDCs Programmes of Action | Office of the High Representative for the Least Developed Countries, Landlocked Developing Countries and Small Island Developing States*. https://www.un.org/ohrlls/content/lldcs-programmes-action%E2%80%8B?utm_source=chatgpt.com

United Nations. (2019). *Comprehensive Midterm Review of the Implementation of the Vienna Programme of Action (VPoA) for Landlocked Developing Countries (LLDCs) for the decade 2014-2024 | General Assembly of the United Nations*.

<https://www.un.org/pga/74/2019/10/29/comprehensive-midterm-review-of-the-implementation-of-the-vienna-programme-of-action-vpoa-for-landlocked-developing-countries-llcds-for-the-decade-2014-2024/>

UN,UNCTAD. (2024). *Work on Landlocked Developing Countries | UN Trade and Development* (UNCTAD). <https://unctad.org/topic/landlocked-developing-countries/work-on-LLDCs>

UN-OHRLLS. (2023). *Strengthening LLDC Transport and Trade Policymaking*. United Nations Office of the High Representative for the Least Developed Countries, Landlocked Developing Countries and Small Island Developing States. <https://www.un.org/ohrls>

Uprety, K. (2020). *Landlocked Countries and the Law of the Sea*. Oxford Univ. Pr. https://www.oxfordbibliographies.com/display/document/obo-9780199796953/obo-9780199796953-0201.xml?utm_source=chatgpt.com

van Bergeijk, P., & van Marrewijk, C. (1995). Why do sanctions need time to work? *Economic Modelling*, 12(2), 75–86.

Vickerman, R. (1995). Location, accessibility and regional development: The appraisal of trans-European networks. *Transport Policy*, 2(4), 225–234.

Walt, M., & Hoop, B. (2025). *Liechtenstein—Corporate—Taxes on corporate income*. <https://taxsummaries.pwc.com/liechtenstein/corporate/taxes-on-corporate-income>

Wikipedia contributors. (2024, March 10). *Transport in Chad*. Wikipedia. https://en.wikipedia.org/wiki/Transport_in_Chad (Erişim Tarihi: 14.02.2025)

WORLD BANK. (2023). *Home | Logistics Performance Index (LPI)*. <https://lpi.worldbank.org/>

World Bank. (2023). *Democratic Republic of Congo – Infrastructure sector assessment*. World Bank Group. <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/094021468032122002>

WORLD BANK. (2025). *World Development Indicators* | *DataBank*.
<https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators>

World Bank Open Data. (2024). World Bank Open Data. <https://data.worldbank.org>
(Erişim Tarihi: 05.03.2025)

World Integrated Trade Solution (WITS) | *Data on Export, Import, Tariff, NTM*. (n.d.).
Retrieved May 5, 2025, from <https://wits.worldbank.org/>(Erişim Tarihi:09.04.2025)

WTO. (2023). *World Trade Statistical Review 2023*.
https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/wtsr_2023_e.htm

WTO. (2025). *WTO | Development—Aid for Trade*.
https://www.wto.org/english/tratop_e/devel_e/a4t_e/aid4trade_e.htm

Zwinggi, A. (2023). Wie ein kleiner Binnenstaat als globales Innovationsmodell dienen kann. *Handelszeitung*. <https://www.handelszeitung.ch/tech/wie-ein-kleiner-binnenstaat-als-globales-innovationsmodell-dienen-kann-564443>

EKLER

Dünya Bankası verilerine göre, 2020–2024 yılları arasında Güney Asya ülkelerinin GSYİH değerleri aşağıda gösterilmektedir. Bu veriler, şu anda mevcut olan en son verilere dayanmaktadır

Güney Asya Ülkelerin Gayri Safi Yurtiçi Hasılatı (GSYİH)

Tablo 3. 8: Güney Asya Ülkelerin Gayri Safi Yurtiçi Hasılatı (GSYİH)

Güney Asya Ülkeleri GSYH (Cari ABD Doları)(*World Bank Open Data, 2024*).

ÜLKE	2020	2021	2022	2023	2024 (Tahmini)
Hindistan	2.66T	3.12T	3.39T	3.73T	4.00T
Bangladeş	302B	416B	460B	465B	480B
Pakistan	263B	348B	375B	337.9B	350B
Sri Lanka	81.1B	89.4B	84.3B	84.4B	85B
Nepal	33.7B	36.3B	401.B	40.9B	43B
Afganistan	19.8B	20.1B	17.2B	17.2B	17.6B
Maldivler	3.4B	4.5B	5.4B	6.6B	7B
Butan	2.4B	2.6B	2.9B	3.1B	3.3B

Güney Asya Ülkeleri Dış Ticaret Göstergesi

Güney Asya ülkelerinin 2018–2022 yılları arasındaki ihracat ve ithalat verileri tablo halinde sunulmuştur (milyar ABD doları cinsinden)(*World Integrated Trade Solution (WITS) | Data on Export, Import, Tariff, NTM, n.d.*) (*UN Comtrade, n.d.*).

Tablo 3. 9: Güney Asya Ülkeleri Dış Ticaret Göstergesi

	Yıl	İhracat	İthalat	Ticaret Dengesi
Hindistan	2018	323.25	507.59	-184.34
	2019	324.24	478.88	-154.64
	2020	275.49	368.97	-93.48
	2021	394.81	570.40	-175.59
	2022	452.68	723.89	-271.21
Bangladeş	2018	39.25	60.17	-20.92
	2019	40.53	64.02	-23.49
	2020	38.75	60.76	-22.01
	2021	44.39	72.35	-27.96
	2022	52.08	89.16	-37.08
Pakistan	2018	30.62	67.95	-37.33
	2019	30.22	62.81	-32.59
	2020	27.97	52.40	-24.43
	2021 3	1.58	62.73	-31.15

	Yıl	İhracat	İthalat	Ticaret Dengesi
	2022	39.60	84.49	-44.89
Sri Lanka	2018	11.89	22.23	-10.34
	2019	11.94	19.94	-8.00
	2020	10.05	16.05	-6.00
	2021	12.50	20.64	-8.14
	2022	13.59	17.56	-3.97
Nepal	2018	0.80	9.92	-9.12
	2019	0.78	10.20	-9.42
	2020	0.75	9.00	-8.25
	2021	1.00	11.00	-10.00
	2022	1.30	13.74	-12.44
Afganistan	2018	0.87	8.00	-7.13
	2019	0.87	8.00	-7.13
	2020	0.80	7.50	-6.70
	2021	0.85	7.80	-6.95

	Yıl	İhracat	İthalat	Ticaret Dengesi
	2022	0.90	8.00	-7.10
Maldivler	2018	0.30	3.00	-2.70
	2019	0.32	3.20	-2.88
	2020	0.30	3.00	-2.70
	2021	0.35	3.50	-3.15
	2022	0.16	3.52	-3.36
Butan	2018	0.60	1.30	- 0.70
	2019	0.62	1.40	-0.78
	2020	0.60	1.30	- 0.70
	2021	0.65	1.50	-0.85

ANKET SORULARI

Bu araştırma, denize kıyısı olmayan bir ülkede dış ticaret faaliyetlerinde bulunan firmaların ihracat ve ithalat süreçlerinde karşılaştıkları zorlukları incelemeyi hedeflemektedir. Çalışma, bir yüksek lisans tezi kapsamında hazırlanmış olup, denize çıkışı olmayan ülkelerin dış ticaretteki sorunlarını ele almaktadır. Katılımcıların samimi ve eksiksiz yanıtları, araştırmanın güvenilirliği ve anlamlı sonuçlar elde edilmesi için büyük önem taşımaktadır. Veriler yalnızca bilimsel amaçlarla kullanılacak olup, başka bir amaçla paylaşılmayacaktır. Katılım gönüllülük esasına dayanır. Lütfen soruları dikkatlice okuyarak uygun seçenekleri işaretleyiniz ve hiçbir soruyu yanıtı bırakmayınız. Katılarınız için şimdiden teşekkür ederiz.

Araştırmacı: Rehan Ansari

Kurum: Necmettin Erbakan Üniversitesi, Uluslararası Ticaret ve Finansman, Yüksek Lisans Öğrencisi

Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi Mehmet Burak Ceran

İletişim: Nepalireham854@gmail.com, +90 531 401 09 32

Bölüm I: Katılımcı ve Firma Bilgileri

1. **Adınız ve Soyadınız:** _____ (İsteğe bağlı)
2. **Yaşınız:** _____
3. **Katılım Sağladığınız Yer:** _____ (Yurtdışından katılıyorsanız ülke adını belirtiniz)
4. **Firmanızın Adı:** _____
5. **Firmanızdaki Göreviniz:** _____
6. **Firmanızın Kuruluş Süresi:**
 - 1 yıldan az

- 1–5 yıl
- 6–10 yıl
- 11–15 yıl
- 16 yıl ve üzeri

7. Firmanızın Faaliyet Gösterdiği Sektör:

- Enerji
- Makine
- Cam ve Seramik
- Otomotiv ve Otomotiv Tedarik Sanayi
- Plastik
- Tekstil
- Gıda ve İçecek
- Metal ve Çelik
- Boya ve Kimya
- Diğer (belirtiniz): _____

8. En Yoğun İhracat Yapılan Ülke Grubu:

- Asya Ülkeleri
- Avrupa Ülkeleri
- Afrika Ülkeleri
- Amerika Ülkeleri
- Orta Doğu Ülkeleri
- Diğerleri

9. En Yoğun İthalat Yapılan Ülke Grubu:

- Asya Ülkeleri
- Avrupa Ülkeleri
- Afrika Ülkeleri
- Amerika Ülkeleri

- Orta Doğu Ülkeleri
- Diğerleri

10. Firmanız denize kıyısı olmayan ülkelere ihracat yapıyor mu?

- Evet
 - Hayır
- Evet ise ülke(ler)i belirtiniz: _____*

11. Firmanız denize kıyısı olmayan ülkelerden ithalat yapıyor mu?

- Evet
 - Hayır
- Evet ise ülke(ler)i belirtiniz: _____*

12. Firmanızın Hukuki Statüsü:

- Anonim Şirket (A.Ş.)
- Limited Şirket (Ltd. Şti.)
- Kollektif Şirket
- Sınırsız Şirket (Genel Ortaklık)
- Diğer (belirtiniz): _____

13. Eğitim Durumunuz:

- İlkokul/Ortaokul
- Lise
- Lisans
- Yüksek Lisans ve Üstü

14. Firmanız kaç farklı ülkeyle dış ticaret faaliyeti yürütmektedir?

- 1–5 ülke
- 6–15 ülke
- 16–20 ülke
- 21 ülke ve üzeri

15. Firmanız kaç farklı denize kıyısı olmayan ülkeyle dış ticaret yapmaktadır?

- 1–5 ülke
- 6–15 ülke
- 16–20 ülke
- 21 ülke ve üzeri

16. Firmanız Güney Asya ülkelerine ihracat yapıyor mu?

- Evet
- Hayır
Evet ise ülke(ler)i belirtiniz: _____

17. Firmanız Güney Asya ülkelerinden ithalat yapıyor mu?

- Evet
- Hayır
Evet ise ülke(ler)i belirtiniz: _____

18. Firmanız Nepal'e ihracat yapmakta mıdır?

- Evet
- Hayır

19. Firmanız Nepal'den ithalat yapmakta mıdır?

- Evet
- Hayır

**20. Firmanızın dış ticaret hacminin toplam ticaret hacmine oranı nedir?
Yüzdeler oran belirtiniz: _____**

Bölüm II: Dış Ticaret Faaliyetlerinde Karşılaşılan Zorluklar

Lütfen aşağıdaki ifadelere ilişkin görüşünüzü 1–5 arasında derecelendiriniz:
(5 = Kesinlikle Katılıyorum, 4 = Katılıyorum, 3 = Kararsızım, 2 = Katılmıyorum, 1 = Kesinlikle Katılmıyorum)

No	Soru	5 4 3 2 1
1	İşletmemiz dış ticaret faaliyetleri yürütmektedir.	[[[[[]]]]]
2	İşletmemiz ihracat yapmaktadır.	[[[[[]]]]]
3	İşletmemiz ithalat yapmaktadır.	[[[[[]]]]]
4	İşletmemiz denize kıyısı olan ülkelere ihracat yapmaktadır.	[[[[[]]]]]
5	İşletmemiz denize kıyısı olan ülkelere ithalat yapmaktadır.	[[[[[]]]]]
6	İşletmemiz denize kıyısı olmayan ülkelere ihracat yapmaktadır.	[[[[[]]]]]
7	İşletmemiz denize kıyısı olmayan ülkelere ithalat yapmaktadır.	[[[[[]]]]]
8	İşletmemiz Nepal'e ihracat yapmaktadır.	[[[[[]]]]]
9	İşletmemiz Nepal'den ithalat yapmaktadır.	[[[[[]]]]]
10	Denize kıyısı olan ülkelerle yapılan ticarete nakliye sorunları yaşamaktayız.	[[[[[]]]]]
11	Denize kıyısı olan ülkelerle yapılan ticarete gümrük sorunları yaşamaktayız.	[[[[[]]]]]

No	Soru	5 4 3 2 1
12	Denize kıyısı olmayan ülkelerle yapılan ticarete nakliye sorunları yaşamaktayız.	[[[[[]]]]]
13	Denize kıyısı olmayan ülkelerle yapılan ticarete gümrük sorunları yaşamaktayız.	[[[[[]]]]]
14	Denize kıyısı olmayan ülkelere ihracatta hava yolu taşımacılığını tercih etmekteyiz.	[[[[[]]]]]
15	Denize kıyısı olmayan ülkelere ithalatta hava yolu taşımacılığını tercih etmekteyiz.	[[[[[]]]]]
16	Denize kıyısı olan ülkelere ihracatta hava yolu taşımacılığını kullanmaktayız.	[[[[[]]]]]
17	Denize kıyısı olan ülkelere ithalatta hava yolu taşımacılığını kullanmaktayız.	[[[[[]]]]]
18	Denize kıyısı olan ülkelere ihracatta deniz yolu taşımacılığını kullanmaktayız.	[[[[[]]]]]
19	Denize kıyısı olan ülkelere ithalatta deniz yolu taşımacılığını kullanmaktayız.	[[[[[]]]]]
20	Denize kıyısı olan ülkelerle ticarete siyasi sorunlar yaşamaktayız.	[[[[[]]]]]
21	Denize kıyısı olmayan ülkelerle ticarete siyasi sorunlar yaşamaktayız.	[[[[[]]]]]
22	Denize kıyısı olan ülkelerle ticarete nakliye maliyetleri konusunda sorun yaşamaktayız.	[[[[[]]]]]

No	Soru	5 4 3 2 1
23	Denize kıyısı olmayan ülkelerle ticarete nakliye maliyetleri konusunda sorun yaşamaktayız.	[[[[[]]]]]
24	Nepal ile gerçekleştirilen ticarete teslimat sorunları yaşamaktayız.	[[[[[]]]]]
25	Nepal'e yapılan ihracatta gümrük prosedürleriyle ilgili sorunlar yaşamaktayız.	[[[[[]]]]]
26	Nepal'den yapılan ithalatta gümrük prosedürleriyle ilgili sorunlar yaşamaktayız.	[[[[[]]]]]
27	Nepal'e yapılan ihracatta nakliye maliyetleriyle ilgili sorunlar yaşamaktayız.	[[[[[]]]]]
28	Nepal'den yapılan ithalatta nakliye maliyetleriyle ilgili sorunlar yaşamaktayız.	[[[[[]]]]]
29	Nepal ile gerçekleştirilen dış ticarete siyasi mevzuat kaynaklı zorluklar yaşamaktayız.	[[[[[]]]]]
30	Nepal ile gerçekleştirilen dış ticarete vergi düzenlemeleri kaynaklı zorluklar yaşamaktayız.	[[[[[]]]]]