



Kuşak-Yol'dan Orta Koridor'a: NCD ve MLETR, Türkiye'nin Yatırım Stratejisiyle Nasıl Örtüşüyor? (Seri: 2/3)

Serinin ilk yazısında, BM UNCITRAL'ın NCD (Negotiable Cargo Documents) Sözleşmesi'ni MLETR (Model Law on Electronic Transferable Records) ile karşılaştırmalı olarak ele almıştım. En fazla faydayı denize kıyısı olmayan ülkelerin ve çok modlu emtia ticareti yapan firmaların sağlayacağını; bu faydanın operasyon hızında, işletme sermayesine erişimde ve taşıma belgelerinin teminat değerinde yoğunlaşacağını aktarmıştım.

NCD, taşıma moduna bakılmaksızın malı temsil eden belgelere (deniz dışında kara, demiryolu, hava, çok modlu) devredilebilirlik kazandıran yeni bir BM sözleşmesi; MLETR ise kağıtta zaten kıymetli evrak sayılan belgelerin (konşimento, poliçe, bono, depo makbuzu) elektronik muadiline hukuki geçerlilik tanıyan bir model kanun olup birbirini tamamlayan iki düzenlemedir.

Bu yazıda, Çin'in Kuşak-Yol girişimi ile Türkiye'nin Orta Koridor'daki rolünün kesişiminde NCD ve MLETR'in önemini ele alıyorum.

Kuşak-Yol neden Türkiye için soyut bir jeopolitika değil

2013'te Kazakistan'da ilan edilen Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ne (BRI) Türkiye, Çin-Orta Asya-Batı Asya (CCWAEC) koridorunun parçası olarak 2015'te dahil oldu (9).

Dünya Bankası'nın etki çalışmalarına göre BRI koridor ülkelerinde ticaret %2,8-9,7 aralığında artabilir, ticaret kolaylaştırma reformlarıyla reel gelirler %25'e varan bir yükseliş gösterebilir. Sevkiyat sürelerindeki azalma ise Türkiye'nin içinde olduğu CCWAEC koridorunda tüm BRI koridorları arasında en yüksek düzeyde (%11,9'a kadar) gerçekleşiyor. Yani Türkiye bu girişimin en çok kazanabilecek ülkelerinden biri olarak görülmüştür (3).

Orta Koridor'da Türkiye'nin stratejisi

Dışişleri Bakanlığı'na göre Hazar Geçişli Orta Koridor, Çin'den Kazakistan/Türkmenistan, Hazar geçişi, Azerbaycan ve Gürcistan üzerinden Türkiye'ye ve oradan Avrupa'ya uzanıyor.

Çin-Avrupa arası taşınan yaklaşık 10 milyon konteynerin %96'sı halen deniz yoluyla gidiyor; Orta Koridor, Kuzey Koridoru'na göre 2.000 km kısa bir güzergahla bu süreyi 18 güne indiriyor (5).

Koridorun kilit halkası Bakü-Tiflis-Kars demiryolu olup 2017'de 6,5 milyon ton/yıl kapasiteyle açıldı, 2034 hedefi 17 milyon ton olarak açıklanmıştır.

BRI ile Orta Koridor: örtüşen ve ayrışan noktalar

İki girişim güzergah ve altyapı düzeyinde büyük ölçüde örtüşüyor, ama finansman kaynağı ve belge/gümrük rejiminde ayrışıyor.

BRI'da yatırımlar büyük ölçüde Çin devlet bankalarında yoğunlaşırken Orta Koridor'da AB, EBRD ve Dünya Bankası kaynakları öne çıkıyor.

Belge rejiminde de BRI Çin standartları ve ikili anlaşmalara dayanırken, Orta Koridor'da henüz ortak bir dijital belge rejimi oluşmadı. Bu boşluğu EBRD, ADB ve ICC DSI odaklı çalışmalar yanı sıra ülkeler arasında imzalanacak karşılıklı anlaşmalar ile şekillenmesi bekleniyor (örneğin ASEAN Digital Economy Framework Agreement – DEFA).

Türkiye'nin transit yatırımları büyüyor

TÜİK'e göre Türkiye'nin 2024'teki 117,2 milyar dolarlık hizmet ihracatında taşımacılık kalemi **41 milyar dolarla** en büyük ikinci kalem oldu. 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı bu geliri 2035'te 54 milyar dolara, 2053'te 214 milyar dolara taşımayı hedefliyor; bunun için 2053'e kadar yaklaşık **110 milyar dolarlık lojistik altyapı** yatırımı öngörülüyor (4)(6).

Hedefin fiziki karşılığı yatırımlarla somutlaşıyor:

- Filyos Limanı'nda 25 milyon ton/yıl konteyner elleçleme kapasitesi planlanıyor.
- Dünya Bankası, Mart 2026'da İstanbul Boğazı'nı Yavuz Sultan Selim Köprüsü üzerinden geçecek 127 km'lik İstanbul Kuzey Demiryolu Geçiş Projesi'ne (INRAIL) 2 milyar dolarlık kredi onayladı; altı çok taraflı kalkınma bankasının toplam 6,75 milyar dolar finanse edeceği, toplam maliyeti 8,3 milyar dolar olan proje, Boğaz'daki demiryolu yük kapasitesini yılda 3 milyon tondan 50 milyon tona çıkararak Orta Koridor, Türkiye-AB ve Irak Kalkınma Yolu koridorlarını birbirine bağlayacak (10).

Çin ile ticarette büyüyen açık

Türkiye'nin Çin ile ticaretinde yapısal ve büyüyen bir açık var: 2025'te Çin'den ithalat 49,6 milyar dolara yaklaşırken ihracat yalnızca yaklaşık 3 milyar dolarda kaldı; **açık 41,5 milyar dolara** ulaştı. Türkiye'nin toplam 92,9 milyar dolarlık dış ticaret açığının yarısından fazlası tek başına Çin kaynaklıdır.

Çin'den ithalatın başında elektronik ürünler, kimyevi maddeler ve makine/aksamları geliyor; yani **bağımlılık tüketim değil, üretim girdisi** düzeyindedir.

Bu açığın kısa vadede kapanması gerçekçi görünmüyor: gerekli olan ya ithal ara malların yerli üretimi ya da Çin'e ihracatın çeşitlendirilmesidir. Ancak, ikisi de birkaç yılda çözülebilecek işler değil.

Transit ve lojistik hizmet gelirleri bu açığı bir ölçüde dengeleyebilecek en gerçekçi kanal olarak görülebilir.

Ancak, ticareti kolaylaştırmanın ithalat kanalını da besleyecektir. Dolayısıyla, MLETR/NCD kabulünün Çin açığını daraltacağı iddia edilemez.

Bu bakımdan kazanım, esas olarak ihracat ve transit/lojistik hizmet ihracı geliri kanalında aranmalıdır.

NCD ve MLETR ekseninde dijitalleşme bu tabloya nasıl oturuyor

T.C. Ticaret Bakanlığı ve EBRD adına T3i Partner Network'ün Şubat 2024'te 50 banka ve 181 işletmeyle yaptığı saha araştırması bu bağlantıyı destekliyor: bankaların %90'ı hukuki belirsizliğin dijital dönüşümü sınırladığını belirtiyor, işletmeler reform sonrası ortalama %21 üretkenlik kazancı ve %7 net maliyet azalımı bekliyor (7).

Hummels ve Schaur'a göre transitte geçen her ek gün, malın değerine bağlı olarak %0,6-2,3 ek maliyet yaratıyor ve belge dijitalleşmesi bu günleri doğrudan azaltan bir müdahaledir (8).

Çin'e ihracatın artırılması tarafı da ihmal edilmemelidir. Gürbüz'un (2024) analizi Türkiye için Çin pazarında 214 gerçekçi ihracat fırsatı tespit ediyor, en yüksek potansiyel tekstil, metal, makine/elektrik ve çeşitli eşya kategorilerindedir. (9). Bununla birlikte bu fırsatların hacme dönüşmesi de aynı soruna bağlıdır; belge süreci ne kadar hızlı ve güvenilirse, ihracatçının rekabet gücü o kadar yüksek olur.

Türkiye'nin Batı ile Çin, Rusya, Körfez ülkeleri arasında eşzamanlı yoğun bağlar kuran “çok vektörlü” konumu, onu Orta Koridor'da bir kavşak ülke konumuna getiriyor. Bu potansiyelin açığa çıkarak nakdi gelire dönüşmesi için ulaşım alt yapı yatırımlarını destekleyecek belge ve hukuk altyapısı da hazır olmalıdır.

Ne zaman kağıttan dijitalle geçmeli?

Kağıt rejiminde ısrarın Çin'in üretim baskısına karşı bir koruma sağlamadığı açıktır. Bu baskı Çin'in sübvansiyon destekli üretim fazlasından ve Çin'in elektronik ara ürünlerindeki karşılaştırmalı üstünlüğünden kaynaklanıyor, Türkiye'nin belge tercihindan bağımsızdır. Kağıtta ısrar yalnızca Türkiye'nin bu akıştan alacağı katma değerli hizmet payını (elleçleme, depolama, paketlenme, finansman) küçültme riski taşıyor.

En isabetli yaklaşım, fiziki altyapı takvimiyle senkronize, kademeli bir geçiş olacaktır. 2026-2027'de MLETR'in iç hukuka aktarılması ve pilot uygulamalar yapılması; 2027-2029'da NCD'ye taraf olma kararının Bakü-Tiflis-Kars, Filyos ve INRAIL'in devreye giriş takvimiyle eşzamanlı değerlendirilmesi; 2030 sonrasında tam kapsamlı geçiş planlanmalıdır.

Bu süreçte dijital kimlik, e-imza ve ticari veriler için güven katmanlarının bankacılık/finans sistemiyle entegrasyonunun temelleri de atılmalıdır.

Serinin bir sonraki yazısı, uluslararası ticaret belgelerinde dijitalleşmenin bankacılık ve finans sektörüyle ilişkisini ele alacak.

Kaynaklar

1) UNCITRAL – Model Law on Electronic Transferable Records (2017)

- 2) UNCITRAL – United Nations Convention on Negotiable Cargo Documents (2025, “Accra Convention”)
- 3) World Bank (2019) – “Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors”; de Soyres ve diğeri, “How Much Will the Belt and Road Initiative Reduce Trade Costs?”, Policy Research Working Paper 8614
- 4) T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı – 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı; Filyos Limanı açıklamaları
- 5) T.C. Dışişleri Bakanlığı – “Türkiye'nin Bağlantısallığı ve Çok Taraflı Ulaştırma Politikası”
- 6) TÜİK / T.C. Ticaret Bakanlığı – Uluslararası Hizmet Ticareti İstatistikleri 2024-2025; Çin Halk Cumhuriyeti Pazara Giriş ve Ülke Profili raporları (2025)
- 7) T3i Partner Network / T.C. Ticaret Bakanlığı / EBRD (Şubat 2024) – “Supporting Digital Trade in Türkiye through Legal Reform” saha araştırması (N=50 banka, N=181 işletme)
- 8) Özbekler, T.M. (2026) – “Ulaştırma Koridorları Kapsamında Türkiye'nin Transit Taşımacılıktaki Rolü”, Verimlilik Dergisi, 60(2)
- 9) Gurbuz, E.C. (2024) – “Export opportunities for Turkey in China under the Belt and Road Initiative”, The Journal of International Trade & Economic Development
- 10) World Bank (31 Mart 2026) – “Dünya Bankası, İstanbul Boğazı Üzerinden Türkiye'nin Demiryolu Bağlantısını Güçlendirmek İçin 2 Milyar Dolarlık Finansmanı Onayladı” (basın açıklaması, İstanbul Kuzey Demiryolu Geçiş Projesi / INRAIL)