Orta Koridor'da Belgeden Veriye: Dünya Bankası'nın "Tek T3 Belgesi" Önerisi, Ciro Edilebilir Kargo Belgeleri ve Ticaretin Finansmanı

Dünya Bankası'nın Integration: World-Class Trade Logistics Along the Trans-Caspian Transport Corridor (2026) raporunun 7. Bölümü (s. 133–163) üzerine bir değerlendirme

Abdurrahman Özalp — ICC Türkiye Millî Komitesi Bankacılık Komisyonu Başkanı, ICC DOCDEX Uzmanı

Özet. Dünya Bankası'nın 2026 tarihli Trans-Hazar Taşımacılık Koridoru (TCTC- "Trans-Caspian Transport Corridor"; Türkiye'de yaygın adıyla Orta Koridor) raporunun 7. Bölümü, koridorun rekabet gücünü altyapıdan çok belge ve işlem yükünün belirlediğini ortaya koymakta; taşıma sözleşmesi, gümrük transit beyanı ve ciro edilebilir mülkiyet belgesi işlevlerini tek bir belgede ya da tek bir veri girişinde birleştiren bir "Taşıma, Transit ve Ticaret (Transportation, Transit and Trade) (T3) belgesi" önermektedir [1]. Bu yazı, söz konusu öneriyi Birleşmiş Milletler Ciro Edilebilir Kargo Belgeleri Sözleşmesi (Akra Sözleşmesi) (Accra Convention, Akra Konvansiyonu) ve ticaretin finansmanı perspektifinden değerlendirmekte, Türkiye ve Türk bankacılığı için sonuçlarını tartışmaktadır.

1. Raporun tezi: altyapı gerekli, ama yeterli değil

Rapor, Orta Koridor'un konteyner taşımacılığındaki asıl darboğazının ray, liman ve gemi eksikliğinden çok "işlem yükü" olduğunu sayısal olarak temellendiriyor. OECD verilerine dayanan tespite göre doğrudan işlem maliyetleri (idari ücretler, acente masrafları, belge hazırlama) ticarete konu malın değerinin yüzde 2'si ile 15'i arasında; dolaylı maliyetler (gümrükleme bekleme süreleri, sınır geçiş gecikmeleri, gayriresmî ödemeler) ise yüzde 1 ile 24'ü arasında değişebiliyor [1, 2]. Bu yük, ağırlığına oranla değeri yüksek olduğu için zaman, maliyet ve güvenilirliğe daha duyarlı olan konteyner yükünde daha da bağlayıcı hale geliyor.

Konteynerin koridor içindeki payı bugün toplam hacmin yüzde 8'i, petrol ve petrol ürünleri dışarıda bırakıldığında yüzde 21'i düzeyinde. Raporun "TCTC gelişme" senaryosunda bu paylar 2040'ta sırasıyla yüzde 19 ve 39'a çıkıyor; mevcut durum senaryosunda ise toplam pay yüzde 8'de kalıyor [1]. Avrasya kara köprüsü segmentindeki dönüşüm daha çarpıcı: koridor 2023'te yalnızca 2.754 konteyner taşımışken 2025'te bunun yaklaşık on katı, 27.669 konteyner taşıdığı tahmin ediliyor. Karşılaştırma için Çin–Avrupa Demiryolu Ekspresi (CRE) 2023'te 217.545, Doğu Asya–Avrupa deniz hatları ise 16,6 milyon konteyner taşımıştır [1]. Yazarlar bu on kat artışı "oyun değiştirici" olarak nitelendirmekle birlikte performans açığının üç kaynağına dikkat çekiyor: ağır işlem yükü, parçalı demiryolu ve deniz operasyonları ve süreçleri yeniden tasarlamadan dijitalleştirme eğilimi [1]. Orta Asya ticaretinin altyapıdan çok sınır geçiş maliyetlerine ve seyahat sürelerine bağlı olduğunu gösteren ampirik bulgular bu tespiti desteklemektedir [3].

2. Bir konteynerin belge yolculuğu: beş CIM/SMGS, iki konşimento, on transit rejimi

Raporun en öğretici bölümü, Doğu Asya'dan Avrupa'ya batı yönlü bir konteynerin belge zincirini adım adım izlemesidir. Yolculuk Çin Demiryolları'nın düzenlediği CIM/SMGS (International Convention Concerning the Carriage of Goods by Rai l/Agreement on the International Goodş Transport by Rail) birleşik hamule senedi ile başlar; bu belge hem taşıma sözleşmesi hem de gümrük transit belgesi işlevi görür. Ancak Kazakistan'a girişte, koridorda "through" (tek uçtan uca) hamule senedini mümkün kılacak taşıyıcılar arası anlaşmalar bulunmadığından, Kazakistan Demiryolları (KTZ) ikinci bir CIM/SMGS düzenler. Hazar geçişi için, 1924 tarihli Lahey Kuralları'ndan doğan Lahey-Visby Kuralları'na tabi bir deniz konşimentosu gerekir. Bakü'de Azerbaycan Demiryolları (ADY) üçüncü, Gürcistan sınırında Gürcistan Demiryolları dördüncü CIM/SMGS'yi düzenler;

Karadeniz geçişi ikinci konşimentoyu, Avrupa Birliği içi taşıma ise beşinci CIM/SMGS'yi gerektirir. Herhangi bir ayakta kamyon kullanılırsa CMR hamule senedi, ayrıca TIR Karnesi ve bazı ülkelerde (Azerbaycan, Türkiye ve Özbekistan dâhil) transit geçiş izni de eklenir [1, 5].

Sonuç: tek bir konteyner, kaynaktan varışa on kez gümrük transit rejimine girip çıkar; beş CIM/SMGS hamule senedi ve iki deniz konşimentosu, gerektiğinde CMR, TIR Karnesi ve geçiş izinleri ile taşınır. Rapor bunu "son derece gereksiz ve verimsiz bir taşıma ve gümrük transit yönetişim modeli" olarak tanımlıyor [1]. Oysa CIM/SMGS deneyimi belge birleştirmenin mümkün olduğunu göstermiştir: OSJD (Organization for Co-operation between Railways)'nin SMGS rejimi ile OTIF'in CIM rejimi arasındaki tarihsel bölünme 2006'da kabul edilen birleşik CIM/SMGS hamule senedi ile aşılmış, senedin operasyonel hale gelmesi on yılı aşan bir test dönemi gerektirmiştir. Bugün e-CIM/SMGS, Avrupa Birliği'nin 1 Nisan 2025'ten itibaren demiryolu ve karayolunu da kapsayan ICS2 giriş özet beyanı için gereken veri unsurlarını sağlamaktadır [1]. SMGS (Rusça: СМГС), uluslararası demiryolu yük taşımacılığında kullanılan bir taşıma senedi ve bu taşımaları düzenleyen anlaşmanın adıdır.

3. CRE'nin dersi: tek hamule senedi, tek sorumluluk, tek operatör

Rapor, Çin–Avrupa Demiryolu Ekspresi'nin yönetişim modelini kıyas ölçütü alıyor. CRE'nin iki yapısal avantajı — tek modlu olması ve güzergâhının büyük bölümünün Avrasya Ekonomik Birliği gümrük birliğinde kalması — Orta Koridor'da yoktur; ancak beş uygulaması ilke olarak aktarılabilir: (1) taşıyıcılar arası anlaşmalarla "through" CIM/SMGS hamule senedi; (2) ilk taşıyıcının tüm yolculuk boyunca sorumluluğu üstlenip diğer taşıyıcılara rücu ettiği sadeleştirilmiş sorumluluk rejimi; (3) hamule senedinin gümrük transit belgesi olarak kabulü ve demiryolu–gümrük sistemlerinin dijital bağlantısı; (4) 2018'den bu yana 5.430 kilometrelik geniş hat ağında fiilen tek taşıyıcı gibi davranan UTLC ERA* ortak girişimi; (5) CRCT (Chİna Railway Contaİner Transport Corporation Ltd)'nin kapıdan kapıya yük yaratma rolü [1, 4]. * UTLC ERA (United Transport and Logistics Company – Eurasian Rail Alliance), Asya ile Avrupa arasında demiryolu konteyner taşımacılığı yapan en büyük lojistik ortaklıklardan biridir.

Bu modelden hareketle rapor, Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan ve Türkiye demiryolu işletmeleri ile Hazar'daki ASCO ve Kazmortransflot'un konteyner operasyonlarını birleştiren, kendi tüzel kişiliğine sahip, varlık sahibi olmayan ancak operasyonel olarak tam entegre bir ortak girişim multimodal operatör öneriyor; Ekim 2023'te kurulan ve Ağustos 2025'te Çin Demiryolları'nın katıldığı Middle Corridor Multimodal Ltd. bu role kavuşturulabilir [1]. Kritik zorluk sorumluluk rejimidir: koridordaki birçok işletme devlet mülkiyetindedir ve transit sorumluluğu kamu garantisine dayanır; rapor, ortak girişimin sermaye yapısında bir sorumluluk rezervi veya sigorta olanağı öngörülmesini tavsiye ediyor [1].

4. Ciro edilebilir belgeler ve Akra Sözleşmesi: T3 belgesine giden yol

Raporun ticaretin finansmanı açısından en önemli bölümü, üçüncü belge kategorisine — ciro edilebilir mülkiyet belgelerine — ayrılmıştır. Deniz konşimentosu malı temsil eder; belgeyi elinde bulunduran mal üzerindeki hakları elinde bulundurur ve bu belge transit sırasında finansman ya da alım-satım işlemlerine konu olabilir. CIM/SMGS ve CMR hamule senetleri ile hava yük senetleri ise kural olarak ciro edilemez. Rapor bunu, demiryolu, karayolu ve havayolunu deniz taşımacılığı karşısında dezavantajlı bırakan "küresel bir boşluk" olarak tanımlıyor [1]. Bu boşluğu kapatmak üzere Birleşmiş Milletler Genel Kurulu 15 Aralık 2025'te Ciro Edilebilir Kargo Belgeleri Sözleşmesi'ni kabul etti; Sözleşme'nin imzaya açılış töreninin 2026'nın ikinci yarısında Akra'da yapılması ve Sözleşme'nin "Akra Sözleşmesi" (Accra Convention/Akra Konvansiyonu) adıyla anılması kararlaştırıldı [6, 7].

Sözleşme, kâğıt veya elektronik biçimde düzenlenebilen, taşıma modundan bağımsız yeni bir ciro edilebilir mülkiyet belgesi kategorisi yaratıyor. Cirolanabilir Cargo Belgesi (NCD) (Negotiable Cargo Documents)' in düzenlenmesi taşıma operatörü ile gönderen arasındaki anlaşmaya bağlı; belge, mevcut taşıma belgesinin her orijinaline taşıma operatörünce imzalanan bir kayıt (annotation) düşülerek ya da bağımsız bir belge olarak düzenlenebiliyor (md. 3). Belgeyi iyi niyetle devralan üçüncü kişi, belgedeki bilgilere dayanabiliyor; taşıma

operatörünün aksini ispatı bu kişiye karşı dinlenmiyor (md. 6) yani etkilemiyor. Elektronik NCD için aranan ölçütler — kaydın belge olarak tanımlanması, düzenlenmesinden hükümsüz kalmasına kadar "kontrol"e tabi tutulabilmesi ve bütünlüğünün korunması (md. 12) — UNCITRAL'ın Elektronik Devredilebilir Kayıtlar Model Kanunu (MLETR) ile aynı mantığı izliyor [6, 11]. Rapor, bir FIATA multimodal konşimentosuna (FBL/eFBL) veya CRCT'nin "tek konşimento" belgesine düşülecek NCD kaydı ile tek bir belgenin bütün güzergâhı kapsayabileceğini, böylece taşıma sözleşmesi, gümrük transit beyanı ve mülkiyet belgesi işlevleri için verinin bir kez girilmesinin mümkün olacağını vurguluyor; CargoX'in FIATA eFBL pilotu ve ESCAP'ın kuru liman pilot projeleri bu yöndeki ilk denemelerdir [1, 8, 9]. Sözleşme onuncu onay belgesinin tevdiinden 180 gün sonra yürürlüğe girecek (md. 25); Çin ve Orta Asya ülkeleri onaya güçlü ilgi göstermiş durumda [1, 6]. Yani on ülke sözleşemeye yani Akra Konvansiyonu'na imza koyduktan 180 gün sonra yürürlüğe girecektir. Uygulamada NCD'nin kullanılabilmesi için taraflardan birinin düzenlenen ülkede, çıkış veya varış ülkesinde olması yeterlidir. NCD'nin dünya çapında lojistik ve ticaretin finansmanını dönüştürmesi beklenmektedir.

Bu çerçevede rapor, koridorun ev sahibi ve uç ülkelerine üç eylem öneriyor: (1) Akra Sözleşmesi'ne katılarak, taşıma sözleşmesi, ön varış veri paylaşımlı gümrük transit beyanı ve tüm modlarda kullanılabilir ciro edilebilir mülkiyet belgesi işlevlerini birleştiren dijital bir T3 belgesi için deneme dönemleri başlatmak; (2) UTLC ERA'nın multimodal karşılığı olan ortak girişim operatörü kurmak; (3) bu operatörü yük yaratma ve kapıdan kapıya değer üretme odaklı yetkilendirmek. Yazarlar, CIM/SMGS ve TIR Karnesi deneyimlerinin kıyas ölçütü alınmasını, Çin Demiryolları, KTZ, TCDD, ADY ve Gürcistan Demiryolları'nın sorumluluk, karşılıklı tanıma ve elektronik veri değişimi müzakerelerine etkin katılımını ve finansörler ile sigortacıların pilot sonuçları hakkında bilgilendirilmesini öneriyor; Türkiye ve Gürcistan'ın EBRD ve Asya Kalkınma Bankası ile MLETR uyumlu hukuki reformlar üzerinde çalıştığı da kaydediliyor [1]. Bu çalışmalar devam ediyor.

5. Dijitalleşme: "dijitalleştirilmiş verimsizlik" tuzağı ve federatif model

Raporun dijitalleşme bölümü, sıkça gözden kaçan bir uyarıyla açılıyor: dijitalleşme bir amaç değil araçtır; neyin dijitalleştirildiği, dijitalleştirme eyleminin kendisi kadar önemlidir. Mevcut parçalı süreçler olduğu gibi dijitalleştirildiğinde ortaya beş elektronik CIM/SMGS, iki elektronik konşimento ve on gümrük rejimi geçişi çıkar; rapor bu duruma "dijitalleştirilmiş verimsizlik" adını veriyor [1]. Kâğıt gerekliliği de sürüyor: Azerbaycan, Kazakistan ve Özbekistan gümrük transit beyanlarının elektronik sunumunu mümkün kılmış olsa da çoğu koridor ülkesi e-CIM/SMGS, e-CMR ve e-TIR protokollerini tam olarak benimsemediğinden hamule senedi ve TIR Karnesi kâğıt kopyalarının gümrüğe ayrıca sunulmasını istemektedir [1, 5]. Dünya Gümrük Örgütü Veri Modeli'nin Haziran 2023'te yayımlanan 4. sürümü bu belgeleri kapsayan uyumlaştırılmış veri setini içerdiğinden benimsemeyi kolaylaştırmaktadır [1, 10].

Birlikte çalışabilirliğin yapı taşları olarak rapor, UN/CEFACT Multimodal Taşıma Referans Veri Modeli ve WCO Veri Modeli gibi veri standartlarını, AB'nin eFTI tüzüğünü, IDSA veri alanı mimarisini ve GLEIF'in doğrulanabilir tüzel kişi tanımlayıcısını (vLEI) sayıyor; hukuki çerçevede ise eIDAS, UNCITRAL Elektronik İmza Model Kanunu (2001) ve Kimlik Yönetimi ve Güven Hizmetleri Model Kanunu (2022) öne çıkıyor [1, 12, 13]. Kazakistan'ın e-hamule senedi sistemi, Azerbaycan'ın Dijital Ticaret Merkezi, Çin Demiryolları'nın 95306 platformu gibi ulusal platformlar ile PSA–Pegasus Logistics ortak girişiminin Ocak 2024'te Kazakistan'da başlattığı Dijital Ticaret Koridoru ve Türkiye merkezli TIRPORT gibi ticari girişimler mevcut; ancak platformlar ülkeler arasında bağlantısız ve KOBİ'ler için maliyetli [1, 14, 15, 16]. Raporun önerisi, 2023 çalıştaylarında Azerbaycan, Gürcistan ve Kazakistan temsilcilerinin ilke olarak benimsediği üç aşamalı federatif model: kısa vadede sektörel dijital merkezler, orta vadede ulusal merkezler, uzun vadede veri egemenliğini koruyan, UN/CEFACT–WCO semantiği, vLEI tabanlı dijital kimlik ve eFTI/eIDAS uyumu üzerine kurulu koridor çapında bir "merkezlerin merkezi" [1]. Blockchain ve dağıtık defter teknolojilerinin lojistikteki katkısı — kâğıt işlerinin azaltılması, geriye dönük değiştirilemezlik, menşe takibi ve akıllı sözleşmeler — bu mimaride yer bulabilir; ancak belirleyici olan teknoloji değil, süreçlerin yeniden tasarımı ve hukuki tanınmadır [1, 22, 24].

6. Ticaretin finansmanı ve Türkiye için sonuçlar

Raporun T3 önerisi, bankacılık ve akreditif uygulaması açısından birkaç somut sonuç doğurmaktadır.

Birincisi, UCP 600'ün taşıma belgesi maddeleri (19–25) mod esaslıdır: malı temsil eden ciro edilebilir belge yalnızca deniz konşimentosudur (m.20, m.22), Çok şekilli taşıma belgesi de UCP'de açık açık yazmadığı halde son modları deniz yoluysa ciro edilebilir şekilde düzenlenebilmektedir (m.19); demiryolu, karayolu ve havayolu belgeleri (m.23–24) ciro edilemeyen taşıma belgeleridir ve bankalar için teminat işlevi görmez. Akra Sözleşmesi'nin bir multimodal taşıma belgesine düşülen kayıtla o belgeyi ciro edilebilir mülkiyet belgesine dönüştürmesi, akreditif altında ibraz edilen belgenin hukuki niteliğini değiştirir: kanaatimizce belge, UCP 600 madde 19 kapsamında multimodal taşıma belgesi olarak incelenmeye devam ederken malı temsil etme işlevi de kazanacaktır. Aslında normalde bazı multimodal taşıma belgeleri yukarıda bellirtiğimiz gibi ciro edilebilir düzenelenebilmektedir. Dolayısıyla raporda bahsi geçen madde 19 kapsamındaki multimodal taşıma belgesinin NCD ile mülkiyeti temsil etme işlevi kazanacağı kısmi olarak yani bir kısım multimodal taşıma belgeleri için geçerli olacaktır. Raporu düzenleyenlerin bu bilgiye sahip olmadıkları anlaşılıyor. ISBP 821'de ve bilebildiğimiz kadarıyla mevcut ICC görüşlerinde NCD'lere ilişkin bir düzenleme henüz bulunmadığından, ICC Bankacılık Komisyonu'nun belgelerin incelenmesine ilişkin rehber üretmesi ve bankaların akreditif metinlerinde NCD kaydını açıkça talep etmeyi öğrenmesi gerekecektir [1, 18, 19, 25]. Rapor bunu söylemekle birlikte buna gerek yoktur, akreditif şartı olarak akreditifte belirtilmesi yeterli olacaktır.

İkincisi, elektronik NCD'nin "kontrol" ve bütünlük ölçütleri, eUCP'nin elektronik kayıt tanımı ve ICC'nin Dijital Ticaret İşlemleri için Birörnek Kurallar'ı (URDTT) ile aynı kavramsal zemini paylaşır. Bu, bankaların halihazırda eUCP ve URDTT için geliştirdikleri altyapı ve uyum çalışmalarının NCD'lere doğrudan uzatılabileceği anlamına gelir [21, 23, 24]. Eğer bankaların bu altyapıları varsa ekstra bir yatırım yapmalarına gerek olmayacaktır.

Üçüncüsü, Türkiye'nin hukuki hazırlığı belirleyicidir. Türk Ticaret Kanunu'nun 1526. maddesi konşimentonun elektronik imza ile düzenlenebileceğini kabul etmekle birlikte poliçe, bono, çek, makbuz senedi ve varant gibi senetler için güvenli elektronik imzayı dışlamakta; daha önemlisi Türk hukukunda elektronik devredilebilir kayıtların "kontrol" ölçütüyle kâğıt kıymetli evraka eşdeğer tutulmasını sağlayan genel bir çerçeve bulunmamaktadır. MLETR'in iç hukukumuza uygun eklemelerle dâhil edilmesi zorunlu bir ihtiyaç hâline gelmiştir; bu adım, raporda Türkiye için kaydedilen reform sürecini tamamlayacak ve elektronik NCD'nin iç hukukta tanınmasının zeminini oluşturacaktır [1, 11, 21]. MLETR'in iç hukukumuza uyarlama çalışmaları hızla devam etmektedir.

Dördüncüsü, Orta Koridor'daki uzun belge zinciri, akreditifli işlemlerde rezerv riskinin doğrudan kaynağıdır. Her yeni hamule senedi ve konşimento, akreditif şartlarıyla çelişebilecek yeni bir veri kümesi demektir; verinin yolculuğun başında bir kez girildiği T3 belgesi, hem bankalar için inceleme yükünü hem de ihracatçı için rezerv riskini azaltacaktır. NCD'lerin KOBİ'lere ve denize kıyısı olmayan ülkelere finansmana erişim sağlaması, nakit akışını iyileştirmesi ve mal transit halindeyken devri kolaylaştırması, koridor ekonomileri için raporun altyapı yatırımlarıyla eşdeğer bir kaldıraç etkisi taşımaktadır [18, 20]. T3 belgesinin yapılması UCP veya eUCP'de hemen revizyon yapılmasını gerektirmeyecektir. Burada bu yeni belgeyi ilgilendiren taşıma belgesi olacaktır ki oda NCD gibi kullanılmasının gerekmesi halinde akreditif şartıyla idare edilebilecektir. Gerekirse ICC, NCD ve T3 belgesi için Durum Notu (Poisition Paper) yayınlayabilecektir.

Sonuç olarak rapor, Orta Koridor'un konteyner kara köprüsü olarak rekabet edebilmesi için kademeli iyileştirmelerin yetmeyeceğini, belge birleştirme, dijitalleşme ve operasyonel entegrasyonun birlikte ele alındığı dönüşümsel bir değişimin gerektiğini savunuyor ve bu değişimin yıllar alacağını, dolayısıyla "harekete geçme zamanının şimdi" olduğunu belirtiyor [1]. Türkiye açısından öncelik sırası açıktır: MLETR uyumlu mevzuat, Akra Sözleşmesi'ne katılım için hazırlık, TCDD'nin ortak girişim ve sorumluluk müzakerelerinde etkin rol alması ve bankalar ile lojistik firmalarının Sözleşme yürürlüğe girmeden sistemlerini ve akreditif uygulamalarını NCD'lere göre hazırlamasıdır. ICC Türkiyenin bu konularda desteği her zaman olacaktır.

Kaynaklar

[1] Alam, M. M. ve Blancas, L. C. (2026). *Integration: World-Class Trade Logistics Along the Trans-Caspian Transport Corridor*. Europe and Central Asia Studies. Washington, DC: World Bank, Bölüm 7 ("Transforming the Trans-Caspian Transport Corridor through Improved Trade Facilitation, Digitalization, and Integrated Operations: Toward a Single Transport, Transit, and Trade (T3) Document"), s. 133–163. https://doi.org/10.1596/978-1-4648-2367-1

[2] Moïsé, E. ve Le Bris, F. (2013). "Trade Costs — What Have We Learned? A Synthesis Report". *OECD Trade Policy Paper* No. 150. Paris: OECD Publishing. https://doi.org/10.1787/5k47x2hjfn48-en

[3] Karymshakov, K. ve Sulaimanova, B. (2023). "Trade Facilitation, Infrastructure, and International Trade in Central Asian Countries". *ADB East Asia Working Paper* No. 58. Manila: Asian Development Bank. https://doi.org/10.22617/WPS230053-2

[4] UTLC ERA (2022). *People as the Foundation: Annual Report 2022*. Moskova: United Transport and Logistics Company–Eurasian Rail Alliance. https://annreport2022.utlc.com/en/

[5] ADB (2024). *Transit Trade Facilitation in Azerbaijan, Kazakhstan, and Uzbekistan*. Manila: Asian Development Bank. https://carecprogram.org/?publication=transit-trade-facilitation-in-azerbaijan-kazakhstan-and-uzbekistan

[6] UNCITRAL (2025). *United Nations Convention on Negotiable Cargo Documents (New York, 2025) — the "Accra Convention on Negotiable Cargo Documents"*, Genel Kurul kararı ve Sözleşme metni (md. 3, 6, 12, 25). https://uncitral.un.org/en/ncdconvention

[7] UNCITRAL (2026). *Information Brochure: United Nations Convention on Negotiable Cargo Documents*. Viyana: UNCITRAL Sekretaryası. https://uncitral.un.org/sites/default/files/2026-03/information_brochure_ncd_convention_26_february_2026.pdf

[8] CargoX (2025). "CargoX Enables Breakthrough FIATA Multimodal eFBL Pilot under Draft UN Convention on Negotiable Cargo Documents". https://cargox.io/content-hub/cargox-powers-a-breakthrough-in-multimodal-transport-documentation-the-fiata-efbl

[9] ESCAP (2026). "Strengthening Performance, Interconnections and Multimodal Network Integration of Dry Ports in the Asia-Pacific Region — Pilot Projects". https://www.unescap.org/projects/strengthening-dry-ports/pilot-projects

[10] OECD (2025). "The Digitalization of Trade Documents and Processes". *OECD Trade Policy Paper* No. 297. Paris: OECD Publishing. https://doi.org/10.1787/64872f25-en; Dünya Gümrük Örgütü Veri Modeli, sürüm 4 (Haziran 2023). https://www.wcoomd.org/DataModel

[11] UNCITRAL (2017). *UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records*. https://uncitral.un.org/en/texts/ecommerce/modellaw/electronic_transferable_records

[12] UNCITRAL (2001). *UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures*. https://uncitral.un.org/en/texts/ecommerce/modellaw/electronic_signatures

[13] UNCITRAL (2022). *UNCITRAL Model Law on the Use and Cross-Border Recognition of Identity Management and Trust Services*. https://uncitral.un.org/en/mlit

[14] China Railway (2025). "Helping Reduce National Logistics Costs and Supporting High-Quality Development of the Real Economy"; China Railway (2026), "95306 China Railway" platformu. http://www.china-railway.com.cn ; http://www.95306.cn/

[15] Digital Trade Hub of Azerbaijan (2019). https://dth.az ; Azerbaycan Dijital Kalkınma ve Ulaştırma Bakanlığı (2022), "A Single Center for Management of Transit Freight Created". https://mincom.gov.az

[16] SNI (2026). "Kazakhstan e-Waybill". https://snitechnology.net/kazakhstan-e-waybill/

[17] Özalp, A. *Abdurrahman Özalp — Uluslararası Ticaret, Akreditif ve ICC Kuralları* (kişisel web sitesi; makaleler, ücretsiz kitaplar ve ICC kaynakları). https://www.abdurrahmanozalp.com

[18] Özalp, A. "Birleşmiş Milletlerin Cirolanabilir Kargo Belgeleri Projesi (NCDs)". https://www.abdurrahmanozalp.com/FileUpload/as927292/File/birlesmis_milletlerin_cirolanabilir_kargo_belgeleri_projesi_makale_websitem_icin.pdf

[19] Özalp, A. "NCD Özet Makale (Akra Konvansiyonu)". https://www.abdurrahmanozalp.com/FileUpload/as927292/File/bm_ncd_ozet_makale_freeze.pdf

[20] Özalp, A. "NCD'lerin Ticaret, Lojistik ve Ticaretin Finansmanına Etkisi". https://www.abdurrahmanozalp.com/FileUpload/as927292/File/ncd_ticaret_lojistik_finansman_makale_freeze.pdf

[21] Özalp, A. "Devredilebilir Elektronik Kayıtlar Hakkında UNCITRAL Model Kanunu (MLETR)". https://www.abdurrahmanozalp.com/FileUpload/as927292/File/mletr_hakkinda_ao_makale_rev1.pdf

[22] Özalp, A. "Blockchain ve Lojistik". *Satın Alma Dergisi*. https://www.abdurrahmanozalp.com/FileUpload/as927292/File/blockchain_ve_lojistik_satin_alma_dergisi_icin.pdf

[23] Özalp, A. "Dijitalleşme Yolunda Yeni Kurallar: URDTT". *Dış Yönder*. https://www.abdurrahmanozalp.com/FileUpload/as927292/File/disyonder_makalem_urdtt.pdf

[24] Özalp, A. (2018). *Uluslararası Ticaretin Finansmanı, Prensipleri ve Blockchain*. (Bkz. www.abdurrahmanozalp.com, "Kitaplarım".)

[25] Özalp, A. *UCP 600'ın Kullanılması ve Akreditif*. (Bkz. www.abdurrahmanozalp.com, "Kitaplarım".)

[26] *Muneeza M. Alam and Luis C. Blancas, Integration World-Class Trade Logistics Along the Trans-Caspian Transport Corridor WORLD BANK GROUP, 2026*