ORTA TICARET VE TAŞIMA KORIDORU

2030'A KADAR HACMI ÜÇE KATLAMAK VE SEYAHAT SÜRESINI YARIYA INDIRMEK IÇIN POLITIKALAR VE YATIRIMLAR

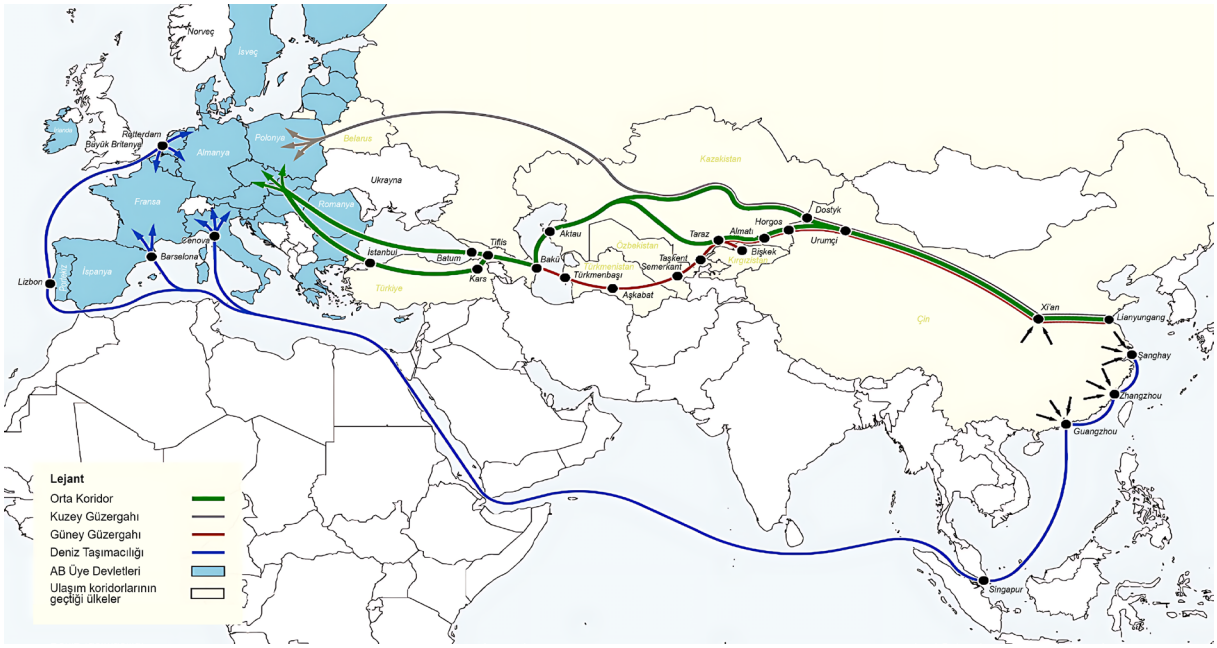
THE WORLD BANK
IBRD • IDA | WORLD BANK GROUP

KASIM 2023

Yönetici Özeti

Orta Koridor (OK), Çin'i Avrupa'ya bağlayan ve Rusya'nın Ukrayna'yı işgal etmesinin ardından büyük ilgi gören çok modlu bir ulaşım koridorudur. Orta Koridor, Dostyk veya Khorgos/Altynkol üzerinden Çin ile Kazakistan'ı birbirine bağlamakta, Kazakistan'ı demiryolu ile geçerek Aktau Limanına bağlamakta, Hazar Denizi'ni geçerek Bakü/Alyat Limanına ulaşmakta, Azerbaycan ve Gürcistan'ı demiryolu ile geçmekte, sonrasında ise ya Türkiye üzerinden demiryolu ile ya da Karadeniz'i geçerek Avrupa'ya ulaşmaktadır (Şekil YÖ1). Türkiye'deki verimsizlikler ve altyapı eksiklikleri nedeniyle şu anda işletmeciler tarafından Karadeniz güzergahı tercih edilmektedir. Bu rapor Kazakistan, Azerbaycan ve Gürcistan'dan geçen güzergah üzerinde odaklanmaktadır; daha sonra yapılacak bir çalışma ise Türkiye üzerinde odaklanacaktır. Çok sayıda sınırdan geçen, modlar arası aktarmaların yapıldığı ve operasyonel verimsizliklerin yaşandığı Orta Koridor, Kuzey güzergahına (Rusya üzerinden geçen) göre üç kat daha uzun zaman almaktadır ve süre bakımından deniz güzergahı ile benzerdir. Sonuç olarak, uzun mesafe ticaretinde daha düşük bir önceliğe sahip olmuştur:

Şekil YÖ1. *Avrupa ve Asya'yı bağlayan ticaret koridorları arasında Orta Koridorun yeri*



Rusya'nın Ukrayna'yı işgali, ticaret yollarını çeşitlendirerek ve ekonomik dayanıklılık oluşturarak, Rusya üzerinden geçen koridorlara bağımlılığı azaltacak alternatif bir koridor olarak Orta Koridor için yeni bir perspektif ortaya çıkardı. Orta Koridordaki konteyner trafiği 2022 yılında 2021 yılına göre yüzde 33 artış kaydetti. Ancak Rusya'nın Ukrayna'yı işgalinin hemen ardından nakliyecilerin benzeri görülmemiş miktarlardaki yük taşımacılığını Orta Koridora kaydırması ile birlikte, Koridorun sınırları hemen ortaya çıktı. Orta Koridorun teknik işletme kapasitesine ulaşılmasa da, sınır geçişleri, aktarma ve koordinasyon sorunları, taşımacılıkta çok yüksek gecikmelere ve alternatif koridorlara geri dönülmesine yol açmış, 2023 yılında (ilk 8 aylık dönem) konteyner trafiğinde 2022 yılının aynı dönemine göre yüzde 37'lik bir düşüşe sebep olmuştur.

Bu zorluklar ve Orta Koridorun potansiyeli göz önüne alındığında, uluslararası toplumun güçlü desteği ile birlikte Orta Koridorun verimliliğinin artırılması, Azerbaycan, Gürcistan ve Kazakistan (ve aynı zamanda Türkiye) için bir zorunluluk haline gelmiştir. Kasım 2022'de Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan ve Türkiye arasında, Orta Koridorun iyileştirilmesi için gereken öncelikli yatırımların ve eylemlerin belirlendiği bir "Yol Haritası" imzalandı. Haziran 2023'te Azerbaycan, Gürcistan ve Kazakistan ortak bir lojistik işletmecisinin oluşturulmasını kararlaştırdılar. Aynı zamanda, Dünya Bankası, AB, EBRD, Asya Kalkınma Bankası ve diğer çok taraflı kalkınma bankaları ile ikili ortaklar, teknik yardım ve yatırım sağlama konusundaki desteklerini ve ilgilerini teyit etmişlerdir.

Koridorun Çin ile Avrupa arasında bir kara köprüsü olarak rolü, üzerinde en fazla odaklanılan husus olmakla birlikte, koridor üzerinde yer alan ülkeler için daha önemli bir rol oynamaktadır. Rusya'nın Ukrayna'yı işgali, oynak bir jeopolitik bağlama uyum sağlamak için ekonomik dayanıklılığı ve fazlalığı sağlayacak kıtalararası bir ticaret yolu olarak Orta Koridora olan ilgiyi arttırmıştır. Bununla birlikte, ticaret ve ekonomi perspektifinden bakıldığında, Orta Koridor temel olarak Azerbaycan, Gürcistan Kazakistan için ticaret güzergahının çeşitlendirilmesi ve bağlantı olanaklarının geliştirilmesi için bir fırsat sunmaktadır. Bu ülkeler, önemli bir ticaret ortağı ve küresel ticaret limanlarına erişim aracı olarak büyük ölçüde Rusya'ya bağımlı durumdadır; bu durum ithalatın yüzde 39'unun Rusya'dan geldiği Kazakistan'da özellikle belirgindir[1]. Dolayısıyla Orta Koridor, bu ülkelerle diğer ülkeler arasındaki ticareti arttırma ve çeşitlendirme fırsatı sunabilir. Temel olarak, bu rapor deniz taşımacılığı da dahil olmak üzere çeşitli rakip rotaların bulunduğu kıtalararası trafik ile nispeten Orta Koridora daha fazla bağlı olan bölgesel olarak üretilen trafiği birbirinden ayırmaktadır.

Bu çalışma, Orta Koridor için beklenen talebin yanı sıra bu talepleri karşılamak için gereken eylem ve yatırımların kapsamlı bir değerlendirmesini sunarak Orta Koridora ilişkin yeni ve benzersiz bir yaklaşım sunmaktadır. Dünya Bankası, USAID, Asya Kalkınma Bankası ve en son olarak EBRD'nin çoğunlukla kapasite ve yatırım ihtiyaçları üzerinde odaklanan geçmiş çalışmalarını tamamlayıcı ve genişletici nitelikteki bu çalışma, üzerinde yoğunlaştığı hususlar bakımından iki önemli değişiklik ortaya koymaktadır. İlk olarak, hedefli politikalar aracılığıyla ilave ticaret fırsatlarının belirlenmesi de dahil olmak üzere, koridora yönelik potansiyel talebi daha iyi anlamak için, modelleme ve tahminleri de içeren kapsamlı bir ticaret değerlendirmesi sunmaktadır. İkinci olarak, altyapı önceliklerinin bir değerlendirmesini sunarken, temel olarak verimliliğin arttırılması ve mevcut kapasitelerin kullanımının en üst düzeye çıkarılması üzerinde odaklanmaktadır. Mevcut çalışmanın coğrafi kapsamı Azerbaycan, Gürcistan ve Kazakistan üzerinde

---

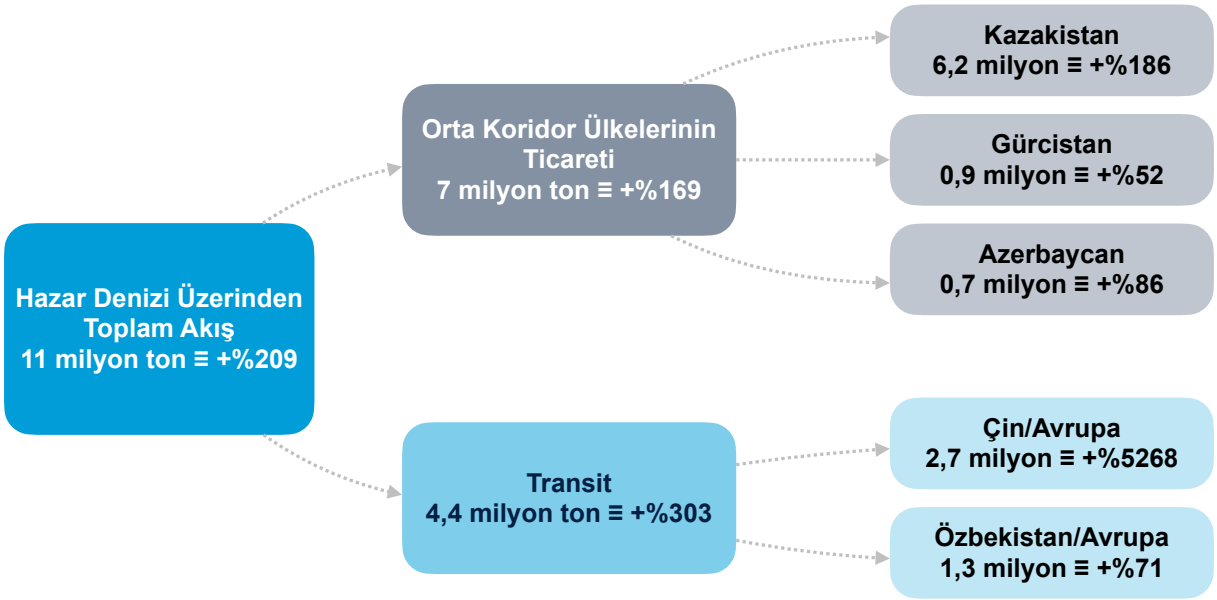
1 Değer olarak. 2017 ile 2021 yılları arasındaki ortalama.

odaklanmaktadır. Daha sonra yapılacak bir tamamlayıcı takip çalışması, Türkiye'yi kapsayacak ve alternatif koridorların ve modların yarattığı rekabeti değerlendirecektir. Diğer tamamlayıcı çalışmalar arasında bir koridor dijitalleştirme raporu ve koridor üzerinde yer alan ana limanların daha derinlemesine bir değerlendirmesi bulunmaktadır.

Bu faaliyet için geliştirilen ticaret modeli, Çin ile AB arasındaki ticarette 2030 yılına kadar yaklaşık yüzde 30'luuk bir toplam artış öngörmektedir. Bu ticaretteki dengesizlik devam edecek, batıya yönelik akışlar toplam ticaretin yüzde 62'sini oluşturacaktır. Büyük ölçüde Kazakistan'ın ihracatının etkisiyle, Azerbaycan, Gürcistan ve Kazakistan'dan kaynaklanan ticaret toplam ticareti yüzde 37 artarken, bu üç ülke ile AB arasındaki ticaret yüzde 28 artacaktır. Koridor ve güzergah bazında yük tahsisinde, maliyet ve süreyi içeren koridor özelliklerinin yanı sıra, mevcut her alternatif için maliyet ve zaman bileşimine olan hassasiyetin temsil ettiği yük özellikleri belirleyici olmaktadır. Güzergah veya koridora kapasite kısıtları uygulanmamaktadır.

> *"Modelimize göre Orta Koridor üzerinden gerçekleşen ticaret hacimlerinin 2030 yılına kadar üç katına çıkması beklenmektedir; ancak bu büyük ölçüde bölgesel bir koridor olarak kalacaktır ve kıtalar arası ticaret bu ticaret hacimlerinin sadece küçük bir oranını oluşturacaktır"*

Şekil YÖ2. *Hazar Denizi üzerinden gerçekleşen Orta Koridor trafiğinin 2030 yılına kadar üç katına çıkarak 11 milyon tona ulaşacağı öngörülmektedir*



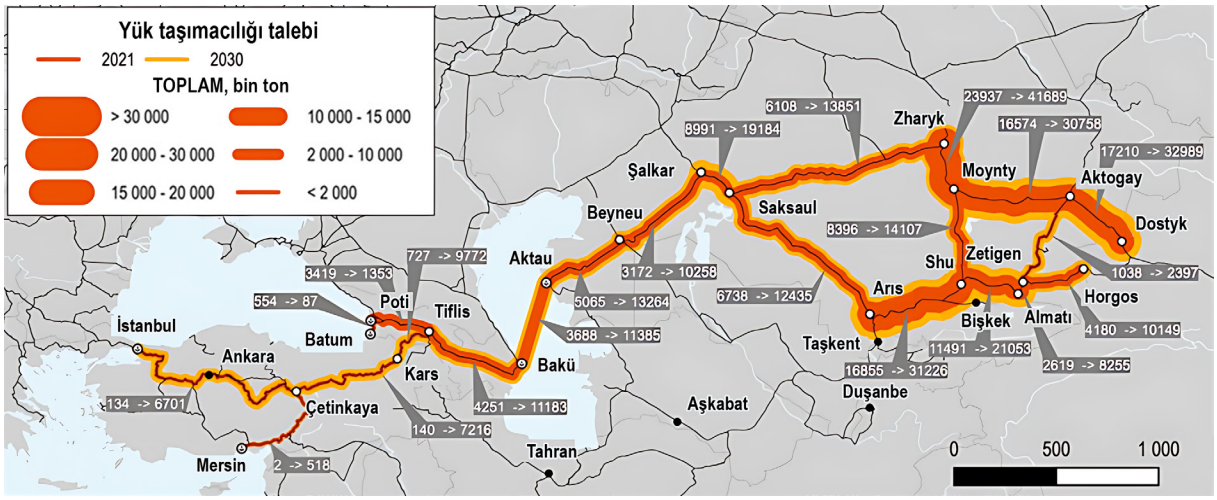
Kaynak: InfraForecast yazılımında yapılan sadeleştirilmiş ticaret ve taşımacılık modellemesine dayalı olarak yazarların kendi hesaplamaları. Not: ≡ işareti 2021 ile 2030 arasındaki yüzdelik artışa eşdeğer anlamına gelmektedir.

İyi performans gösteren bir koridor varsayımında altında bile, Orta Koridor çoğunlukla bölgesel bir koridor olarak kalacak ve 2030 yılına kadar kıtalararası ticaret toplam ticaret hacminin yüzde 40'ından azını temsil edecektir (Şekil YÖ 2). Aynı şekilde Orta Koridor kıtalar arası ticarette küçük bir oyuncu olarak kalacaktır. Bunun nedeni, kıtalararası ticaret için, özellikle de Asya ile Avrupa arasındaki derin deniz taşımacılığı seçeneği olmak üzere farklı bağlantı seçeneklerinin bulunmasıdır. Orta Koridorun faaliyete geçtiği bir senaryoda, Hazar Denizi üzerinden Orta Koridor boyunca gerçekleşen akışın 2030 yılına kadar 2021 yılına göre üçe katlanarak 11 milyon tona ulaşması beklenmektedir. Hazar Denizi üzerinden gerçekleşen toplam akışın yaklaşık 4 milyon tonu, konteyner taşımacılığına yönelik öngörülen talebi temsil etmektedir. Orta Koridorda iyileştirmelerin yapılmaması durumunda taşımacılık talebi öngörülen artıştan yüzde 35 daha düşük olacaktır. Avrupa ile Kazakistan arasındaki ticaret ve Avrupa ile Çin arasındaki ticaret, Orta Koridor üzerinden gerçekleşen transit yük taşımacılığı hacimlerinin en büyük bölümünü oluşturacaktır. Çin ile Avrupa arasındaki ticaret, 2030 yılına kadar koridor kullanımında gerçekleşecek artışın en büyük bölümünü oluşturacaktır (yüzde +5.268), ancak bu toplam ticaretin küçük bir kısmını oluşturacaktır (AB-Çin ticaretinin yaklaşık yüzde 1'i). Orta Koridorun işler hale gelmesi durumunda, 2030 yılında Hazar Denizi üzerinden gerçekleşecek ticaret, Orta Koridor ülkeleri arasındaki ticaretin yüzde 60'ından fazlasını oluşturacaktır; bu oran 2021 yılı itibariyle yüzde 40 idi.

Orta Koridorun işler hale gelmesinin, yük taşımacılığı cirosunu mutlak bazda önemli ölçüde arttırması, konteyner taşımacılığının 1,5 kat artması beklenmektedir. Bu gelişme neredeyse iki katına çıkması beklenen gübre gibi yüksek katma değerli emtiaların lehine akışların çeşitlendirilmesini de sağlayacaktır. Olumlu yönde etkilenen diğer emtialar arasında metal eşyalar, hazır gıda ürünleri, makine ve kimyasallar yer almaktadır. Önerilen tüm iyileştirmelerin gerçekleştirildiği, Orta Koridorun işler hale getirildiği senaryoda, daha yüksek değere sahip mallar, özellikle de seyahat süresine daha duyarlı olan ve şu anda Kuzey güzergahının kullanıldığı mallar kısmen Orta Koridora kayacaktır. Hammaddenin payı yüzde 60'tan yüzde 53'e düşürülecektir. Hazar Denizi üzerinden gerçekleşen 'temel' Orta Koridor bağlantıları için, petrol ve petrol ürünleri ile demir ve demir dışı metaller gibi ürünler önemli hacim oluşturmaya devam edecektir. Bu emtiaların Orta Koridorun doğu bölümlerinden yüklenmesi nedeniyle (Şekil YÖ3), Orta Koridorun doğu bölümleri için toplam talep daha yüksek kalacaktır. Bu durum, koridorun geliştirilmesinin OK ülke düzeyindeki etkileri bakımından belirleyici olacaktır.

> *"Orta Koridor, Orta Asya ve Güney Kafkasya'ya ticaret yollarını ve ortaklarını çeşitlendirmeleri için bir fırsat sunmaktadır"*

Şekil YÖ3. *2021 ve 2030 yıllarında Orta Koridor üzerinden yük akışları*



Notlar: Parlak turuncu çizginin kalınlığı, 2021 yılında ilgili Orta Koridor kesimi üzerinden gerçekleşen ithalat-ihracat ve transit sevkiyatlarının toplam hacmini temsil etmektedir. Sarı sınırın kalınlığı, 2030 yılında öngörülen taşımacılık hacmiyle orantılıdır. Gri etiketler, hem 2021 hem de 2030 için bin ton bazında ifade edilen spesifik sevkiyat hacimlerini göstermektedir.

Orta Koridorun, Kazakistan, Azerbaycan ve Gürcistan için ticaret yollarının çeşitlendirilmesinde potansiyel olarak büyük bir rolü bulunmaktadır. Orta Koridor, bu ülkelerden kaynaklanan tedarik zincirlerini yeniden yönlendirmede, ülkelerin ticaretindeki dirençliliği arttırmada ve bölgesel olarak yakın geleneksel ticaret ortaklarına (Rusya ve Çin) bağımlılığı azaltmada rol oynayacaktır. Özellikle ithalatın çeşitlendirilmesi ve Avrupa'ya ulaşan ihracat payının artmasının yanı sıra Orta Doğu, Kuzey Afrika, Güney ve Güneydoğu Asya'daki potansiyel yeni pazarlar buna katkıda bulunacaktır. Bu ülkeler yeni pazarlara

ihracat yapma girişiminde bulunarak ihracatlarını çeşitlendirebilecek ve böylece daha karmaşık ürünlerin üretimini yapabileceklerdir.

Kazakistan, Azerbaycan ve Gürcistan, özel olarak oluşturulan politikalarla üretim faaliyetlerinin kümelenmesini teşvik ederek ihracat hacimlerini ve ürünlerin katma değerini artırabilir. 2021 yılından 2030 yılına kadar olan dönem için, üç ülkenin kargo tabanındaki toplam potansiyel artış 90 milyon ton (yüzde +44) olacaktır. Bunun 70 milyon tonu Kazakistan'ın ilave ihracatını oluşturmaktadır. En büyük ticaret potansiyeli fırsatları, ulaşım bağlantılarının olmaması ve yüksek ticaret maliyetleri nedeniyle bu ülkelerin neredeyse erişemediği yeni pazarlara yönelik ihracatın arttırılmasında yatmaktadır. Lojistik kümelerindeki iyileşme ve uzmanlaşmış faaliyetlerin yoğunlaşması, şirketlerin bir yandan yer paylaşımından yararlanırken aynı zamanda entegre lojistik çözümler sunmalarını sağlayacaktır. Bu kümelenme merkezleri, daha yüksek katma değerli malların geliştirilmesinin desteklenmesine yardımcı olacaktır.

İlgili paydaşlar arasında yapılan bir anket, mevcut Orta Koridor nakliye maliyetlerinin yüksek ve daha da önemlisi istikrarsız olduğunu ortaya çıkarmıştır. Maliyet dalgalanmakla birlikte, Orta Koridorda ulaşım süresi iki kat daha uzun olmasına rağmen, alternatif Kuzey Güzergahının sabit ücretine yakındır; 2022 yılında Dostyk veya Khorgos'tan Köstence'ye Orta Koridor üzerinden yük taşıması ortalama 50-53 gün sürmüştür. En uzun taşıma süreleri, liman kapasitesi fazla olsa bile, deniz geçişlerinde yaşanmaktadır; liman operasyonları ve tarifeler kritik konular olsa da, bildirilen temel sorunlar gemi azlığıyla ilgilidir ve bunu nakliye belgelerindeki hatalar takip etmektedir. Yüksek fiyatlar, süre öngörülemezliği, takip sistemlerinin olmaması, aktarma ve son kilometre teslimatıyla ilgili sorunlar, demiryolu araçlarının ve lojistik merkezlerinin düşük kalitesi, orta Koridor üzerinden demiryolu taşımacılığını etkileyen temel sorunlar olarak belirtilmektedir.

Bu çalışma için yapılan değerlendirme paydaş anketinin sonuçlarını desteklemiştir. Orta Koridorun kapasite sınırlamaları ve operasyonel darboğazları, koridor üzerinde zaman maliyetine göre sıralanan beş ana tür faktörden kaynaklanmaktadır: Koridor koordinasyonu ve yönetimi, limanlardaki ve deniz hizmetlerindeki darboğazlar, demiryolu, sınır geçiş noktaları, bunların tümünün ilgili olduğu veri ve bilgi paylaşımındaki darboğazlar.

> *"Orta vadede büyük yatırımlar gerekli olsa da, verimlilik iyileştirmeleri sayesinde nakliye süresinin yarıya indirilmesiyle önemli kazanımlar elde edilebilir."*

Mevcut sorunlar şunlardır:

1. **Bunlardan birincisi ve muhtemelen de en önemlisi koridor koordinasyonu ve yönetiminin eksikliğidir.** Arayüzlerde ve aktarmalarda zaman kaybının önlenmesini sağlayacak, başlangıç noktasından varış noktasına kadar nakliyeden sorumlu bir işletmecinin olmaması, çok sayıda işletmecinin ve arayüzün olmasından kaynaklanan sorunu daha da kötüleştirmektedir. Tek bir işletmecinin oluşturulmasına ilişkin yakın zamanda yapılan anlaşma, eğer doğru şekilde uygulanırsa, bu soruna yanıt vererek süreyi kısaltabilir ve nakliyecilerin güvenini artırabilir.

2. **İkinci tür kısıt, hem Hazar Denizi ve hem de Karadeniz'deki limanların ve Hazar Denizi'ndeki nakliye hizmetlerinin işletme verimliliğinin zayıf olması ilgilidir.** Limanlar nominal kapasitelerinin altında çalışmaktadır ve hepsi uygun ekipmanlara sahip değillerdir. Bazılarının demiryollarına ilk/son kilometre bağlantısı zayıftır ve yüksek rüzgar hızları nedeniyle uzun süre kullanılamadıkları durumlar olmaktadır; bunların tümü nispeten uzun kargo bekleme sürelerine ve maliyetlerine yol açmaktadır. Ayrıca Hazar Denizi'ni geçecek gemi eksikliği yaşanmaktadır ve mevcut olanlar da düşük hızlarda çalışıyor. Nakliye tarifeleri de söz konusu mesafeler için beklenenden çok daha yüksektir.

3. **Üçüncü bir darboğaz demiryollarının uçtan uca altyapısıyla ilgilidir.** Teorik olarak demiryolları, uzun mesafeler ve koridordan akan sevkiyat türleri göz önüne alındığında, Orta Koridora göre karşılaştırmalı bir avantaja sahiptir. Ancak demiryolu işletmeleri, liman-demiryolu arayüzlerinde ekipman eksikliğinin, zayıf bağlantıların ve verimsiz işletme uygulamalarının gecikmelere neden olduğu ve maliyetleri artırdığı yerel kısıtlardan etkilenmektedir.

4. **Dördüncü darboğaz, farklı ülkelerdeki demiryolu işletmecilerinin arayüz oluşturduğu sınır geçiş noktalarındaki gecikmelerdir.** Gecikmeler kısmen, hizmet sağlayıcılar ile düzenleyici kurumlar arasındaki verimsiz veri akışıyla ilgili olan beşinci ana darboğazdan kaynaklanmaktadır.

5. **Orta Koridor paydaşlarının çoğu modern bilgi teknolojisi çözümlerini kullanmakla birlikte, sistemler standart bir şekilde kullanılmamaktadır ve birbirleri ile entegre değillerdir.** Bu durum mükerrer belge gerekliliklerine, standart veri gerekliliklerinin olmamasına ve aynı ülkedeki hizmet sağlayıcılar arasındaki ve koridor ülkeleri arasındaki arayüz noktalarında verimsiz süreçlere yol açmaktadır.

Koridorun çekiciliğini artırmak amacıyla, orta vadeli yatırımlarla sağlanacak daha iyi koordinasyon, lojistik hizmetleri ve dijitalleşme yoluyla kısa vadede elde edilebilecek verimlilik kazanımlarına ihtiyaç duyulmaktadır. Orta Koridor, önümüzdeki 10 yıl içinde, büyük ölçüde belirlenmiş ve ülkeler tarafından kabul edilmiş olan (Kasım 2022'de Yol Haritası imzalandı) büyük yatırımlar gerektirecektir; ancak kısa vadede diğer önlemlerin yanı sıra sağlanacak daha iyi koordinasyon, lojistik hizmetleri ve dijitalleşme yoluyla çok büyük verimlilik iyileştirmeleri elde edilebilir.

Raporun beş ana mesajı şunlardır:

1. **Orta Koridorun ekonomik bir koridor olarak yeniden düşünülmesi.** Bu raporun ana sonucu, Orta Koridorun baz talebinin içsel olduğu, yani koridor ülkeleri içerisinde üretildiğidir. Dolayısıyla, Orta Koridor, koridorun geçtiği bölgelerde bağlantı olanaklarında yapılacak iyileştirmeler ve doğal ekonomik potansiyel arasındaki sinerji ile, bir ekonomik koridor olarak gelişme konusunda büyük bir potansiyele sahiptir ve bu da daha fazla iyileştirmeyi teşvik etmektedir. Bir ekonomik koridorun geliştirilmesi için çeşitli gereklilikler vardır; bunlardan en önemlisi, ülke sınırlarını aşan ve koridoru entegre bir ticaret yolu ve ekonomik bölge olarak geliştirme, etkili bir şekilde tanıtma ve kullanımını en üst düzeye çıkarma yetkisine sahip kurumsal bir mekanizmanın kabul edilmesidir.

2. **Koridor uzunluğuna ilişkin lojistik çözümlerin sunulması.** Bağlantı olanaklarında erken aşamada sağlanabilecek kazanım kaynaklarından birisi, koridor boyunca kesintisiz işletme sağlayarak elde edilebilir. Bu, koridor ülkelerinin hizmet sağlayıcılarının, işletme faaliyetlerinin ve lojistik hizmetlerinin güvenilirliğine ve öngörülebilirliğine öncelik vermelerini, tarifeler açısından şeffaflık sağlamalarını ve ölçekten elde edilen kazanımı en üst düzeye çıkarmak amacıyla trafiği konsolide edecek olanaklar geliştirmelerini gerektirmektedir. Koridorların değer önermesi, büyük hacimli trafikle çalıştıklarında en üst düzeye çıkar ve bu da kapasite ve hizmet kalitesinde sürekli iyileştirmelerin yapılmasına yardımcı olur. Ayrıca mevcut dağınık uygulamalar karşısında, uçtan uca hizmet standartlarının ve tarifelerin sunulması özellikle önemlidir.

3. **Süreçlerde ve prosedürlerde reform ve sadeleştirme yapılması.** Çok modlu bir koridor olarak Orta Koridordaki faaliyetlerin öne çıkan unsurları, işletme kuruluşları arasındaki çeşitli trafik, veri ve ödeme alışverişleridir. Bununla birlikte, bu tür alışverişler maliyetlerin artmasına ve güvenilirliğin azalmasına neden olabilecek bir sürtüşme kaynağı da olabilir. Bu rapor, trafiğin spesifik ve dinamik bir kategorisi olarak konteyner operasyonlarının sorumluluğunu üstlenecek uluslararası bir konteyner operatörüyle güçlü bir ortaklık kurulmasını ve transit olarak taşınan mallara ilişkin işlemlerin sadeleştirilmesi amacıyla özellikle gümrük idareleri olmak üzere sınır kurumları arasında daha iyi koordinasyon sağlanmasını önermektedir. Koridor taşımacılık sisteminde özellikle önemli bir mod olduğundan dolayı, üç ülkenin demiryolları arasındaki koordinasyon özellikle önem taşımaktadır.

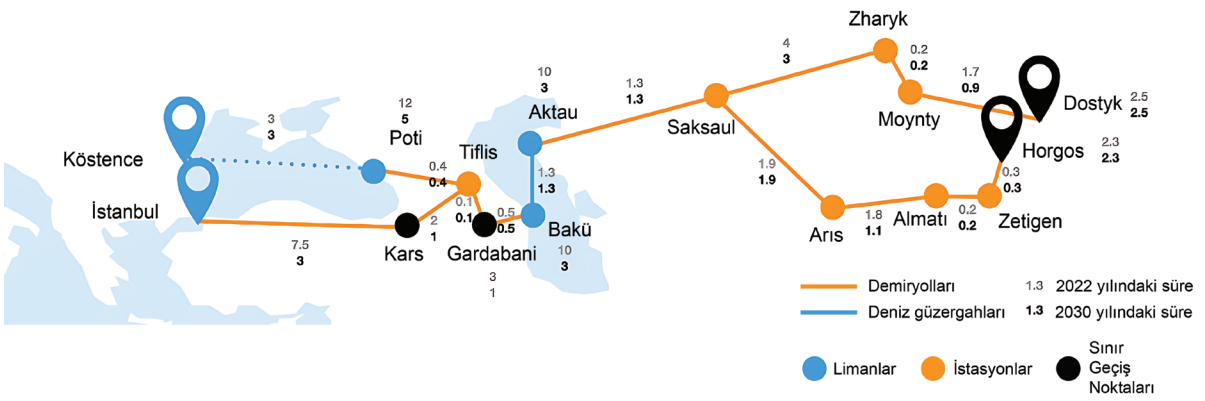
4. **Dijital veri akışlarının potansiyelinden kaldıraç olarak yararlanılması.** Orta Koridor paydaşlarının önemli bir endişesi, hareket halindeki sevkiyatların görünürlüğünün sınırlı olması ve sınırlardaki operasyonel ve düzenleyici kontrollerden dolayı veya iki taşıma modunun birbirine bağlanması sırasında yaşanan gecikmelerdir. Bu rapor, hizmet sağlayıcılar ile taşımacılar veya bunların acenteleri arasında hızlı ve doğru

bilgi paylaşımını sağlamak için koridor süreçlerinin dijitalleştirilmesini ve dijital veri akışlarından yararlanılmasını önermektedir. Orta Koridordaki işlemlerin ve faaliyetlerin dijital dönüşümüne yönelik birleşik, birlikte çalışabilir bir çerçevenin uygulanmasına yönelik bir yol haritasının geliştirilmesi önemlidir.

5. **Sağlam bir önceliklendirme sürecine uygun olarak koridor boyunca altyapı ve ekipman iyileştirmelerine devam edilmesi.** Koridor ülkeleri kapasiteyi artırmaya devam etmek için bir Yol Haritası kabul etmiş ve uygulamaya almış olsalar da, bu rapor, spesifik riskler oluşturmaları nedeniyle daha yüksek önceliğe sahip olması gereken belirli unsurların bulunduğunu ortaya koymaktadır. Bunlar, limanlar ve demiryolları arasındaki bağlantı olanakları, verimliliği artırmak için belirli ekipmanların satın alınması, liman operasyonlarını engelleyen hava koşullarına göre önlem alınması ve Hazar Denizi'ndeki düşen su seviyelerine uyum sağlanması ile ilgilidir. Yüksek rüzgar hızlarının neden olduğu operasyonel riskler, uygun ekipmanın alınmasıyla azaltılabilir. Ancak deniz seviyesinde yaşanan düşüş, limanda dip taraması yapılması veya daha düşük su çekimine sahip yeni nesil gemilerin kullanılmaya başlaması gibi mühendislik çözümlerini de gerektirebilir. Bu aynı zamanda seyrüsefere ve liman gemi trafiği yönetimine yönelik modern yardımlara ve römorkörler ve kılavuzluk için prosedürlerin geliştirilmesine yatırım yapılmasını da içerebilir. Kazakistan'da, kapasite iyileştirmesi konusunda birbiriyle çatışan öncelikler, açık bir transit politikası oluşturulmasını gerektirecektir.

Bu eylemlerle birlikte, Orta Koridor, 2030 yılına kadar taşıma sürelerini 2021 yılına göre yarı yarıya indirirken, taşıma hacimlerini üç katına çıkarabilir. Yatırımların ve politika müdahalelerinin dikkatli bir bileşimiyle birlikte, Orta Koridorun bir dereceye kadar kıtalararası ticaret için ekonomik ve jeopolitik dirençlilik sağlayabileceği ve limanlara erişim yoluyla Çin'e, Avrupa'ya ve dünyaya ulaşan güvenilir bir güzergah sağlayarak Orta Asya ve Güney Kafkasya'nın ticaret ve kalkınma potansiyelinin ortaya çıkarılmasına katkıda bulunacağı beklenmektedir.

Şekil YÖ4. *2022 yılı için ve bu rapordaki önerilerin uygulanması halinde 2030 yılı için beklenen, Orta Koridor güzergahlarının süre dağılımı (gün olarak).*



Kaynak: Yazarlar tarafından ulusal demiryolları ve limanların resmi ulusal belgelerine ve yatırım programlarına esas alınarak derlenmiştir. Not: Bu şekilde 2022 için aşırı zirve değerler (aykırı değerler) dikkate alınmamıştır

Hızlı ve maliyet etkin operasyonel iyileştirmeler için birçok fırsat bulunmaktadır. Yukarıda özetlenen ve Bölüm 3'te ayrıntıları verilen bazı eylem ve yatırımların hazırlanması ve uygulanması yıllar alırken, aşağıda özetlenen bazı eylemler sınırlı yatırımlarla önemli iyileştirmeler sağlayabilir ve acil olarak dikkate alınabilecek öncelikler olarak değerlendirilebilir.

Tablo YÖ1. *Hızlı bir şekilde dikkate alınabilecek operasyonel eylemlerin özeti – "hızlı kazanımlar"*

	Kazakistan	**Azerbaycan**	**Gürcistan**
Taşımacılık zinciri genelinde	Nihai nakliye fiyatlarının şeffaflığının ve öngörülebilirliğinin sağlanması. Kargo hareketinin takip edilebilirliğinin sağlanması. Hem demiryolu hem de Hazar Denizi için olmak üzere, elektronik belgelere uygun bir geçişin sağlanması. Yük birleştirmenin teşvik edilmesi, demiryoluna geçiş yapılması ve lojistik merkezlerinin oluşturulması yoluyla doğu-batı trafik dengesinin iyileştirilmesi.		
Limanlar ve Denizcilik	Bekleme süresinin azaltılması, liman kapatma parametrelerinin gözden geçirilmesi. Aktau-Bakü güzergahında konteyner taşıma kapasitesinin artırılması. Konteynerler için nakliye ücretlerinin ve liman tarifelerinin düşürülmesi. Tüm piyasa oyuncularının liman hizmetlerine ayrımcı olmayan erişiminin sağlanması.	Bekleme süresinin azaltılması, gemiden kıyıya elleçleme faaliyetlerinin iyileştirilmesi. Bakü-Aktau güzergahında konteyner nakliye kapasitesinin artırılması. Konteynerler için nakliye ücretlerinin ve liman tarifelerinin düşürülmesi.	Liman demiryolu/ karayolu operasyonlarının iyileştirilmesi, seyrüsefer kanalının iyileştirilmesi. Konteynerlere yönelik liman tarifelerinin düşürülmesi (şu anda tüm Karadeniz'deki en yüksek tarifelerdir).
Demiryolları ve Sınır Geçiş Noktaları	Demiryolu araçlarının mevcudiyetinin sağlanması, manevra operasyonlarının iyileştirilmesi.	Özellikle Gürcistan/Azerbaycan Sınır geçiş Noktasında olmak üzere demiryolu araçlarının mevcudiyetinin sağlanması, karayolu ve liman akta5rmalarının iyileştirilmesi.	