



http://www.turansam.org

TURAN-SAM: TURAN Stratejik Araştırmalar Merkezi * TURAN-CSR: TURAN Center for Strategic Researches
TURAN-SAM Uluslararası Bilimsel Hakemli Dergisi; ISSN: 1308-8041, e-ISSN: 1309-4033; Cilt: 8/İLKBAHAR, Sayı: 30
TURAN-CSR International Scientific Peer-Reviewed and Refereed Journal; ISSN: 1308-8041, e-ISSN: 1309-4033; Volume: 8/SPRING, Issue: 30

(28)

Gamze HACIAHMETOĐLU*

DEMİR İPEK YOLU PROJESİ VE TÜRKİYE'YE YÖNELİK BİR SWOT ANALİZİ
IRON SILK ROAD PROJECT AND TURKEY ORIENTED SWOT ANALYSIS

ÖZ

Bu çalışma demiryolu taşımacılık sektörünü kavramsal bakış açısıyla incelemektedir.

Bu sebeple; demiryolu taşımacılığı tarihçesi, gelişimi, geliştirilen projeler ile Türkiye demiryolu taşımacılığının mevcut sorunları ve çözüm önerileri hakkında temel bilgiler verilerek iç ve dış çevreden kaynaklanan fırsat ve tehditleri saptamak için stratejik bir değere sahip SWOT analizi çalışması yapılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Demiryolu Taşımacılığı, Demiryolu Taşımacılık Sektörü, Demir İpekyolu Projesi.

JEL Kodları: L91, L92, L98.

ABSTRACT

This study analyses railway transport sector as a conceptual view point.

Accordingly; history of railway transportation, development of railway transportation, built-up projects and the current problems of Turkish railway transportation as well as solving proposals were discussed, Swot analysis is a strategic value was made to identify oppurtunities and threats arising from the internal and external enviroment.

Keywords: Railway Transportation, Railway Transportation Sector, Iron Silkway Project.

JEL Codes: L91, L92, L98.

* Yüksek Lisans Öğrencisi, İstanbul Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fakültesi, Tedarik Zinciri Yönetimi, İstanbul/TÜRKİYE;
gamze.karik@ogr.iu.edu.tr





<http://www.turansam.org>

TURAN-SAM: TURAN Stratejik Araştırmalar Merkezi * TURAN-CSR: TURAN Center for Strategic Researches
TURAN-SAM Uluslararası Bilimsel Hakemli Dergisi; ISSN: 1308-8041, e-ISSN: 1309-4033; Cilt: 8/ILKBAHAR, Sayı: 30
TURAN-CSR International Scientific Peer-Reviewed and Refereed Journal; ISSN: 1308-8041, e-ISSN: 1309-4033; Volume: 8/SPRING, Issue: 30

GİRİŞ

Yurtiçi ve uluslararası yolcu ve yük akışının zamanla artmasıyla, ulaştırma hizmetlerinin maliyeti, niteliği ve faaliyeti ekonomik olarak büyük önem kazanmıştır. Bugün, Tarihi İpek Yolu güzergâhı üzerindeki ülkeler arası ticari ilişkilerin yeniden harekete geçirilmesine yönelik projeler ortaya konmaktadır. İpek Yolu projelerinin temel hedefi; lojistik ve yerel ulaşım altyapılarının güçlendirilmesidir. Anadolu yarımadasının İpekyolu güzergâhının kavşak noktasında oluşu sebebiyle; Türkiye, geliştirilen projeler kapsamında kilit bir ülke konumundadır. Özellikle; İpek Yolu'nu demiryolu ağlarında tekrardan canlandıran "İpek Demiryolu" yüzyılın projesi olarak kabul edilmektedir

1. Taşımacılığın Tarihsel Gelişimi

1.1 İpek Yolu Taşımacılığı

Medeniyetlerin gelişimi ile taşımacılık sistemlerinin gelişimi arasında yakın bir ilişki vardır. Tarihin ilk zamanlarından bu yana, karayolu güzergâhında bilinen en önemli ticaret yollarından biri olan Çin 'den başlayarak Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlayan İpek Yolu, Karadeniz'de (Trabzon) deniz bağlantısı sağlamakta; böylece Balkanlar ve Avrupa'ya ulaşabilmekteydi. Doğu ve Batı kültürleri arasında bir köprü görevi gören İpek Yolu üzerinde kervanlar ile ticaret yapılmaktaydı. En çok taşınan ticaret eşyası ipek olmasının yanı sıra; baharat, kağıt, porselen ve değerli taşlar taşınmaktaydı. Çeşitli türdeki hayvanların evcilleştirilmesi ile yol kateden kervan ticareti, günümüz karayolu taşımacılığının da temellerini oluşturmaktadır. Coğrafi olarak yolların yetersizliği, arazi şartlarındaki elverişsizlikler hayvan sırtında yük taşımamanın tekerlekli bir araca göre daha kolay olmasını sağlamaktaydı. Bu sebepten ötürü; uzak mesafelerde develer tercih edilmekteydi. Taşımacılık prosedürleri; gidilen mesafenin uzunluğuna, malın cinsine, mala olan rağbete göre değişmekteydi. Ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik olarak ipek yolu üzerinde köprü ve kervansaraylar inşa edilerek teşvik sağlayıcı özel vergi uygulamaları yapılmıştır. Türk halklarının yerleştiği arazilerden de geçen ve geniş coğrafi alanı birbirine bağlayarak tek ulaşım yolu olan İpek Yolu; ticari ilişkilerin yanında kültürel birlik ve beraberliği de sağlamıştır. Bin yıldan fazla bu yolda hakimiyet kuran Türk devletleri, Hakimiyetleri süresince doğu-batı ticaret yollarının denetimini ve güvenliğini de sağlamışlardır. Türklerin bu yola ne derece önem verdikleri bir Özbek atasözünde şöyle ifade edilmiştir: "Kâinata iki büyük yol vardır: Gökyüzünde Samanyolu, Yeryüzünde İpek Yolu." Bu tarihi yol üzerindeki ticaret maalesef sanayi devrimine yetişememiş olup yerleşim yerlerinin çarpıklaşmasıyla önemini yitirmiştir.

Rusya'daki meşhur Sibiryaya Ekspresi tarzı, İpek Yolu Ekspresi ile raylar üzerinde bir seyahat de ekonomiye farklı katkılar sağlayabilecektir. (Yereli,2013) Orta Asya Türk Cumhuriyetlerinin bağımsızlıklarını kazanmalarından sonra İpek Yolu'nun hem bir ticaret yolu hem de kültürel ve tarihsel bir değer olarak yeniden canlandırılması gündeme gelmiş olup, bu yol boyunca inşa edilmiş ve artık kullanılmayan yapıların, yeni işlevler kazandırılarak canlandırılması söz konusudur.

2. Taşımacılık Türlerinden biri olan Demiryolu Taşımacılığının Tarihsel Gelişimi Ve Genel Bakış

2.1 Türkiye'de Demiryolu Taşımacılığı

Demiryolu çağı Avrupa'da 1830'lu yıllarda buharlı trenlerin keşfiyle başlamıştır. Türkiye'de ilk demiryolu 1856 yılında İzmir-Aydın arasında 130 kilometre olarak inşa edilmiştir. Tren, raylar üzerinde buhardan aldığı güçle hareket ederek Anadolu insanın şehirlerarası yolculuğunu başlatmıştır. 1953 yılına kadar katma bütçeli bir devlet idaresi şeklinde yönetilen kuruluş, 29 Temmuz 1953 tarihli 6186 Sayılı Kanun ile "Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD)" adı altında Kamu İktisadi Devlet Teşekkülü haline getirilmiştir. (Tcdd,2016) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD); demiryolu taşımacılığı



esaslarını düzenleyen, işleten ve kontrol eden bir kamu kuruluşudur. 1923-1950 döneminde demiryolu ulaşımı devlet politikası olarak karşımıza çıkmakta olup gelişme ve kalkınmanın bir hedefi olarak toplam 3.764 kilometre demiryolu yapılmıştır. Ülkemizde, 1920’li ve 1930’lu yıllarda “Anayurdu demir ağlarla örmek” ana ulaşım politikası iken, 1950’li yıllardan itibaren, karayolu ulaşımına ağırlık veren bir politika izlendiği görülmektedir. 1951 yılından 2003 yılı sonuna kadar demiryolu taşımacılığının göz ardı edildiği bir dönem olmuştur. Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluş ve ilerleme süresince lokomotif işlevi gören Demiryolları, 50 yıllık süre zarfında yok sayılmanın ardından, 2003 yılından bu yana Cumhuriyetin ilk yıllarında olduğu gibi en parlak dönemini yaşamaktadır. Türkiye’nin demiryolu ağı 12.466 km’ye yükseltilmiştir. Bu ağ; konvansiyonel hat ve yüksek hızlı tren hattından oluşmaktadır. 2023 yılı hedefleri doğrultusunda halen yapımı devam etmekte olup hızlı demiryolu projelerinden biri olan; Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ve Marmaray/Boğaz’dan Tüp Geçit ile Asya/Batı-Avrupa demiryolu geçişi işlevsel kılınmak istenmektedir. Cumhuriyetin 100.yılına hizmet eden bu projelerden en özgün olanı 29 Ekim 2013 tarihinde hizmete açılan MARMARAY’dır. Ulaşım sektöründe %1 olan demiryolu yolcu taşımacılık payının 2023 yılı itibarıyla %10’a, % 4,4 olan yük taşımacılık payının da %15’e çıkarılması hedef ve beklentiler arasındadır. (UBAK, 2014) 24 Nisan 2013 tarihinde Türkiye Demiryolları Ulaştırma Hizmetlerinin Serbestleştirilmesine Yönelik Kanun” yürürlüğe konulmuştur. Böylelikle; TCDD’ye bağlı olan TCDD Taşımacılık A.Ş.’nin faaliyete geçmesiyle özelleştirmeye gidilerek özel sektörün yük ve yolcu taşımacılığı yapabilmesinin önü açılmıştır.

Demiryolu taşımacılık faaliyetlerinin uluslararası standartlara ve Avrupa Birliği mevzuatına uyumlu hale getirilerek entegre olmuş bir demiryolu taşımacılık sektörü oluşturulması söz konusudur. AB komisyonu ilk defa 1996 yılında; topluluğunun demiryollarının canlandırılması için bir strateji ile birlikte bir “Beyaz Kitap” yayımlamıştır. (İzak, Guerin, Renda, Tekçe, Ülgen, 2007, s.135) Ortak ulaştırma politikasına dair yayımlanmış bu kitap, ilerleyen yıllara bağlı olarak Eylem Planları ortaya koymuştur. Avrupa Birliğine katılım öncesi mali yardım programı kapsamında Trans-Avrupa taşımacılık ağı (TEN-T) için yürütülen TINA projesi ile; Türkiye içerisinde çoklu bir taşımacılık ağı geliştirilerek altyapı gereksinimlerini belirlemek, AB ülkeleriyle bütünleştirici, sürdürülebilir ulaştırma devinimini sağlayarak planlanan TEN-T ağlarında demiryolu hatları ve limanların yapımına öncelik verilmektedir.

2.2 Dünya’da Demiryolu Taşımacılığı

Demiryolu taşımacılığı 19’uncu yüzyılda İngilterede ortaya çıkmıştır. 20. yüzyılın ilk yarısında öncelikle Avrupa olmak üzere tüm dünyayı etki alanına katarak gelişim göstermiştir. Yük taşımacılığı açısından bakıldığında demiryollarının gelişmesinin bilhassa tarım sektörü üzerinde önemli etkileri olmuştur. Hacimsel olarak büyük yer işgal eden şeker ve tahıl gibi ürünlerin navlun bedelleri düşerek, ihracat imkânları artmıştır. Yolcu taşımacılığı açısından ise; 1964 yılında Japonya’da 210 km/saat hıza ulaşabilen Tokyo-Osaka hattının işletmeye girmesiyle demiryolu sektörü ivme kazanmıştır. Gelişmiş ülkeler (Hindistan, Çin, Japonya) 2. Dünya Savaşı’nın olumsuz etkilerini bertaraf etmek için demiryoluna ağırlık veren ulaşım politikaları ortaya koymuşlardır. 1950’li yılların sonuna doğru gelişmiş ülkelerde demiryolları şehir içi yolcu taşımacılığının önemli bir kısmını karşılamıştır, Demiryolu taşımacılığı karayolu taşımacılığı ile rekabet edebilir hale gelmiştir. 20’inci yüzyılın ikinci çeyreğine bakıldığında; otomobil endüstrisinin ve hava ulaşımının ilerleyişi, beraberinde getirdiği vurucu rekabet demiryolu taşımacılığını sektöre uğratmıştır. Avrupa’da demiryolu ulaşımı yolcu taşımacılığı bazlı ilerlerken Amerika’da yük bazlı bir demiryolu taşımacılığı söz konusudur. Demiryolu sektörü uzun zamandır, halen Türkiye’de de olduğu gibi AB Devletlerinin tekelinde kaldı. Demiryolu sektörü üye devletlerin milli sınırları içinde geliştirildi. Avrupa demiryolu alanında bir kırılma yaşanmaktadır. Avrupa Komisyonu için bu kırılma demiryolu ulaşımı gerilemesinin temel sebebi olarak



görülmektedir.(Servantie,2015)

AB üyesi yeni olan devletler (Slovakya, Slovenya, Estonya, Litvanya, Letonya, Çek Cumhuriyeti, Polonya, Macaristan) incelendiğinde güçlü bir demiryolu geçmişine sahip oldukları görülmektedir. Avrupa birliğinde yapılan büyük ölçekli demiryolu ıslahatları 21. yüzyılın ilk yarısında gerçekleşmiş olup sektör ile ilgili olarak dört farklı kanun pakedi ortaya konarak çok basamaklı liberalleşme seçilmiştir.Geçmişten günümüze bakıldığında tüm görkemiyle varlıklarını sürdüren Orient Express ve Trans Sibiryaya gibi demiryolu hatları başarılı devlet politikalarıyla 21. yüzyıl içerisinde ilerlemektedirler.

3. Demir İpek Yolu Projesi ve Türkiye'ye yönelik bir Swot Analizi

3.1 Demir İpek Yolu Nedir?

Doğu ile batıyı demiryolu hattı üzerinden birbirine bağlayan “Modern İpek Yolu” canlandırması olan “Demir İpek Yolu” projesi kapsamında Türkiye jeostratejik bir konumdadır. Bakü-Tiflis-Kars(BTK) demiryolu olarak adlandırılan hat;Azerbaycan'ın başkenti Bakü'den, Gürcistan'ın Tiflis ve Ahılkelek şehirlerinden geçerek Kars'a bağlanacaktır.Projenin toplam hat uzunluğu 180 km olup hattın 76 km'sinin Türkiye;29 km'sinin Gürcistan ve 80 km'sinin ise Azerbaycan'dan geçmesi planlanmaktadır. Türkiye ayağında,İpekyolu hattının işlevsellik kazanabilmesi için Kars ile Edirne'yi birbirine bağlayacak olan “Doğu-Batı Yüksek Hızlı Demiryolu Projesi'nin” Demir İpek Yolu ile bütünleştirilmesi hedeflenmektedir.Bu amaçla;Edirne ve Kars arasında yer alan tüm demiryolu sistemlerinin yenilenerek hızlı yük treni geçişine uygun hâle getirilmesi gerekmektedir.Bakü-Tiflis-Kars(BTK) Demiryolu Projesi ile ilgili ilk çerçeve anlaşma 7 Şubat 2007 tarihinde Gürcistan'ın başkenti Tiflis'te Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye arasında imzalanmıştır.Demiryolu hattı yapımına 2008 yılında başlanmış olup inşaat çalışmaları sürdürülmektedir.Boğaz'dan tüp geçişini sağlayan Marmaray projesi ile sistematik çalışacak olan Bakü-Tiflis-Kars(BTK) hattının tamamlanmasıyla Avrupa'dan Çin'e demiryoluyla kesintisiz yük taşınması söz konusu olacaktır.Bugün ise; Türkiye ile Orta Asya ve Çin arasında demiryolu taşımacılığı İran üzerinden yapılmaktadır.Bu durumun temel sebebi;1993'te Türkiye'nin, Azerbaycan-Ermenistan Savaşı sırasında Ermenistan sınır kapılarını kapatmasıdır. Ermenistan üzerinden demiryolu ile Sovyet Cumhuriyetlerine bağlanan Türkiye'nin direk demiryolu bağlantısı kesilmiştir.Çin'in yeni lojistik stratejisi “One Belt-One Road”(Tek-Kuşak-Tek Yol) Çin ile Avrupa arasında kurulacak koridorlardan güney koridoru tren yolu ile Türkiye'den geçmektedir.Demiryolu hattının“Avrasya köprüsü” olarak ifade edilmesi; Çin'in Şian kentinden başlayarak Sincan Uygur Özerk Bölgesi'ne ve Orta Asya ülkeleri üzerinden geçerek Avrupa ve Türkiye'ye uzanacak bir tren hattının aktif hale getirilmesi planlanmaktadır.Demir İpek Yolu hatları ya Kazakistan, Hazar Denizi, Azerbaycan ve Gürcistan üzerinden Türkiye'nin kuzeydoğusuna giriş yapacak ya da Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan, Türkmenistan ve İran üzerinden Türkiye'nin güneydoğusuna ulaşacaktır.(Çolakoğlu,Sakaoğlu,2015).Tarihi İpek Yolu'nun hayata geçirilmesi için atılan stratejik adımlardan biri de,Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru Projesi olan Traceca'dır.Traceca,1993 yılında Avrupa Birliği öncülüğünde kurulmuştur ve 14 üye ülkeyi kapsamaktadır.Bu organizasyona üye ülkeler;Azerbaycan, Bulgaristan, Ermenistan, Gürcistan, İran, Kazakistan, Kırgızistan, Litvanya (gözlemci), Moldova, Romanya, Tacikistan, Türkiye, Türkmenistan, Özbekistan, Ukrayna'dır.Jeopolitik olarak Traceca'da aktif bir konumda olan Türkiye'nin sürdürmekte olduğu yüksek hızlı demiryolu yatırımları bu projeden ayrı düşünülememektedir.Söz konusu oluşumla hedeflenen ise; kara-hava-deniz ve demiryolu altyapı ağlarının entegrasyonu ve ekonomik ilişkileri geliştirmeyi amaçlamaktadır.



<http://www.turansam.org>

TURAN-SAM: TURAN Stratejik Araştırmalar Merkezi * TURAN-CSR: TURAN Center for Strategic Researches
TURAN-SAM Uluslararası Bilimsel Hakemli Dergisi; ISSN: 1308-8041, e-ISSN: 1309-4033; Cilt: 8/ILKBAHAR, Sayı: 30
TURAN-CSR International Scientific Peer-Reviewed and Refereed Journal; ISSN: 1308-8041, e-ISSN: 1309-4033; Volume: 8/SPRING, Issue: 30

3.2 Swot Analizi

GÜÇLÜ YÖNLER	ZAYIF YÖNLER
Türkiye'nin jeostratejik önemi.	Lokomotiflerin yol boyunca topoğrafyadaki eğimlerden etkilenmesi.
Uluslararası koridorlar ve AB ile müzakereler.	Yüksek alt yapı yatırımları gerektirmesi.
Türkiye'nin transit ağlar üzerinde yer alması.	Demiryolu; yük ve yolcu taşımacılığı hatlarının eski ve bakımsız olması.
Demiryolu taşımacılığının özelleştirmeye açılarak rekabetçi bir politika izlenmesi.	Yolcu ve yük taşımacılığının istenilen düzeyde olmaması.
T.C. Ulaştırma Bakanlığının 2023 hedefleri doğrultusunda "demiryoluna" sektörler içerisinde yüksek yatırım yapılması.	Demiryolu taşımacılığında, üretilen hizmetlerin stoklanamaması.
	Yüksek hızdan kaynaklı titreşim ve ses.
	Uzman personel sayısının yetersizliği.
	Yüksek derecede devlet sübvansiyonu gerektirmesi.
	Demiryolu hattında; araç, ekipman üretim ve montajda yerli sanayinin gelişmemiş olması.



<http://www.turansam.org>

TURAN-SAM: TURAN Stratejik Araştırmalar Merkezi * TURAN-CSR: TURAN Center for Strategic Researches
TURAN-SAM Uluslararası Bilimsel Hakemli Dergisi; ISSN: 1308-8041, e-ISSN: 1309-4033; Cilt: 8/İLKBAHAR, Sayı: 30
TURAN-CSR International Journal of Strategic Researches; ISSN: 1308-8041, e-ISSN: 1309-4033; Cilt: 8/SPRING, Issue: 30

FIRSATLAR	TEHDİTLER
Demiryolu taşımacılığının çevre dostu olması.	Demiryolunda yüksek ilk yatırım maliyeti gereksinimi.
Enerji tüketimini azaltması.	Demiryolu işletmeciliği gerçekleştirmek isteyen şirketler için önemli giriş engelleri.
Yüksek hızlı trenin otoyola ve denizyoluna kıyasla zaman avantajı yaratması.	Geçmişte yapılan hataları tekrarlamak.(1948 yılında ABD tarafından Türkiye'ye dayatılan "Hilts Raporu" yürürlüğe konarak Türkiye'nin ulaşım politikasının demiryolundan karayoluna kaydırılması gerekli olduğunu vurgulanarak Türkiye ulaşımında pahalılığa ve dışa bağımlılığa maruz bırakılmıştır.
Bölge ekonomilerini ve turizmi yeniden harekete geçirmesi.	Sınır geçişlerinde kısıtlamalar.
Demiryolu hattında binlerce insana istihdam yaratılması.	Ülkeler arası yaşanan siyasi gerginlikler.
Henüz ticari ilişkiler kurulmamış yeni pazarlara ulaşma imkanı.	Ray aralığı uyumsuzluğu.
Çoklu Taşımacılığın(Multimodal Transport) aktif olarak kullanılır hale gelmesi.	Dağlık kesimlerde güvenlik riski.



<http://www.turansam.org>

TURAN-SAM: TURAN Stratejik Araştırmalar Merkezi * TURAN-CSR: TURAN Center for Strategic Researches
TURAN-SAM Uluslararası Bilimsel Hakemli Dergisi; ISSN: 1308-8041, e-ISSN: 1309-4033; Cilt: 8/İLKBAHAR, Sayı: 30
TURAN-CSR International Scientific Peer-Reviewed and Refereed Journal; ISSN: 1308-8041, e-ISSN: 1309-4033; Volume: 8/SPRING, Issue: 30

SONUÇ

Türkiye; İpek Demiryolu, TRACECA, Ortadoğu-Avrupa ve benzeri ulaştırma projelerinin kesim noktasında bulunmakta olup; sahip olduğu fırsatlar ve tehditleri göz önünde bulundurarak tarihsel bir değer olarak algılanan bu yoldaki zayıf yönlerini de geliştirme yoluna giderek demiryolu sektöründe istenilen muasır düzeye ulaşabilir.

KAYNAKÇA

1. ATIYAS İzak, FERRER Jorge Nunez, GUERİN Selen Sarısoy, RENDA Andrea, TEKÇE Mahmut, ÜLGEN Sinan, İkinci Kuşak Yapısal Reformlar: Altyapı Sektörlerinde De-Regülasyon ve Rekabet Türkiye’de telekomünikasyon, enerji ve ulaştırma sektörlerinin Avrupa Birliği’ne uyum ışığında evrimi, Çev: Gülten Şen, G Yayın Grubu, İstanbul, 2007; <http://edam.org.tr/document/Edam-Report-TR.pdf>, (ET:4.06.2016).
2. Çolakoğlu, S., Sakaoğlu, ET. (2015) Demir İpek Yolu Hayal Mi? Gerçek Mi?. Analist Dergisi; <http://www.analistdergisi.com/sayi/2015/04/demir-ipek-yolu-hayal-mi-gercek-mi>.
3. Tarihçe, TCDD, < <http://www.tcdd.gov.tr/tarihce+m76>>, (ET:03.06.2016)
4. Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, “Demiryolu Sektörü”, Ulaşan Erişen Türkiye, s.138, Ankara, 2014; http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/dokuman_ust_menu/projeler_faaliyetler/20130319_101534_204_1_64.pdf, (ET:03.06.2016).
5. AB ve Türkiye Demiryolu Politikalarının Karşılaştırmalı Analizi, İktisadi Kalkınma Vakfı, [http://www.ikv.org.tr/images/files/AB%20%20\(edited%20version\)%20%20F%20C4%B0NALLY%20\(1\).pdf](http://www.ikv.org.tr/images/files/AB%20%20(edited%20version)%20%20F%20C4%B0NALLY%20(1).pdf), (ET:5.06.2016).
6. YERELİ, Ahmet Burçin”Yeniden Canlanan İpek Yolunda Ekonomik Stratejiler” , Uluslararası 'İpek Yolunda Türk Dünyası Ortak Kültür Mirası' Bilgi Şöleni, Bildiriler Kitabı, 03-06 Ekim 2013, Türk Ocakları Genel Merkezi, Ankara, 2013, s.236-242.