



# V. International Caucasus-Central Asia Foreign Trade and Logistics Congress

September 19-10, 2019, İstanbul

<http://www.ulk.ist/>



## Evaluation of Trans European Network (TEN-T) and Transport Corridors Crossing Over Turkey

**Ali Özgür Karagülle**

Assoc. Prof.

İstanbul University

ozgurk@istanbul.edu.tr

### Abstract

The European Transportation Policy which is the main determinant of the transportation policy of Turkish Republic, aims to facilitate trade and transportation in entire Europe. In this context, EU carries out many regional projects and adopt rehabilitation programmes especially on integrated transport and railways. With her geographical importance, Turkey have a role as a bridge on East – West axis. From one hand, EU supported projects such as TRACECA emphasizes her role in Far East – European trade, on the other hand Turkey becomes extension and continuation of TEN-T. In this study, transport corridors crossing over Turkey is evaluated with the TEN point of view.

*Keywords:*

*Transport corridors, Trans European Network, TRACECA, integrated transport, transportation policy*

## Avrupa Birliği Ulaşım Ağları (TEN-T) İle Türkiye Üzerinden Geçen Ulaşım Ağlarının Değerlendirilmesi

### Özet

*Türkiye Cumhuriyeti ulaştırma politikaları üzerinde en büyük belirleyici faktör olan Avrupa Birliği ulaştırma politikası tüm Avrupa coğrafyasında ticaret ve ulaştırmanın kolaylaştırılmasını hedeflemektedir. Bu kapsamda çeşitli bölgesel projeler yürütmekte, başta entegre taşımacılık ve demiryolu olmak üzere rehabilitasyon programları düzenlemektedir. Türkiye de coğrafi konumundan kaynaklanan ticari önemi sonucunda doğu – batı aksında bir köprü konumuna sahiptir. Avrupa Birliği tarafından desteklenen TRACECA gibi projelerle bir yandan Uzak Doğu – Avrupa ticaretinde bir rol üstlenmekte diğer yandan Avrupa ulaşım ağının uzantısı haline gelmektedir. Bu çalışmada Avrupa Birliği Ulaşım Ağı*

*(TEN-T) bakış açısıyla Türkiye üzerinden geçen koridorda yapılan geliştirmeler değerlendirilmiştir.*

*Anahtar Kelimeler:*

*Taşıma koridorları, Avrupa Ulaşım Ağı, TRACECA, entegre taşımacılık, ulaştırma politikaları*

## **1. Giriş**

Küresel ticaretin artmasıyla ülkeler arasındaki g savaşlarının ticaret üzerinden sürdüğünü söylemek yanlış olmayacaktır. Özellikle 19. Yüzyılın ikinci yarısından başlayan ‘‘Yeni Sömürgecilik’’ faaliyetleri bir yandan metropol ülkelere diğer ülkelerden kaynak akışının sağlanmasını garanti altına almaya yönelirken diğer yandan ise özellikle metropol ülkeden diğer ülkelere ağrılıklı olmak üzere iki yönlü bir ticari hareketlilik ekonomik hareketlerin temel noktasını oluşturmuştur. Bu nedenle ülkelerin Dünya üzerinde konumları, önemli hammadde ve ürün destinasyonları arasında ne ölçüde bir geçiş ülkesi oldukları küresel rekabetteki konumları açısından belirleyici olmuştur. Bunun da ötesinde ülkelerin lojistik ağlara ne denli entegre oldukları, toprakları üzerinden geçen ve bölgelerinde gerçekleşen ticari hareketler içinde nasıl bir rol oynadıkları kritik bir öneme sahip olmuştur. şöyle ki; bir ülkenin yerküre üzerindeki konumundan ziyade ulaştırma ağlarını ne ölçüde etkin kullandığı, hangi yöndeki ticarete ne şekilde katkı sağladığı gibi konular uluslararası ticaret ve sonuçta ülke ekonomileri için belirleyici olmaktadır.

lkemiz bir Avrupa Birliği yesi adayı olarak bir yandan Avrupa Birliği müktesebatı ve işleyişleriyle ilgili entegrasyon için hukuki ve teknik adımları atarken, diğer yandan da bulunduğu coğrafyadaki konumuna binaen bölgesinden geçen ulaştırma ağlarıyla Avrupa ile Orta Doğu ve Asya lkeleri açısından bir geçiş ülkesi konumunun ticari gereklerini yerine getirmeye çalışmaktadır. Bu nedenle Avrupa Birliği’nin ulaştırma sistemine entegre olmaya çalışırken bölgesindeki ulaştırma ağlarındaki işleyişi de geliştirmek, kolaylaştırmak yönünde çalışmalar yapmaktadır. Bu durum ülkemizin ulaştırma politikaları üzerinde belirleyici olmaktadır. Özellikle Avrupa Birliği’ne taşımalarda ne çıkan taşıma modu olan karayolu taşımacılığının etkinliğini arttırıp, Türk karayolu ağının Avrupa Birliği karayolu ağıyla entegrasyonunu tamamlamak, Avrupa Birliği’nin karayolu ulaştırma ağının devamı niteliğindeki Türkiye karayollarını da Orta Doğu ve Asya’ya bağlamak, bir başka deyişle tarihi İpek Yolu’nun da içinde bulunduğu taşıma ağlarını canlandırmak gibi bir hedefimiz ulusal ve uluslararası düzeyde ne çıkmaktadır.

## **2. TEN-T – Avrupa Birliği Taşıma Ağı (Trans-European Network)**

Avrupa Birliği Taşıma Ağı (Trans-European Network) kısa adıyla TEN, Avrupa coğrafyasında demiryolu, karayolu, denizyolu, havayolu ve i suyuolları başta olmak üzere tüm taşıma modları, bu modlara ilişkin terminaller ve güzergahlar btnlğnde bir taşıma ağı kurulmasını, bu ağın altyapısının sürekli geliştirilmesini hedefleyen bir oluşum olarak kısaca özetlenebilir. (INEA, 2019) Bu amaçla ilgili kurumlar tüm Avrupa coğrafyasında standart bir taşımacılık sektörünün faaliyet göstermesi adına standartlar, politikalar ve uygulamalar geliştirmek ile bu konularda ülkelere teknik, hukuki ve kamuoyu desteği vermek üzere çalışmalar yapmaktadır. Söz konusu ulaştırma ağının taşımacılık odaklı bölümü ise TEN-T (transport) olarak ifade edilmektedir. (EC, 2019)

Avrupa Birliği TEN-T ile bir yandan tüm kapsadığı coğrafyada ulaştırma anlamında bir standardizasyon hedeflerken, diğer yandan da Avrupa Birliği’ne aday ülkelerin ulaştırma altyapılarını da bu sisteme uyduracak şekilde geliştirmeyi amaçlamaktadır. Bu kapsamda çalışa grupları oluşturarak ülkelere teknik ve hukuki destekler vermektedir. Bu yönüyle bakıldığında genel olarak Avrupa Birliği içinde ve Birlik içi – Birlik dışı faaliyetlerde ticaretin gelişmesi için kolaylaştırıcı

uygulamalar yürürlüğe koymakta, TINA ve ISPA gibi projeler yürüterek Avrupa Birliği ulaştırma ağını geliştirmektedir. (TINA, 2007: 22-23)

TEN-T projelerine bakıldığında yukarıda bahsi geçen ana odaklanmanın özelinde taşıma modları arasında bağlantıların sağlanması, var olan bağlantıların güçlendirilerek intermodalitenin artırılması önemli bir öncelik olarak karşımıza çıkmaktadır.(EC, 2019) Avrupa Birliği ulaştırma politikasının önceliklerinin ortaya konulduğu White Paper’da da belirtildiği üzere taşımaların önündeki fiziki engellerin ve özellikle de darboğazların (bottlenecks) aşılması yine TEN-T projelerinin temel çıkış noktalarını oluşturmaktadır. (EC, 2011:27) TEN üzerindeki ana güzergahların karşılıklı olarak teknik işletilebilirliğinin (interoperability) artırılması, ülkeler arası gümrükler ve geçiş belgelerine ilişkin kolaylaştırıcı eylemlerin hayata geçirilmesi gibi konular yine TEN öncelikleri arasında yer almaktadır.

### **3. TEN-T’nin Odaklandığı Avrupa Ulaşım Ağları**

TEN-T’nin tüm Avrupa coğrafyasının etkin ve verimli işleyen ulaştırma altyapısına sahip olması hedefinin alt başlıklarına bakıldığında bölgesel ulaştırma ağlarının ön plana çıktığını görmekteyiz. Şöyle ki; bu ağlar kimi zaman ticaret açısından önemli destinasyonlar arasındaki taşımacılık faaliyetlerini kolaylaştırmak amacıyla kimi zaman ise o bölgede diğer taşıma modlarına kıyasla daha az gelişmiş modların desteklenmesi amacıyla desteklenen ağlara yönelik projelerden oluşmaktadır.(EC, 2013:1) Özellikle bu ikinci amaç yine Avrupa Birliği White Paper’ında yer alan “taşıma modları arasında dengenin sağlanması” hedefini gerçekleştirmeye yöneliktir. (EC,2011:4) Çalışmanın bu aşamasında bu bölgesel ağlara ana hatlarıyla değinmek ve TEN-T çerçevesinde odaklanılan faaliyetleri değlendirmek yerinde olacaktır. Bu kapsamda; Atlantik, Baltık – Adriyatik, Akdeniz, Kuzey Denizi – Baltık, Kuzey Denizi – Akdeniz, Orient – Doğu Akdeniz ve Ren – Tuna koridorlarına değinilmektedir.

#### **Atlantik Koridoru**

Atlantik koridoru Avrupa’nın Güneybatısı ve İber Yarımadasını Orta-Kuzey Avrupa’ya bağlayan, Portekiz, İspanya, Fransa üzerinden geçen yaklaşık 7800 kilometrelik bir güzergahtır. Ağırlıklı olarak demiryolu moduna yönelik çalışmaların yapıldığı bu projede, özellikle ağın Fransa – İspanya – Portekiz geçişindeki 19 darboğazın çözümlenmesine yönelik destek ve uygulamalar söz konusudur. Havayolunun yer almadığı projede denizyolu ve iç suyolları minimum düzeyde, karayolları da entegre taşımacılığın geliştirilmesi amacıyla desteklenmiştir. Demiryollarında ise mevcut hattın rehabilitasyonu ile demiryolu hattında akıllı ulaşım sistemlerinin pek çok noktada ilk kez olmak üzere kurulması söz konusu olmuştur.(INEA, 2018a:3)

#### **Baltık – Adriyatik Koridoru**

Baltık – Adriyatik koridoru Avrupa’yı kuzeyden güneye kat eden, Polonya’dan başlayıp Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Avusturya, Slovenya ve İtalya güzergahında yaklaşık 1800 kilometre uzunluğunda bir güzergahtır. Demiryolunda yapılan iyileştirmelerin büyük ölçüde baskın olduğu bu projede demiryolu başlığında 37 darboğaz çözülmüştür. (INEA, 2018b:3) Kuzeyden güneye inen hattın tamamlanması için pek çok bölgede yeni hat inşaatı yapılmış, mevcut hatların da birbirlerine uyumu ve akıllı ulaşım sistemleriyle donatılmasına ağırlık verilmiştir. Bu projede bir diğer odak noktası karayolu olup özellikle ülke geçişleri fazla sayıda olduğu için buradaki altyapıyı geliştirmeye yönelik faaliyetlerde bulunulmuştur.

#### **Akdeniz Koridoru**

Akdeniz koridoru Alpler’in güneyinden geçen, Avrupa’yı batı – doğu ekseninde Akdeniz kıyısından geçerek İber Yarımadası’ndan Macaristan – Ukrayna sınırına kadar uzanan bir koridordur.

Denizyolu, demiryolu ve karayolu entegrasyonları ve limanlarıyla birlikte AB'nin TEN için istediği standartları sağlayan, Orta Asya ve Uzak Doğu ticaretini Avrupa'ya bağlayan önemli bir koridor konumundadır. Entegre taşımacılık imkanlarının geliştirilmesi amacıyla demiryoluna yönelik 28 darboğazın çözüme kavuşturulduğu projede, demiryolunun var olan şebekesinin geliştirilmesi ve akıllı ulaşım sistemleriyle donatılması sağlanmıştır. Karayolu bölümünde ise yollar ve güzergahlar arasındaki bağlantı sorunlarının çözümüne yönelik çalışmalar yapılmıştır. (INEA, 2018c:3)

### **Kuzey Denizi – Baltık Koridoru**

Kuzey Denizi – Baltık Koridoru, Avrupa'nın kuzeyinde yer almaktadır. Finlandiya'dan başlayarak Baltık ülkelerini ve Almanya ile Fransa'yı geçerek Belçika'da sonlanan bir güzergaha sahiptir. Yaklaşık 5000 kilometre demiryolu, 4000 kilometre karayolu ve 2000 kilometre içsuyolundan oluşmaktadır. Doğu – batı ekseninde alternatif güzergahların standartlarının yükseltilmesi amacıyla hayata geçen projede demiryolunda çözülen 23 darboğazın yanı sıra içsuyollarına yönelik 14 proje de dikkat çekmektedir. (INEA, 2018d:5) Modlar arası geçişlerin kolaylaştırılması için karayolunda da iyileştirmeler, özellikle bağlantı bölgelerinde yapılmıştır.

### **Kuzey Denizi – Akdeniz Koridoru**

Kuzey Denizi – Akdeniz Koridoru, İskoçya – Marsilya limanı arasında Holland, Belçika, Fransa güzergahında yer alan kuzey – güney ekseninde, Almanya ve İsviçre sınırlarına temas eden bir koridordur. Bu yöndeki ticareti kolaylaştırmak üzere, entegre taşımacılığın gelişmesine yönelik olarak, yaklaşık 6800 kilometre demiryolu, 3800 kilometre içsuyolu, 4200 kilometre karayolu, 21 liman ve 25 nehir limanı ana hatlarını oluşturmaktadır. Bu projede diğer projelere kıyasla taşıma modlarına yönelik dağılım dengeli durumdadır. Özellikle denizyolu ve içsuyollarına yönelik darboğazlar çözüme kavuşturulurken, bağlantı yollarında karayolları ve demiryollarının modernizasyonuna yönelik faaliyetler göze çarpmaktadır. (INEA, 2018e:3)

### **Orient – Doğu Akdeniz Koridoru**

Orient – Doğu Akdeniz Koridoru, Orta Avrupa'yı kuzeyde Baltıklar, doğuda Karadeniz, güneybatıda da Akdeniz'e bağlayan merkezi bir yol ağını ifade etmektedir. Kuzey Denizi'nde Almanya'dan başlayarak, tüm merkez Avrupa ülkelerinden geçerek Yunanistan kıyılarında Akdeniz'e, Bulgaristan kıyılarında da Karadeniz'e ulaşmaktadır. Ayrıca denizyolu bağlantısı ile Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'ni de güzergahına almaktadır. Bu projede yine ağırlık demiryolu hattının modernizasyonuna verilmiş ve bu çerçevede çözümlenen 30 darboğazın 24'ü demiryolunda gerçekleşmiştir. Bu kapsamda özellikle koridorun güney kesiminde iyileştirmeler yapılarak tren hızlarının artırılması hedeflenmiştir.

### **Ren – Tuna Koridoru**

Ren – Tuna Koridoru, Orta Avrupa'yı Doğu Avrupa'ya bağlayan bu ülkeleri Karadeniz'e bağlayan Ren ve Tuna nehirleri üzerindeki içsuyolu taşımacılığını geliştirmek yanında özellikle bu güzergahta içsuyolu taşımacılığına alternatif olabilecek demiryolu – karayolu entegre taşımacılık imkanlarını geliştirmeye yönelik bir projedir. Bu çerçevede koridorun adından beklenen aksine en yoğun yatırımlar yine demiryolu ve karayolu taşımacılığı üzerine olmuştur. İçsuyollarında iyileştirmeler, demiryollarında da darboğazların çözümü ve bağlantıların sağlanması söz konusu olmuştur. (INEA, 2018f:3-4)

## **4. Türkiye Üzerinden Geçen Ulaşım Ağları**

Türkiye üzerinden geçen ulaşım ağlarına baktığımızda özellikle konumumuzdan kaynaklı olarak doğu – batı ticaretinde önemli bir köprü rolü üstlenmemizi sağlayan Avrupa – Kafkasya – Asya Ulaşım Koridoru'na (TRACECA) değinmek yerinde olacaktır. TRACECA Koridoru ile Türkiye

karayolu ve demiryolu ağlarını Avrupa Birliği ulaşım ağının bir uzantısı ve bir parçası olarak görme yaklaşımı bu çalışmanın da odağını oluşturmaktadır. Bu çerçevede Avrupa Birliği ulaşım ağına (TEN) değindikten sonra Türkiye'deki koridorun durumu ve yukarıda bahsi geçen entegrasyonun güçlendirilmesi için yapılabilecekler tartışılacaktır.

### **Avrupa – Kafkasya – Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA)**

Avrupa – Kafkasya – Asya Ulaşım Koridoru, Karadeniz, Kafkasya ve Orta Asya'da ticareti ve Ulaştırma bağlantılarını geliştirmeyi amaçlayan bir programdır. Program, Avrupa Birliği öncülüğünde Ermenistan, Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkiye, Türkmenistan, Özbekistan, Ukrayna, Moldova, İran, Bulgaristan ve Romanya'nın katıldığı, tarihi İpek Yolu güzergahında ticaretin ve ulaştırmanın kolaylaştırılıp geliştirilmesi amacıyla harekete geçmiştir.(TRACECA, 2019)

Avrupa Birliği özellikle Uzak Doğu ve Orta Asya'daki Türkî cumhuriyetlerden Avrupa'ya olan hammadde, yarı mamul ve mamul akışını düzenli ve sürekli hale getirmek, söz konusu lojistik operasyonları hızlandırıp kolaylaştırmak aynı zamanda bu lojistik hareketlerin üretim maliyetleri üzerindeki etkisini hafifletmek için doğu – batı yönündeki akışa özel bir önem vermektedir. (TRACECA, 2019) Diğer yandan özellikle son yıllarda Uzak Doğu pazarında üretilip Avrupa pazarlarında tüketilen pek çok ürünün ulaşımını da etkin ve verimli bir şekilde sağlamak amacıyla bu güzergahın rehabilitasyonuna destek olmaktadır. TRACECA'daki Avrupa Birliği öncülüğünün çıkış noktası bu olduğu gibi bu güzergah üzerindeki köprü konumundaki ülkemizin de ulaştırma politikaları da bu bakış açısıyla şekillenmektedir.

### **Türkiye'de TRACECA Kapsamındaki Faaliyetler**

Türkiye, Orta Asya – Avrupa ticareti arasındaki köprü konumundan yararlanmak, bölgesel ticaret ve transit taşımacılıkta payını arttırmak amacıyla, tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması perspetifiyle TRACECA'da etkin rol üstlenmiş, bu kapsamda ülkemizde pek çok proje gündeme gelmiş ve hayata geçirilmiştir. Marmaray, Bakü – Tiflis – Kars demiryolu, Yavuz Sultan Selim ve Çanakkale 1915 Köprüleri başta olmak üzere Karadeniz sahil yolu, Kuzey Marmara Otoyolu, lojistik köyler ile çeşitli hızlı tren projeleri ve bölünmüş yollar bu kapsamda kısmen hayata geçen kısmen de inşası devam eden projeler olarak karşımıza çıkmaktadır. (MFA, 2019)

### **Türkiye Üzerinden Geçen Koridora Yönelik Diğer Faaliyetler**

Türkiye Cumhuriyeti ekonomi politikasını bölgesel dış ticaretten daha fazla pay almaya dayandırmış ve özellikle ihracata yönelik çeşitli hedefleriyle de ekonomik, sanayi ve ticari alanlarda belirlemeler yapmıştır. Bu çerçevede uluslararası taşımacılık ve lojistik sektörü yukarıda bahsi geçen hedeflere ulaşmada ana omurga olarak önemli bir rol üstlenmektedir. Bu çerçevede bir yandan ülkenin lojistik altyapısını geliştirmek diğer yandan da üzerinden geçen ulaşım ağlarını etkin kullanarak bir transit ülke olarak büyüme ve gelişme istemektedir.

Özellikle 10 ve 11. Kalkınma Planları'nda gündeme gelen, takiben Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Eylem Planı'nda detayları vurgulanan bir yaklaşımla çeşitli projeler hayata geçirilmiş, çok sayıda da faaliyetle yeni projelere başlanmıştır. Öncelikle şunu belirtmekte fayda vardır ki Türkiye Cumhuriyeti ulaştırma politikası üzerinde en büyük belirleyici Avrupa Birliği olup, Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası'nın bakış açısıyla hayata geçirilen Avrupa – Kafkasya – Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA) kapsamında yapılan faaliyetlerle bu faaliyetleri birbiriyle bütünlük içerisinde düşünmek gerekir.

Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Eylem Planı çerçevesindeki faaliyetleri Avrupa Ulaşım Ağı (TEN) bakış açısıyla incelediğimizde bu faaliyetlerin 4 temel alanda toplandığını görmekteyiz. Limanların

özellikle intermodaliteyi arttıracak şekilde geliştirilmesi, demiryolu ağlarının söz konusu koridorlar çerçevesinde rehabilitasyonu vebağlantılarının yapılması, karayollarının entegre taşımacılığa destek olacak şekilde geliştirilmesi ve lojistik köylerin inşası bu faaliyetleri özetlemektedir. (TLDEP, 2014: 14-21) Bu faaliyetler TRACECA kapsamındaki faaliyetlerle birlikte düşünöldüğünde Türk ulaşım ağının Avrupa Birliği ulaşım ağının bir uzantısı olarak entegrasyonu tamamlanmış bir şekilde doğu – batı ticaretinde önemli roller üstleneceğini söylemek yerinde olacaktır.

## **5. Sonuç ve Öneriler**

Türkiye Cumhuriyeti bir yandan üzerinden geçen Doğu – Batı koridorunda daha etkin bir rol üstlenmeyi diğer yandan da Avrupa Birliği'ne geçiş sürecinde Avrupa ulaşım ağına entegrasyonunu tamamlamak adına söz konusu hedeflerle paralel bir ulaştırma politikası izlemektedir. Avrupa'da TEN-T kapsamında yapılan projelerle Türkiye'deki projeler özellikle entegre taşımacılık imkanlarının geliştirilmesi, demiryollarında var olan hatların akıllı ulaşım sistemlerine yönelik rehabilitasyonunun tamamlanıp, demiryolu tek hat – çift hat sorunlarının çözölməsi, darboğaların ortadan kaldırılması ve hızların arttırılması, terminallerde intermodalitenin arttırılması ve karayolu bağlantılarının sağlanması konularında benzerlik göstermektedir. Ancak, Avrupa Birliği'nde gündeme gelen projelerde taşıma koridoru bazlı bir belirleme söz konusuyken ölkemizdeki projelerde bölgesel kalkınmaya daha fazla önem verilmektedir. Her ne kadar Lojistik Koordinasyon Kurulu bu amaçla kurulmuş olsa da ölkemizdeki ulaştırma projelerinin ölkə bütönlüğünde ele alındığını söylemek güçtür.

Gelecek dönemde ulaştırma alanındaki yatırım ve projelerin başta ölkemiz üzerinden geçen ulaşım koridorları ve makro ulaştırma politikaları çerçevesinde belirlenerek hayata geçirilmesi yerinde olacaktır. Taşıma modlarının yönetiminde yetkili otoritelerin farklılıklarına rağmen güzergah bazında planlamaların yapılarak, entegre taşımacılık ile bölgesel ve küresel ticaret içerisinde hedeflenen parametreler göz önüne alınarak bu projeler yönlendirilmelidir.

## **Kaynakça**

- EC, Mobility and Transport, European Commission, 09.09.2019  
EC, TEN-T Projects in Figures, Brüksel, 30.06.2013  
EC, White Paper, European Comission, Brüksel, 28.03.2011  
INEA – TEN-T Projects, Innovation and Networks Executive Agency, 09.09.2019  
INEA, CEF Support to Atlantic Corridor, Innovation and Networks Executive Agency, 2018a  
INEA, CEF Support to Baltic - Adriatic Corridor, Innovation and Networks Executive Agency, 2018b  
INEA, CEF Support to Mediterranean Corridor, Innovation and Networks Executive Agency, 2018c  
INEA, CEF Support to North Sea - Baltic Corridor, Innovation and Networks Executive Agency, 2018d  
INEA, CEF Support to North Sea - Mediterranean Corridor, Innovation and Networks Executive Agency, 2018e  
INEA, CEF Support to Rhine – Danube Corridor, Innovation and Networks Executive Agency, 2018f  
TINA – Türkiye'nin Ulaştırma Altyapısı İhtiyaç Değerlendirilmesi Sonuç Raporu, Ankara, 2007  
TLDEP – Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Eylem Planı, TC Kalkınma Bakanlığı, Ankara, Kasım 2014  
(Çevrimiçi) EU, TEN-T Projects, <https://ec.europa.eu/inea/en/ten-t/ten-t-projects>, Eylül 2019  
(Çevrimiçi) MFA – TC Dışışleri Bakanlığı - TRACECA, <http://www.mfa.gov.tr/avrupa-kafkasya-asya-ulasirma-koridoru.tr.mfa>, Eylül 2019  
(Çevrimiçi) TRACECA, TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği, <http://www.traceca.org.tr>, Eylül 2019