



BUAB

Avrupa Birliği Uygulama ve
Araştırma Merkezi

**Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı (TEN-T) ve AB Genişlemesi:
Lojistik Koridorları ve Türkiye'nin Konumu**

Arař. Gör. Yelda İNANÇ

**Aylık Rapor | Sayı: 9
Mayıs, 2025**

İnternet Sitesi: <https://buab.beykent.edu.tr>

Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı (TEN-T) ve AB Genişlemesi: Lojistik Koridorları ve Türkiye'nin Konumu

Yelda İNANÇ*

Özet

Avrupa Birliği (AB), ekonomik entegrasyonu yalnızca ortak bir pazarın kurulması yoluyla değil, aynı zamanda ulaşım altyapısının entegrasyonunu temel bir strateji olarak önceliklendirerek de izlemektedir. Bu hedef için birincil araç olarak Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı (TEN-T), AB ve komşu bölgelerdeki ulaşım altyapısını uyumlu hâle getirmeyi amaçlamaktadır. TEN-T, dokuz temel koridor etrafında yapılandırılmış; kara, demir, hava ve deniz yollarını kapsayan çok modlu bir ulaşım ağıdır. TEN-T ağı, yalnızca AB içi ekonomik faaliyetleri sürdürmeyi değil, aynı zamanda AB'nin genişleme politikasıyla uyumlu hâle getirerek aday ülkelerle lojistik entegrasyonu kolaylaştırmayı da amaçlamaktadır. Son yıllarda lojistik; ekonomik rekabet gücü, enerji verimliliği, karbon emisyonu azaltımı ve dijital entegrasyon dâhil olmak üzere çok yönlü hedefleri kapsayarak sadece taşımacılık yönüyle kalmayıp daha ötesine evrilmiştir. Bu nedenle TEN-T, yalnızca bir ulaşım çerçevesi olarak değil, aynı zamanda ekonomik kalkınma ve bölgesel uyum için bir katalizör görevi de görmektedir. Bu çalışmada, TEN-T aracılığıyla AB genişleme politikalarının lojistik koridorları üzerindeki etkisiyle birlikte sosyoekonomik ve teknik etkileri de incelenmektedir. Ayrıca, stratejik coğrafi konumu ve AB ile devam eden müzakereler göz önünde bulundurulduğunda, aday ülkelerin, özellikle Türkiye'nin bu süreçteki rolü de değerlendirilmiştir.

Giriş

Avrupa Birliği (AB), ekonomik bütünleşmeyi yalnızca ortak pazar ve gümrük birliği düzeyinde değil, aynı zamanda fiziksel ve dijital altyapıların entegrasyonu aracılığıyla da sağlamayı hedeflemektedir. Bu stratejinin temel taşı olarak Trans-Avrupa Ulaşım Ağı (*Trans-European Transport Network – TEN-T*), AB'nin ulaşım sisteminin kapasitesini ve verimliliğini optimize etmek için tasarlanmış kritik bir altyapı vizyonu olarak görülmektedir. Bu yönüyle TEN-T, Avrupa kıtası genelinde çok modlu taşımacılığı desteklemek üzere geliştirilmiş kapsamlı bir politika ve yatırım çerçevesidir. TEN-T ağı, yalnızca AB'ye üye ülkeleri değil, gelişme sürecinde olan aday ülkeleri de içermektedir.

* Araştırmacı, İstanbul Beykent Üniversitesi Avrupa Birliği Uygulama ve Araştırma Merkezi (BÜAB), E-posta: yeldainanc@beykent.edu.tr

TEN-T ağı, kara, hava, deniz ve demiryolu ulaşım modlarını birbirine entegre eden çok modlu bir ağ sistemini ifade etmektedir. Bu ağ, 2030 yılına kadar tamamlanması planlanan Çekirdek Ağ (*Core Network*) ve 2050 perspektifli Kapsamlı Ağ (*Comprehensive Network*) olarak iki temel bileşenden meydana gelmektedir. Ağ yapısında, büyük lojistik merkezlerini, limanları, havaalanlarını ve sınır geçiş noktalarını birbirine bağlayarak ticaret, turizm, enerji ve dijitalleşme süreçlerini desteklemeyi hedeflemektedir. Ayrıca TEN-T, Avrupa Yeşil Mutabakatı ile uyumlu olması avantajıyla karbon emisyonlarının azaltılması, dijital taşımacılık çözümleri sunması ve sürdürülebilir ulaşım biçimlerinin yaygınlaştırılması gibi çevresel ve teknolojik hedefleri de kapsamaktadır (European Commission, 2021).

TEN-T yalnızca bir ulaşım ağı değil, aynı zamanda AB'nin dış politikasının ve genişleme stratejisinin de bir aracı olarak düşünülmelidir. Aday ülkelerin TEN-T ağına entegrasyonu, hem bu ülkelerde altyapı kapasitesinin geliştirilmesini teşvik etmekte, hem de AB ile olan ekonomik ve siyasi bağların derinleşmesini sağlamaktadır. Bu kapsamda TEN-T, bir ulaşım aracı olmanın ötesinde bölgesel kalkınma, ekonomik uyum ve jeopolitik denge açısından stratejik öneme sahip bir ulaştırma ağıdır. Türkiye'nin, bu stratejik yapı içerisinde hem coğrafi konumu nedeniyle hem de AB ile süregelen adaylık statüsü nedeniyle özel bir yeri vardır. Asya ile Avrupa arasında bir köprü olarak Türkiye, TEN-T ağının doğuya açılan kapısı olabilecek potansiyele sahiptir. Aynı zamanda Türkiye, lojistik kapasitesi, enerji koridorları üzerindeki konumu ve dijitalleşme alanındaki gelişmeleriyle AB için hem bir fırsat hem de uyum açısından yapısal zorluklar barındıran karmaşık bir paydaş olarak dikkat çekmektedir (T.C. Dış İşleri Bakanlığı AB Başkanlığı, 2025). Bu çalışma ile AB'nin genişleme politikaları çerçevesinde TEN-T'nin işlevinin analiz edilmesi ve Türkiye'nin bu ağ yapısına uyum sürecinin sosyoekonomik, dijital ve jeopolitik boyutlarıyla değerlendirilmesi hedeflenmiştir.

1. AB ve TEN-T Ağı: Kıta Bağlantısı için Bir Çerçeve

AB hareketlilik politikasının omurgası olarak düşünülen TEN-T ağı, altyapının hem ekonomik hızlandırma hem de siyasi entegrasyon aracıdır (Avrupa Komisyonu, 2021). TEN-T'nin altyapı vizyonu sadece fiziki bağlantılarla kısıtlı değildir. Ağın geliştirilmesinde dijitalleşme, çevresel sürdürülebilirlik ve operasyonel uyumluluk gibi temalar öne çıkmaktadır. Örneğin demiryolu taşımacılığında sınır ötesi

geçişlerdeki uyumsuzlukların önüne geçebilmek amacıyla geliştirilen Avrupa Demiryolu Trafik Yönetim Sistemi (ERTMS), TEN-T'nin dijital sinir sistemidir. Bunun yanında, Dijital Taşımacılık ve Lojistik Forumu (DTLF) gibi yapılar aracılığıyla veri paylaşımı, gümrüklerin dijitalizasyonu ve taşımacılığın entegrasyonu gibi alanlarda adaptasyon sağlamaya çalışılmaktadır (ERA, 2022).

TEN-T ağı, sadece ekonomik verimlilik ve çevresel sürdürülebilirlik açısından değil, stratejik ve siyasi bir araç olarak da büyük öneme sahiptir. AB için ulaşım altyapısının entegre edilmesi, kıta genelinde jeopolitik istikrarın ve ekonomik bütünlüğün sağlanması yönünde kritik bir etkidir. Özellikle Doğu ve Güneydoğu Avrupa'daki genişleme politikaları çerçevesinde, aday ülkelerin ve komşu bölgelerin TEN-T ağına dâhil edilmesi hem AB içerisindeki bütünleşmeyi hem de sınır ötesi dayanıklılığı artırmak için stratejik bir fırsat sunmaktadır (Canveren ve Öztürk, 2018).

Bu açıdan da TEN-T ağı, yalnızca AB'nin ulaştırma vizyonunu yansıtan teknik bir araç olarak değil, aynı zamanda küresel tedarik zincirlerinde rekabetçilik, kriz zamanlarında lojistik dayanıklılık ve bölgesel kalkınma stratejilerinde temel bir politika aracı olarak önemli işleve sahiptir. Önümüzdeki on yıllık dönemde TEN-T'nin tamamlanma süreci, AB'nin dijital, yeşil ve entegre bir Avrupa idealinin hayata geçmesinde belirleyici rol oynayacaktır.

2. AB Genişleme Politikaları ve Aday Ülkeler: Entegrasyonun Lojistiği

Aday ülkelerin TEN-T'ye entegrasyonunun sağlanması, AB'nin genişlemesi amacına yönelik büyük bir zorluktur. Avrupa Sayıştayının 2021 tarihli raporuna göre, üyeler ve aday ülkeler arasındaki ulaşım altyapısı açığı yaklaşık 35-40 yıllık bir gelişmişlik farkı olarak ortaya konulmuştur. Özellikle Batı Balkan ülkeleri, eski demiryolu altyapısı, sinyalizasyon sistemlerinin uyumsuzluğu ve uzun süren sınır geçişleri gibi ciddi sorunlarla karşı karşıyadır. Ortalama bir sınır geçişinin 8 ilâ 12 saat arasında sürdüğü bölgelerde, TEN-T ağının hayata geçmesi için ciddi yatırımlara ve kurumsal dönüşümlere ihtiyaç duyulmaktadır. Bu doğrultuda TEN-T ağı, AB genişleme politikasının teknik ayağını temsil ederken aday ülkelerin ulaştırma altyapılarının AB standartlarıyla uyumlu hâle getirilmesi gerektirmektedir. Bu yönüyle TEN-T, aday ülkelerin hem fiziki hem de dijital ve düzenleyici açıdan AB ile bütünleşmesini kolaylaştıran çok boyutlu bir araçtır. TEN-T'nin aday ülkelere genişletilmesinde başlıca politika aracı, Katılım Öncesi Yardım Aracı III (IPA III) kapsamında sağlanan

mali desteklerdir. 2021–2027 döneminde TEN-T’ye yönelik ulaşım projeleri için IPA III altında yaklaşık 14,5 milyar avroluk kaynak tahsis edilmiş ve bu fonlar özellikle üç stratejik alana yönlendirilmiştir: (i) Çekirdek ağ bağlantılarının oluşturulması, (ii) Dijital gümrük ve taşımacılık sistemlerinin kurulması ve (iii) Sürdürülebilir kentsel hareketlilik çözümlerinin yaygınlaştırılması (European Court of Auditors, 2021).

Altyapıdan daha önemli bir başka etken ise dijital dönüşüm eksikliğidir. AB üye ülkeleri, taşımacılık ve gümrük süreçlerinde %95 oranında dijital prosedür kullanırken aday ülkelerde bu oran ortalama %45 seviyesindedir (OECD, 2022). Bu fark, fiziksel bağlantılar tamamlansa da sınır ötesi akışların verimli hâle gelmesini engellemektedir. Bu nedenle AB, “e-Corridors” inisiyatifi ile blok zinciri tabanlı gümrük işlemleri, IoT destekli taşıma takibi ve yapay zekâ ile trafik yönetimi gibi yenilikçi çözümleri gündemine almıştır.

TEN-T’nin aday ülkelere genişlemesinde jeopolitik dinamikler de önemli role sahiptir. Özellikle 2022 sonrası, Ukrayna krizi nedeniyle, AB’nin doğu sınırları üzerinden geçen lojistik rotalarının güvenliğinin sağlanmasına ve çeşitliliğinin artırılmasına ihtiyaç duyulmuştur. Bu süreçte AB-Asya ticaretinin bir kısmı alternatif güzergâhlar üzerinden gerçekleştirilmiştir. Bu durum ise Batı Balkanlar’da yer alan ülkeler ve Türkiye’nin stratejik değerini artırmıştır. Dolayısıyla TEN-T, sadece ekonomik entegrasyonun değil, aynı zamanda siyasi etki alanının yeniden tanımlandığı bir alana dönüşmektedir.

3. Türkiye’nin TEN-T Entegrasyonu

Türkiye, Avrupa ile Asya arasında kritik bir geçiş noktası olması nedeniyle TEN-T’nin doğuya açılan stratejik uzantısını oluşturmaktadır. Hem kara ve demiryolu koridorları hem de deniz limanları ve hava ulaşımı açısından Türkiye, TEN-T’nin gerek lojistik süreklilik gerekse kıta çapında dayanıklılık hedefleri doğrultusunda vazgeçilmez bir aday konumundadır. Türkiye’nin bu konumsal avantajı, AB için sadece bir ulaşım rotası olarak değil, aynı zamanda tedarik zincirlerinin çeşitlendirilmesi, enerji güvenliği ve jeopolitik istikrar açısından da önemli bir fırsattır.

Avrupa Komisyonu ve Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından geliştirilen ortak projeler, Türkiye’nin TEN-T çekirdek ve kapsamlı ağına uyumunu hızlandırmayı amaçlamaktadır. Bu kapsamda en dikkat çekici projelerden biri olan Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattı, Türkiye’nin Avrupa ana demiryolu

koridorlarına doğrudan bağlanmasını sağlayacak stratejik bir girişimdir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2022). Proje, hem yük hem de yolcu taşımacılığı için kapasite artırımı amaçlamakta ve AB IPA III fonları çerçevesinde finanse edilmektedir (AB Tüzüğü 2021/1529, 2021). Bunun yanı sıra, Türkiye'deki ana limanlar (İstanbul, İzmir, Mersin) ile hinterlant bağlantıları güçlendirilmekte; demiryolu ve kara yolu bağlantılarını sağlayan çok modlu lojistik merkezleri kurulmaktadır. Türkiye'nin TEN-T'ye tam uyumu durumunda sağlayabileceği stratejik kazanımlar kayda değerdir. Dünya Bankasının (2022) projeksiyonlarına göre, Türkiye üzerinden tamamlanacak koridorlar ile AB-Asya transit süreleri %40 civarında kısaltılabilir, yılda 5 milyon kara yolu taşımacılığı yükü demiryoluna taşınabilir ve yıllık yaklaşık 12 milyar avro ticaret avantajı yaratılabilir (Arvis et al., 2022). Ancak bu potansiyele rağmen Türkiye'nin uyum süreci, bir dizi yapısal zorlukla da karşı karşıyadır. Bu zorluklar; altyapı standardizasyon eksiklikleri, gümrük dijitalizasyonundaki yavaş ilerleme ve kurumsal koordinasyon sorunlarıdır. Türkiye'nin taşımacılık sistemleri ile AB'nin teknik standartları arasında önemli farklar mevcuttur. Örneğin demiryolu taşımacılığında ERTMS sistemine geçiş oldukça sınırlı düzeyde ve ayrıca sinyalizasyon ve işletme protokolleri AB ile uyumsuzdur.

Dijitalleşme boyutunda da Türkiye, AB ortalamasının gerisinde kalmaktadır. AB'nin taşımacılıkta kâğıtsız işlemleri %95 seviyesinde izlerken Türkiye'de bu oran hâlâ %55-60 seviyelerindedir. Gümrük süreçlerinin dijitalleştirilmesi ve taşıma verilerinin sınır ötesi platformlarda paylaşımı konusunda eskiye kıyasla ilerleme kaydedilse de entegre veri sistemlerinin eksikliği ciddi bir sorun teşkil etmektedir. Ayrıca Türkiye'nin TEN-T stratejisine uyumunu olumsuz etkileyen bir diğer engel de jeopolitik belirsizliklerdir. Türkiye-AB ilişkilerinde zaman zaman siyasi gerilimler yaşanmakta ve bu durum teknik düzeydeki ulaştırma projelerini dolaylı olarak etkileyebilmektedir. Buna karşın AB'nin özellikle Rusya-Ukrayna savaşı sonrası doğu koridorlarını çeşitlendirme isteği, Türkiye'ye duyulan stratejik ilginin yeniden artmasına neden olmuştur. Bütün bu dinamikler göz önüne alındığında, Türkiye'nin TEN-T ağında etkin bir rol üstlenebilmesi için üç hedefte ilerlemesi gerekmektedir. Bu hedefler:

1. Fiziksel altyapının AB standartlarına uyarlanması ve demiryolu modernizasyonunun hızlandırılması,

2. Dijital entegrasyonun güçlendirilmesi ve sınır ötesi veri paylaşım platformlarının kurulması ve
3. Kurumsal reform ve AB ile koordinasyon mekanizmalarının sürdürülebilir biçimde yapılandırılması şeklinde özetlenebilir.

Bu gelişmelerle yalnızca TEN-T entegrasyonu kolaylaştırılmayacak, aynı zamanda Türkiye'nin AB üyeliğine yönelik teknik ve stratejik uyum da desteklenecektir. Türkiye'nin bu süreçte etkin bir ortak hâline gelmesi, yalnızca ulusal değil, aynı zamanda Avrupa kıtasının lojistik güvenliği, dijital uyumu ve stratejik özerkliği açısından da olumlu bir etki yaratacaktır.

Sonuç

Bu çalışmayla AB'nin ulaştırma altyapısı vizyonu olan TEN-T ile genişleme politikaları arasındaki stratejik ilişki incelenmiş ve özellikle Türkiye'nin bu süreçteki rolü çok boyutlu bir mercekten değerlendirilmiştir. TEN-T, yalnızca bir ulaşım projesi değil, aynı zamanda ekonomik bütünleşme, dijital dönüşüm, çevresel sürdürülebilirlik ve jeopolitik denge için geliştirilmiş çok katmanlı bir uyum aracıdır. Türkiye gerek coğrafi konumu gerekse sahip olduğu lojistik kapasiteyle TEN-T'nin doğuya açılan temel koridorlarından biri olma potansiyelini taşımaktadır. Özellikle Çin-Avrupa ticaret akışında artan transit önem, Türkiye'yi hem Avrupa'nın doğu sınırlarını güçlendiren bir ortak hem de Avrasya çapında lojistik köprü yapmaktadır. Ancak bu potansiyelin etkin bir şekilde değerlendirilebilmesi amacıyla yapısal, dijital ve yönetimsel açılardan kapsamlı reformlar gerekmektedir. TEN-T'nin etkin bir şekilde genişleyebilmesi ve aday ülkelerde başarıya ulaşabilmesi için stratejik açıdan ilerlemelere ihtiyaç duyulmaktadır.

AB açısından bakıldığında ise Türkiye'nin TEN-T ağına uyumu; genişleme stratejisinin başarısı, tedarik zincirlerinin güvenliği ve kıta genelinde ulaşım sisteminin sürdürülebilirliği için kritik öneme sahiptir. Gelecek birkaç yıl içerisinde alınacak kararlar ve uygulanacak projeler, TEN-T'nin Avrupa bütünleşmesi için gerçek birleştirici bir güç mü yoksa yarım kalmış bir altyapı planı mı olacağını belirleyecektir. Bu nedenle cesur, tüm aktörleri ve etkileri dikkate alan, bütüncül ve üyeler ile aday ülkeler arasında eş güdümlü olacak politikaların izlenmesi artık bir seçenek değil stratejik bir zorunluluktur.

Kaynakça

- AB Tüzüğü 2021/1529. (2021). IPA III dönemi için aday ülkelere yönelik yardım çerçevesi. Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü.
- Arvis, J. F., Antoci, M. A., Panzer, J. (2022). Connecting to compete : trade logistics in the global economy- the logistics performance index and its indicators (English). Washington, DC: World Bank. <http://documents.worldbank.org/curated/en/180751468165888570>.
- Canveren, Ö. ve Öztürk, Ç. (2018). Avrupa Birliği Genişleme Politikalarında Meşrulaştırma: Merkezi ve Doğu Avrupa Ülkeleri ile Batı Balkanların Karşılaştırmalı Analizi. *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 5(1), 46-64.
- European Commission. (2021). *Trans-European Transport Network (TEN-T) policy*. Directorate-General for Mobility and Transport. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en.
- European Commission. (2023). Digital Transport and Logistics Forum – Final Report. Publications Office of the European Union. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/digital-transport-and-logistics-forum-dtlf_en.
- European Court of Auditors. (2021). Pre-accession Assistance. https://commission.europa.eu/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/pre-accession-assistance_en.
- European Union Agency for Railways. (2022). ERTMS Deployment Plan. https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/keir_fitch_ec_en.pdf.
- Türkiye Cumhuriyeti Dış İşleri Bakanlığı AB Başkanlığı. (2025). Fasıl 21: Trans-Avrupa Ağları, Avrupa Birliği'nin Trans-Avrupa Ağları Politikası. https://www.ab.gov.tr/fasil-21-trans-avrupa-aglari_86.html.
- Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2022). TEN-T Türkiye Kapsamında Ulaştırma Gelişim Stratejisi. Ankara. <https://www.uab.gov.tr/uploads/announcements/2022-yili-ulastirma-ve-altyapi-bakanligi-faaliyet/2022-yili-uab-faaliyet-raporu.pdf>.