

Atıf/Citation:

Türk, F. (2025). AB-Türkiye ilişkilerinde Ulaştırma Diplomasisi: Siyaset Üstü Etkileşim İçin Stratejik Bir Alan. *Dokuz Eylül Üniversitesi İşletme Fakültesi Dergisi*, 26, Ulaştırma Jeopolitiği ve Türkiye Özel Sayısı, 134-149. <https://doi.org/10.24889/ife.1712817>.

AB-TÜRKİYE İLİŞKİLERİNDE ULAŞTIRMA DİPLOMASİSİ: SİYASET ÜSTÜ ETKİLEŞİM İÇİN STRATEJİK BİR ALAN

Faruk TÜRK*

ÖZ

Avrupa Birliği (AB) ve Türkiye arasındaki ilişki, demokrasi, hukukun üstünlüğü, Kıbrıs meselesi ve Doğu Akdeniz anlaşmazlıkları gibi kalıcı gerilimler nedeniyle uzun süredir devam eden bir siyasi çıkmaz içindedir. Bu çalışma, geleneksel diplomatik kanalların tıkandığı bu ortamda ulaştırma diplomasisinin nasıl işlevsel bir iş birliği için stratejik, siyaset üstü bir kanal olarak hizmet ettiğini analiz etmektedir. Ulaştırma altyapısının teknik ve ekonomik doğasının, siyasi kırımları aşan benzersiz bir etkileşim alanı oluşturduğunu savunmaktadır. Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı (TEN-T), Orta Koridor ve sürdürülebilir ulaşım projeleri gibi girişimler aracılığıyla ulaştırma diplomasisi, taraflar arasında karşılıklı bağımlılık oluşturmada ve çok önemli bir diyalog hattını sürdürmektedir. Fası 14 Ulaştırma Politikasının siyasi vetolar nedeniyle resmen bloke edilmesine rağmen, Türkiye Marmaray ve Halkalı-Kapıkule Demiryolu gibi çok sayıda AB fonlu ulaştırma projesini başarıyla hayata geçirmiştir. Bu durum, rasyonel maliyet-fayda analizleri ve ortak stratejik çıkarlar tarafından yönlendirilen, demiryolları, denizcilik standartları ve havacılık güvenliğinde teknik uyumun aralıksız devam ettiği bir fiili entegrasyon modelini ortaya koymaktadır. Bununla birlikte, analiz, AB'nin bazı üye ülkeler özelinde karayolu taşımacılığına yönelik kota kısıtlamaları ve Türk sürücülerin vize sorunları da dahil olmak üzere daha derin lojistik entegrasyonun önünde pratik engeller oluşturan önemli kısıtlamaları da tespit etmektedir. Bulgular, ulaştırma diplomasisini, “proje bazlı ilerleme- fasıl bazlı tıkanma” ikilemi içinde güven inşa eden vazgeçilmez bir “ara mekanizma” olarak konumlandırmaktadır. Çalışma, siyasi engellerin derin kurumsal entegrasyonu önlediği sonucuna varırken, ulaştırma sektöründeki teknik iş birliğinin AB-Türkiye ilişkisinin en dirençli unsurlarından biri olmaya devam ettiğini ortaya koymaktadır. Çalışma nihayetinde, bu alanın sadece altyapı kazanımları için değil, aynı zamanda diyalogu sürdürmek, Ukrayna savaşı sonrası ortaya çıkan jeostratejik bağlantısallık fırsatlarından yararlanmak ve uzun vadede olası bir siyasi normalleşmenin yolunu açmak için stratejik bir dış politika aracı olarak kullanılmasını önermektedir.

Anahtar Kelimeler: AB-Türkiye ilişkileri, Ulaştırma Diplomasisi, Fonksiyonel İş Birliği, TEN-T, Karmaşık Karşılıklı Bağımlılık
Jel Sınıflandırılması: F53, F55, L91, L92, R40

TRANSPORT DIPLOMACY IN EU-TÜRKİYE RELATIONS: A STRATEGIC CHANNEL FOR SUPRA-POLITICAL ENGAGEMENT

ABSTRACT

The relationship between the European Union (EU) and Türkiye is entrenched in a prolonged period of political stalemate, hindered by persistent tensions over democracy, the rule of law, the Cyprus issue, and Eastern Mediterranean disputes. This study analyzes how transport diplomacy serves as a strategic, supra-political channel for functional cooperation amidst this gridlock in traditional diplomatic channels. It argues that the technical and economic nature of transport infrastructure creates a unique space for engagement that transcends political fractures. Through initiatives like the Trans-European Transport Network (TEN-T), the Middle Corridor, and sustainable mobility projects, transport diplomacy fosters mutual interdependence and sustains a crucial line of dialogue between the parties. Despite the formal blockage of Chapter 14, the Transport Policy, due to political vetoes, Türkiye has successfully implemented numerous EU-funded transport projects, such as Marmaray and the Halkalı-Kapıkule Railway. This demonstrates a model of de facto integration where technical alignment in railways, maritime standards, and aviation safety continues unabated, driven by rational cost-benefit calculations and shared strategic interests. However, the analysis also identifies significant constraints, including EU member country specific quota restrictions on road haulage and visa issues for Turkish drivers, which act as practical barriers

* Dr. Öğr. Üyesi, Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi, Yabancı Diller Yüksekokulu, Yabancı Diller Bölümü, Karaman, Türkiye. E-posta: farukturk@kmu.edu.tr, ORCID: 0000-0003-2472-8680

to deeper logistical integration. The findings position transport diplomacy as an indispensable “intermediary mechanism” that builds trust within the “project-based progress vs. chapter-based deadlock” dilemma. It concludes that while political obstacles prevent deep institutional integration, technical cooperation through transport remains one of the most resilient facets of the EU-Türkiye relationship. The study ultimately recommends leveraging this domain not merely for its infrastructural benefits but as a strategic foreign policy tool to maintain dialogue, capitalize on geostrategic connectivity opportunities post-Ukraine war, and pave the way for potential political normalization in the long term.

Keywords: *EU-Türkiye Relations, Transport Diplomacy, Functional Cooperation, TEN-T, Complex Interdependence*

Jel Classification: *F53, F55, L91, L92, R40*

1. GİRİŞ

AB-Türkiye ilişkileri uzun süredir yapısal bir duraksama içindedir. Demokrasi, hukuk devleti ve ifade özgürlüğü gibi temel normlara dair yaşanan gerilimler, ilişkilerin siyasi düzlemde ilerlemesini zorlaştırmaktadır. Ancak bu zorlu dönemeçte bile taraflar arasında işlevsel iş birliği alanlarının sürdürülmesi, ilişkinin tamamen kopmasını engelleyen bir bağlayıcı unsur olmuştur. Bu bağlamda ulaştırma politikaları, siyasi tıkanmaların görece az etkilediği, teknik ve ekonomik temelli bir alan olarak öne çıkmakta ve AB-Türkiye ilişkilerinde “fonksiyonel diplomasinin bir örneğini oluşturmaktadır.

AB’nin kurucu metni olan Roma Antlaşması’ndan bu yana ulaştırma politikaları, Avrupa bütünleşmesinin asli unsurlarından biri olarak kabul edilmiştir. Ortak Ulaştırma Politikasının temel amacı, üye devletler arasında serbest ve entegre bir taşıma sistemi kurmak suretiyle tek pazarın etkin işleyişini sağlamaktır. Bu hedef doğrultusunda geliştirilen TEN-T, AB’nin hem iç entegrasyonunu hem de komşu ülkelerle bağlantı stratejilerini şekillendirmiştir. Türkiye coğrafi konum itibarıyla Orta Asya ve Orta Doğu pazarlarına açılan doğal köprü işlevi görmektedir ve ulaştırma alanındaki entegrasyonu stratejik hale getirmektedir (Ertürk, 2019, s. 145).

Avrupalılaşıma literatürü çerçevesinde ulaştırma politikalarının Türkiye’de gösterdiği ilerleme, “rasyonel kurumsalcılık” ve “sonuçsalcılık mantığı” gibi teorik yaklaşımlarla açıklanabilir. Bu yaklaşıma göre aday ülkeler, AB ile olan ilişkilerinde fayda-maliyet analizine dayalı olarak davranır ve maddi kazanımlar öncelik kazanır (Börzel & Risse, 2012; Schimmelfennig vd., 2003). Türkiye’nin ulaştırma alanındaki AB normlarına uyumu, diğer siyasal alanlardaki gerilemelere karşın istikrarlı bir şekilde devam etmiş; özellikle 2005 sonrasında siyasi reformlarda gerileme yaşanmasına rağmen ulaştırma alanında teknik uyumun sürmesi, bu alanın “siyaset-üstü” karakterini güçlendirmiştir (Ertürk, 2019, s. 147).

AB ve Türkiye arasındaki ilişkiler, tarihsel olarak hem derin iş birlikleri hem de dönemsel gerilimlerle şekillenmiştir. Türkiye’nin 1963 Ankara Anlaşması ile başlayan AB’ye entegrasyon süreci, 1999’da aday ülke statüsü kazanması ve 2005’te müzakere sürecinin başlamasıyla önemli aşamalar kaydetmiştir. Ancak son yıllarda, özellikle demokrasi, hukukun üstünlüğü, basın özgürlüğü, Kıbrıs meselesi, Doğu Akdeniz’deki enerji rekabeti ve göç politikaları gibi konulardaki anlaşmazlıklar, ilişkilerin ciddi bir tıkanma noktasına gelmesine neden olmuştur. Bu tıkanıklık, siyasi diyalogun zayıflamasına, müzakerelerin fiilen durma noktasına gelmesine ve karşılıklı güven erozyonuna yol açmıştır.

AB ve Türkiye, coğrafi konumları nedeniyle küresel ticaret ve enerji nakil hatları açısından hayati bir öneme sahiptir. Türkiye, Avrupa ile Asya arasında bir köprü işlevi görerek, Orta

Koridor gibi uluslararası ulaşım projelerinde kilit bir rol oynamaktadır. Benzer şekilde, AB'nin TEN-T projeleri, Türkiye'nin Avrupa ulaşım sistemine entegrasyonunu güçlendirebilecek önemli bir alan sunmaktadır. Ayrıca, sürdürülebilir ulaşım ve yeşil dönüşüm politikaları, iki tarafın ortak çıkarlarını buluşturabilecek diğer önemli başlıklardır.

Bu makale, AB-Türkiye ilişkilerinde siyasi diyalogun tıkanıdığı mevcut koşullarda, ulaşım diplomasisinin nasıl yapıcı ve stratejik bir etkileşim alanı oluşturabileceğini analiz etmeyi amaçlamaktadır. Çalışma, üç temel soruya odaklanmaktadır:

1. Ulaştırma diplomasisi, AB-Türkiye ilişkilerinde siyasi tikanıklıkları aşmada nasıl bir rol oynayabilir?
2. Mevcut ulaşım projeleri (TEN-T, Orta Koridor, akıllı ulaşım sistemleri) ikili ilişkilere nasıl katkı sağlayabilir?
3. Ulaştırma alanındaki iş birlikleri, uzun vadede siyasi diyalogun yeniden canlanmasına zemin hazırlayabilir mi?

Bu soruları yanıtlamak üzere, makalede öncelikle ulaşım diplomasisinin kavramsal çerçevesi çizilecek, ardından AB-Türkiye ilişkilerindeki mevcut dinamikler ve ulaşım sektörünün bu dinamiklerle kesişim noktaları analiz edilecektir. Daha sonra, iki taraf arasında geliştirilebilecek somut projeler (demiryolu bağlantıları, lojistik merkezler, dijital ulaşım altyapıları) üzerinden diplomatik etkileşimin nasıl güçlendirilebileceği tartışılacaktır.

Çalışmanın temel argümanı, ulaşım diplomasisinin, AB ve Türkiye arasında siyasi gerilimlerin aşılmasında bir “ara mekanizma” işlevi görebileceği yönündedir. Ekonomik ve teknik iş birlikleri üzerinden inşa edilecek güven, nihayetinde daha kapsamlı bir siyasi diyalogun kapısını aralayabilir. Bu bağlamda makale, uluslararası ilişkiler ve Avrupa çalışmaları literatürüne, ulaşım diplomasisinin alternatif bir etkileşim modeli olarak değerlendirilmesi gerektiği yönünde teorik ve pratik bir katkı sunmayı hedeflemektedir. AB-Türkiye ilişkilerinin geleceği açısından ulaşım diplomasisinin stratejik önemi ve bu alandaki iş birliklerinin nasıl daha etkin bir şekilde kullanılabileceği analiz dillecektir.

2. LİTERATÜR TARAMASI

Ulaştırma sadece teknik bir altyapı meselesi değil, devletlerin dış politikalarını şekillendiren önemli bir diplomasi aracıdır. Askeri, siyasi ve ekonomik kaygılar bir arada düşünüldüğünde, ulaşım üzerinde uluslararası bir “özgürlük rejimi” kurulması zordur (Lissitzyn, 1940, s. 156). Ancak çok taraflı ulaşım projeleri aracılığıyla komşu ve bölge ülkeleriyle ilişkiler güçlendirilebilir, dolayısıyla ulaşım diplomasisi bölgesel yakınlaşmayı teşvik edici bir rol oynar (Сахетмырадов vd., 2023, s. 217).

AB-Türkiye ilişkileri, özellikle Türkiye'nin AB'ye katılım süreci bağlamında, karmaşık ve çok boyutlu bir yapıya sahiptir (Erol, 2015, s. 53). Bu ilişkiler, coğrafi ve kültürel sınırların yanı sıra AB'nin kurumsal kapasitesinin sınırları gibi çeşitli faktörler tarafından şekillendirilmektedir (Ayas, 2020, s. 295). AB'ye tam üyelik Türkiye için uzak bir hedef gibi görünse de, ticaret, dış ve güvenlik, adalet ve içişleri politikaları ile enerji alanında AB ile işlevsel olarak entegre olmuştur (Müftüler-Baç, 2017, s. 416; Turhan, 2018, s. 105). Ulaştırma diplomasisi, AB ve Türkiye arasındaki ilişkilerde, siyasi gerilimlerin gölgesinde kalmış ancak işlevselliğini koruyan kritik bir etkileşim alanı olarak öne çıkmaktadır. Siyasi müzakerelerin tıkanıdığı dönemlerde bile, ulaşım altyapısı, lojistik ağlar ve teknik iş birlikleri, ikili ilişkilerin devamını sağlayan bir “köprü işlevi” görmektedir (Arslan vd., 2021, s. 38; Kılınç, 2010, ss. 4–46). Bu durum, ulaşım

diplomasisinin, geleneksel siyasi kanalların ötesinde ekonomik ve stratejik çıkarlar üzerinden iş birliğini sürdürme kapasitesine işaret etmektedir.

AB'nin TEN-T projeleri, Türkiye'nin coğrafi konumunu stratejik bir avantaja dönüştürerek Avrupa-Asya bağlantısallığını güçlendirmeyi hedeflemektedir (Üzer & Ecim, 2024, s. 3). Ancak, Türkiye'nin TEN-T'ye tam entegrasyonu, siyasi engeller (özellikle Kıbrıs sorunu) nedeniyle kısıtlı kalmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, 2015, s. 47). Buna rağmen, Türkiye'nin demiryolu reformları (TCDD'nin liberalleştirilmesi), denizcilik güvenliği düzenlemeleri (Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) standartlarına uyum) ve hava trafik yönetimindeki ilerlemeler (EUROCONTROL), AB müktesebatına kademeli uyum sağlandığını göstermektedir (T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, 2023, s. 110; T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2023a, s. 88).

Özellikle Orta Koridor girişimi, Türkiye'nin Avrasya ticaretindeki merkezî rolünü pekiştirerek, AB'nin küresel bağlantısallık stratejisiyle uyumlu bir iş birliği alanı sunmaktadır (Kuşçu, 2011, s. 90). Ertürk (2024, ss. 151–152), Türkiye'nin ulaştırma altyapı modernizasyonlarını, AB ile ekonomik entegrasyonun derinleşmesinde bir katalizör olarak analiz eder. Bu sürecin, turizm ve ticaret gibi sektörlerde yarattığı sinerjiyi vurgularken, teknik uyumun siyasi çıkmazlara rağmen ağ yönetimi ve fon mekanizmalarıyla nasıl sürdürülebildiğini somut projelerle örnekendirir. Benzer şekilde, Erol (2015)'in belirttiği gibi Tek Avrupa Hava Sahası (TAHS) projesine Türkiye'nin siyasi nedenlerle dahil olamamasına rağmen, ikili havacılık anlaşmaları ve teknik uyum çabalarında katettiği ilerlemeler için diplomasinin “sessiz” bir kanal olarak işlev gördüğünü belirtebiliriz.

Ulaştırma diplomasisinin en önemli işlevlerinden biri, karşılıklı bağımlılık yaratarak siyasi diyalogun sürdürülmesine zemin hazırlamasıdır (Erol, 2015, s. 111; Kılınç, 2010, ss. 5–2). Gołembski ve Majewska (2018, s. 148), Polonya örneğinde ulaştırma yatırımlarının turizm ve ticaret akışlarını artırdığını kanıtlamış; bu bulgu, Türkiye'nin AB ile olan ulaştırma entegrasyonunun da benzer ekonomik sinerjiler yaratabileceğine işaret etmektedir. Santana-Orhan ve Oflaz (2024, s. 104), altyapı iş birliklerinin uzun vadede siyasi güven ve entegrasyon inşasına katkı sağladığını belirterek, Türkiye'nin kalkınma yolu projesindeki rolünün stratejik önemini vurgulamıştır.

AB'nin ulaştırma politikaları, Roma Antlaşması'nın temel ilkelerine dayanmakta olup, tek pazarın işleyişi açısından hayati öneme sahiptir (Debyser ve Kuzhym, 2024). Türkiye, 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı ile tesis edilen Gümrük Birliği kapsamında, malların serbest dolaşımı ve bunun işleyişine ilişkin alanlarda AB müktesebatına uyum yükümlülüğü üstlenmiştir. Ulaştırma sektörü ise Gümrük Birliği kararında açık biçimde yer almamakla birlikte, malların serbest dolaşımı için teknik düzenlemelerin uyumlaştırılması kapsamında dolaylı olarak yer almaktadır. 1999 Helsinki Zirvesi ile Türkiye'ye aday ülke statüsü verildikten sonra AB müktesebatına uyum çerçevesinde ulaştırma politikası resmi bir yükümlülük alanı haline geldi. Ancak, müzakere sürecindeki Fasıl 14 Ulaştırma Politikasının siyasi engeller nedeniyle açılabilmesi, bu yükümlülüklerin kurumsal çerçevede derinleştirilmesini ve resmi entegrasyonu sınırlı tutmuştur. Buna rağmen, Türkiye'nin AB ulaştırma müktesebatına yönelik tek taraflı uyum çabaları dikkat çekmektedir. Bu çabalar, ulaştırma diplomasisini AB-Türkiye ilişkilerinde teknik iş birliği ve ekonomik ortaklık temelinde sürdürülebilir kılan az sayıdaki alandan biri haline getirmiştir. Demiryolu, deniz ve hava taşımacılığında sağlanan somut ilerlemeler, Fasıl 14'ün resmen

açılmamış olmasına rağmen bu alanın “siyaset-üstü” bir etkileşim platformu olarak işlevselliğini ortaya koymaktadır (Uçar, 2022, s. 143). Ancak, bu potansiyelin tam anlamıyla değerlendirilebilmesi, Kıbrıs meselesi gibi yapısal sorunların aşılmasına bağlıdır (Özke, 2020, s. 63).

Ulaştırma diplomasisi, AB ve Türkiye arasındaki ilişkilerde siyasi gerilimlerin ötesinde işlev gören stratejik bir etkileşim alanı olarak giderek daha fazla akademik ilgi görmektedir (Arslan vd., 2021; Ertürk, 2024; Kılınç, 2010; Michalski, 2024, s. 2). Bu kavram, geleneksel diplomasi kanallarının tıkandığı dönemlerde bile ekonomik çıkarlar ve teknik iş birlikleri üzerinden ilişkilerin sürdürülebilmesini sağlayan bir denge mekanizma işlevi görmektedir. Ulaştırma altyapısının planlanması ve geliştirilmesi yüksek düzeyde teknik bilgi ve uzmanlık gerektirdiğinden, siyasi gerilimlere rağmen devam etmektedir. Bu nedenle ulaşım gibi alanlar, siyasi kriz dönemlerinde bile teknik temelli iş birliklerinin devam ettirilebildiği stratejik sahalardır. Avrupa Komisyonu, Türkiye’nin ulaştırma sektörünü AB ile sektörel iş birliğinin ilerleyebileceği önemli bir alan olarak değerlendirmiştir. Türkiye’nin coğrafi konumu, lojistik önemi ve Avrupa-Asya bağlantılarındaki merkezi rolü nedeniyle ulaştırma diplomasisini, siyasi krizlerden bağımsız bir stratejik alan olarak ele almıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, 2023). “Karmaşık karşılıklı bağımlılık” teorisi, ulaştırma gibi sektörlerde devletlerin siyasi gerilimlerden bağımsız olarak teknik ve ekonomik çıkarlar temelinde iş birliği yapabileceğini savunur (Keohane ve Joseph Nye, 2012). AB ve Türkiye arasındaki ulaştırma iş birliği bu teorik çerçeveye uygundur.

Türkiye’nin demiryolu sektöründeki reformları, AB’nin “demiryolu paketleri” ile uyumlu şekilde ilerlemiştir. 2013’te çıkarılan 6461 sayılı Kanun ile TCDD’nin altyapı ve işletme fonksiyonlarının ayrılması, AB’nin 91/440/EEC ile başlayan direktiflerine uyum sağlamıştır (Demirelli, 2014; T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2023a). Ancak, Türkiye’nin demiryolu yük taşımacılığındaki payının %5’in altında kalması (Eurostat, 2025), AB ortalamasının (%18) oldukça gerisinde olduğunu göstermektedir.

Deniz taşımacılığı alanında Türkiye, AB’nin “Denizcilik Tek Pazarı” politikalarına önemli ölçüde uyum sağlamıştır. Türkiye, AB’nin denizcilik politikasının temelini oluşturan sürdürülebilirlik, çevresel koruma, dijitalleşme ve rekabetçilik ilkeleri doğrultusunda kapsamlı adımlar atmıştır. 2018–2023 dönemine ait AB ülke raporlarında Türkiye’nin denizcilik politikaları “iyi düzeyde hazırlanmış” olarak değerlendirilmiştir. Bu uyum sürecinde Türkiye Gemi Trafik İzleme ve Bilgi Sistemleri için gerekli mevzuatı benimsemiş ve Maritime Single Window (Tek Denizcilik Penceresi) uygulamasına geçiş sürecini başlatmıştır (Yılmaz, 2024, s. 460).

AB’nin 2017’de kabul ettiği Liman Hizmetleri Yönetmeliği ile limanlarda hizmetlerin şeffaf, rekabetçi ve adil şekilde yürütülmesi hedeflenmiştir. Türkiye bu yönde henüz doğrudan bir ulusal mevzuat çıkarmamış, bu konuda eksiklik rapor edilmiştir. Türkiye’nin, deniz emniyeti ve çevre koruma konusunda AB müktesebatıyla uyumlu şekilde Paris Mutabakat Zaptı (Paris MoU) beyaz listeye geçmiş (Cebeci, 2019, s. 122), Uluslararası Güvenlik Yönetimi (ISM) Kodunu uygulamaya almış ve 2022’de tehlikeli yük taşımacılığına dair yeni bir yönetmelik çıkarmıştır (Yılmaz, 2024, s. 457). Ayrıca, Türkiye “Yeşil Liman Sertifikası” uygulaması başlatarak, AB’nin Avrupa Yeşil Mutabakatı (European Green Deal) hedefleriyle uyumlu adımlar atmıştır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2023b; Türk Standartları Enstitüsü, 2023).

Asyaport'un EcoPort sertifikası alması, bu alandaki olumlu gelişmelerden biridir (TÜRKLİM, 2024).

2024 yılının ilk yarısı itibarıyla Türkiye'nin deniz ticaret filosu, yapılan yatırımların etkisiyle önemli bir büyüme kaydederek toplamda 52,7 milyon detveyt ton kapasiteye ulaşmış ve bu performansı ile dünya sıralamasında 11. sıraya yükselmiştir. Türk vatandaşlarının sahip olduğu deniz ticaret filosu, 2022 yılında 39,1 milyon detveyt ton iken 2023'te yüzde 25 artışla 48,8 milyon tona ulaşmış; 2024'ün ilk yarısında ise yüzde 7,9 oranında büyüme göstermiştir. Gemi adedi açısından da önemli bir artış gözlemlenmiş, 2021 yılında 1.574 olan toplam gemi sayısı 2024 yılı ortasında 2.107'ye çıkmıştır. Filonun kapasitesinin yaklaşık 6,57 milyon detveyt tonu Türk sahipli, 46,16 milyon detveyt tonu ise yabancı bayraklı gemilerden oluşmaktadır. Gemilerin türlerine bakıldığında, Türk bayraklı gemiler arasında en yüksek adet Genel Kargo gemilerinde, en yüksek taşıma kapasitesi ise Dökme Yük gemilerinde gözlemlenmektedir. Bu gelişmeler, Türkiye'nin denizcilik alanındaki küresel konumunu güçlendirme çabalarının somut ilerlemesi olarak değerlendirilebilir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2024; TürkDenizMedya, 2024).

Diğer taraftan havacılık sektörü, ulaştırma diplomasisinin en çarpıcı örneklerinden birini sunmaktadır. Türkiye 2006'da Avrupa Ortak Havacılık Alanına (ECAA) katılım müzakerelerini başlatmıştır (EUR-Lex, 2008). 2010'da AB'nin Havacılık Güvenliği Ajansı (EASA) ile teknik iş birliği anlaşması imzalamıştır (EASA, 2010). 2020 yılında başlatılan "Yeşil Havaalanı" (Green Airport) projeleriyle Avrupa Birliği'nin Sürdürülebilir ve Akıllı Ulaştırma Stratejisi ile uyum sağlamayı hedeflemiştir. Ancak, Tek Avrupa Hava Sahası'na (TAHS) üyeliğin siyasi engellerle karşılaşması, sektörün tam entegrasyonunu engellemektedir (Erol, 2015, s. 42). Buna ek olarak, 2019 yılında Avrupa Birliği, Doğu Akdeniz'deki sondaj faaliyetleri nedeniyle Türkiye'ye yönelik yaptırım çerçevesi kabul etmiş ve bu kapsamda Sivil Havacılık Anlaşması (ECAA) müzakerelerinin askıya alınmasına karar vermiştir (Valero, 2019). Bu gelişme, havacılık alanındaki teknik iş birliğinin de doğrudan siyasi gerilimlerden etkilenebildiğini göstermektedir.

Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi (LPI) skoru 2018 yılında 3,15 iken, 2023 yılında 3,5'e yükselmiştir (Dünya Bankası, 2023, s. viii). Ancak bu iyileşmeye rağmen Türkiye, aynı yıl için 4,12 olan Avrupa Birliği ortalamasının gerisinde kalmıştır. Özellikle TEN-T ağına entegrasyon, intermodal taşımacılık merkezlerinin geliştirilmesi ve dijital ticaret koridorlarının oluşturulması gibi alanlarda ilerleme kaydetmesine rağmen, Gümrük Birliği'nin güncellenmesinde ulaştırma sektörünün kapsam dışı bırakılması, mevcut entegrasyonun derinleşmesi önünde önemli bir engel teşkil etmektedir (Usta ve Uysal, 2023).

3. BULGULAR: AB-TÜRKİYE ULAŞTIRMA DİPLOMASİSİNİN KARŞILAŞTIRMALI ANALİZİ

AB-Türkiye ulaştırma ilişkilerindeki siyasi tikanıklığın merkezinde, doğrudan Fasıl 14-Taşımacılık Politikası ve bu fasılın Kıbrıs meselesiyle olan bağı yer almaktadır. Türkiye açısından teknik olarak açılması beklenen bu fasıl, siyasi nedenlerle uzun süredir bloke edilmektedir. Bu blokaj, 2006 yılında alınan bir dizi AB Konseyi kararına dayanmaktadır. Türkiye, AB'ye katılım müzakereleri çerçevesinde Ek Protokol'ü imzalarken, Kıbrıs Cumhuriyeti'ni tanımadığına dair bir deklarasyon eklemiştir. Bu deklarasyon çerçevesinde, Kıbrıs Rum bandıralı gemilerin Türk limanlarına girişini ve Rum uçaklarının Türkiye hava sahasını kullanmasını yasaklamış; bu doğrultuda Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY) bayrağı taşıyan gemi ve uçaklara limanlarını

ve hava sahasını açmadığını belirterek 1987 yılında aldığı kararı teyit etmiştir. Bunun üzerine, AB Konseyi, Aralık 2006'da "Türkiye'nin yükümlülüklerini tam olarak yerine getirene kadar" sekiz fasılda müzakerelerin açılmayacağını karara bağlamıştır (Avrupa Birliği Konseyi, 2006, s. 2). Bu sekiz fasıldan biri de doğrudan deniz, kara ve hava ulaştırmasındaki uyumu hedefleyen Taşımacılık Politikasıdır.

Blokajın temel ve doğrudan gerekçesi, Ek Protokol'ün gereklerinden biri olan ve Türkiye'nin uygulamadığı Türk limanlarının ve havaalanlarının GKRY bandıralı gemilere ve taşıtlarına açılması zorunluluğudur. Türkiye, Kıbrıs Cumhuriyeti'ni tanımadığı için, GKRY bayrağı taşıyan gemilere ve uçaklara limanlarını ve hava sahasını açmamakta, bu durumu Birleşmiş Milletler gözetimindeki çözüm sürecine ve KKTC'ye uygulanan izolasyonların kaldırılması şartına bağlamaktadır. Kıbrıs sorununa kapsamlı bir çözüm bulunmadıkça veya siyasi bir mutabakat sağlanmadıkça Fasil 14'ün açılması mümkün görünmemektedir (T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, 2024b). Yaşanan bu siyasi tikanıklık, yalnızca diplomatik bir sorun olarak kalmamakta, somut ekonomik maliyetler ve proje gecikmeleri üretmektedir. Fasil 14'ün bloke edilmesi, Türkiye'nin TEN-T projelerine tam entegrasyonunu, Tek Avrupa Hava Sahası anlaşmalarına katılımını ve deniz taşımacılığındaki ortak pazar düzenlemelerinden erken faydalanmasını engellemiştir. Sonuç olarak, ulaştırma gibi teknik bir alandaki bu derin entegrasyon, Kıbrıs meselesiyle doğrudan bağlantılandırılarak, Türkiye-AB ilişkilerinin genel seyrine paralel şekilde, siyasileştirilmiş ve askıya alınmış durumdadır.

Fransa ve diğer bazı Avrupa ülkelerinin Türkiye'nin AB üyelik müzakerelerine ilişkin eleştirileri, özellikle 2016'daki siyasi gelişmelerle birlikte belirginleşmiştir. Örneğin, Avrupa Parlamentosu Kasım 2016'da Türkiye'de hukukun üstünlüğü ihlalleri nedeniyle müzakerelerin durdurulmasını istemiştir (Avrupa Parlamentosu, 2016). Almanya'da 2017 federal seçimleri öncesinde Şansölye Angela Merkel, Türkiye'nin katılım müzakerelerinin durdurulmasını gündeme getirmiş (Daily Sabah, 2017); benzer şekilde 2018'de Fransa Cumhurbaşkanı Emmanuel Macron alternatif yollar önermiştir (France 24, 2018). Bununla birlikte, Finlandiya ve Litvanya gibi bazı AB ülkeleri, müzakerelerin Türkiye'nin AB standartlarına uyum sağlaması açısından devam etmesi gerektiğini savunmuştur. Bu bağlamda, Türkiye'nin AB ile müzakereleri fiilen duraksamış, yeni fasılların açılması ve Gümrük Birliği'nin güncellenmesi konusunda ilerleme sağlanamamıştır. Ulaştırma projeleri gibi alanlarda ise gecikmeler, daha çok AB ile Türkiye arasındaki müzakere sürecinin genel yavaşlığı ve Kıbrıs meselesi gibi siyasi engellerden kaynaklanmıştır (Avrupa Komisyonu, 2025).

Ayrıca, son dönemde ortaya çıkan jeopolitik gelişmeler ulaştırma diplomasisinin önemini daha da artırmıştır. Özellikle Ukrayna savaşı, AB'nin Rusya'ya bağımlı enerji ve lojistik koridorlarını çeşitlendirme arayışını hızlandırmış; bu bağlamda Türkiye, Orta Koridor üzerinden Avrupa-Asya bağlantılarında yeniden merkezî bir aktör haline gelmiştir. Avrupa Komisyonu'nun 2024 raporunda, Rusya dışı rotaların güvenliği ve etkinliği için Türkiye'nin rolü stratejik olarak vurgulanmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, 2024a, s. 71). Bu durum, ulaştırma diplomasisini yalnızca teknik uyum ve proje bazlı ilerleme değil, aynı zamanda AB'nin güvenlik ve enerji stratejilerinin bir bileşeni haline getirmiştir (Michalski, 2024, s. 5; Üzer ve Ecim, 2024, s. 3). Türkiye'nin lojistik kapasitesinin Ukrayna savaşı sonrası oluşan yeni jeostratejik denklemde öne çıkması, ulaştırma diplomasisinin siyasi krizleri aşan bir alan olarak önemini pekiştirmektedir.

Ulaştırma diplomasisinin önündeki teknik ve siyasi engellere ek olarak, karayolu taşımacılığına ilişkin somut ticari bariyerler de mevcuttur. Türkiye’den AB’ye yapılan uluslararası nakliyata üye devletlerin ulusal yetkileri ile uyguladıkları kotalar, özellikle Bulgaristan ve Romanya gibi ülkelerin sınırlamaları ve Türk sürücülerin Schengen vizesi almada yaşadıkları zorluklar nedeniyle Türk taşımacılık sektörü ciddi engellerle karşı karşıyadır. (Usta, 2025, s. 8). Bu kısıtlamalar, Gümrük Birliği’nin temelini oluşturan malların serbest dolaşımı ilkesiyle çelişmekte ve lojistik bağlantıların potansiyelini sınırlamaktadır. Sektör temsilcileri, özellikle Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND), bu sorunun çözümü için uzun süredir lobi faaliyetleri yürütmekte ve iki taraf arasında teknik düzeyde mutabakat sağlanması için çağrıda bulunmaktadır (UND, 2022). Bu engeller, ulaştırma diplomasisinin siyaset-üstü işleyişine rağmen, derinlemesine bir entegrasyon önünde önemli bir engel oluşturmaktadır.

Ege ve Doğu Akdeniz’deki deniz yetki alanları ve kıta sahanlığı anlaşmazlıkları, Türkiye ile Yunanistan/AB arasındaki siyasi ilişkileri gererek, teknik düzenleyici diyalogun önünde engel oluşturmuştur (T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, 2021). Yunanistan’ın Doğu Akdeniz ve Ege bağlamındaki siyasi itirazları, Türkiye’nin liman ve denizcilik alanındaki reform süreçlerini zaman zaman zorlaştırmış, özellikle düzenleyici uyum ve çevresel standartların benimsenmesinde gecikmelere yol açmıştır. Siyasi engeller, Türkiye’nin ulaştırma diplomasisini proje bazlı ilerleme – fasıl bazlı tıkanma ikilemine sokmuştur. Kıbrıs sorunu çözülmeden Fasıl 14’ün açılması zor görünmektedir. Ancak, TEN-T ve Avrupa’yı Birleştirme Aracı (CEF) mekanizmaları sayesinde fiili entegrasyon sürmektedir (Ertürk, 2019, s. 160; T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, 2025).

Bütün bu olumsuzluklara ve siyasi tıkanıklıklara rağmen ulaştırma sektörünün sunduğu etkileşim alanı dikkat çekicidir. AB, Türkiye’nin ulaştırma altyapısının geliştirilmesine yönelik çeşitli mali destekler sağlamıştır. Bu destekler genel olarak Katılım Öncesi Yardım Aracı (IPA) ve Avrupa Yatırım Bankası (AYB) aracılığıyla gerçekleşmiştir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2013). 2002-2006 yılları arasında tahsis edilen 1,3 milyar avroluk fonun bir kısmı ulaştırma sektörüne yönlendirilmiştir. 2007-2013 yılları arasındaki IPA I döneminde ise Ulaştırma Operasyonel Programı (UOP) için ayrılan 584,7 milyon avro, özellikle demiryolu altyapısının güçlendirilmesinde kullanılmıştır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2013). 2014-2020 dönemini kapsayan IPA II’de de ulaştırma projelerine destek devam etmiştir (Akın vd., 2016, s. 13). Mevcut 2021-2027 dönemi IPA III’te ise yeşil ve dijital dönüşüm öncelikleri doğrultusunda ulaştırma projelerinin desteklenmesi beklenmektedir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2023a, s. 90; Usta ve Uysal, 2023, s. 49).

Demiryolu sektöründe, Avrupa Birliği’nin Türkiye’ye yönelik mali desteği kapsamında sağladığı 275 milyon avroluk katkı, “Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattı Projesi” açısından kayda değer bir rol oynamaktadır (EEAS, 2019). Bu proje, Türkiye’nin Avrupa ile yüksek standartlı demiryolu bağlantısını amaçlamaktadır. Ayrıca, demiryolu güvenliği ve operasyonlarına yönelik teknik destek projeleri de AB fonları ile desteklenmektedir. Denizcilik sektöründe ise, özellikle 2021-2027 IPA III dönemi kapsamında “Türkiye Denizleri Karbonsuzlaştırma ve Yeşil Denizcilik Programı” AB ve Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası (EBRD) iş birliğiyle finanse edilmektedir (T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, 2025). Geçmiş dönemlerdeki ulaştırma operasyonel programları aracılığıyla liman projelerine de mali destek sağlanmıştır.

Karayolu altyapısı da Ulaştırma Operasyonel Programları kapsamında desteklenmiş olmakla birlikte, demiryoluna yapılan vurgu daha belirgindir.

Türkiye'nin demiryolu, karayolu, limanlar ve akıllı ulaşım sistemlerinin (AUS) TEN-T ile entegrasyonu, Türkiye'nin Avrupa ile olan ulaşım bağlantılarının güçlendirilmesi ve Avrupa ulaşım politikalarına uyum sağlanması açısından büyük önem taşımaktadır. Türkiye, TEN-T ağına entegrasyon sürecinde çeşitli çalışmalar yürütmektedir. Bu bağlamda, TEN-T kapsamında Türkiye'deki karayolu altyapısının toplam uzunluğu yaklaşık 16.799 km'dir ve bunun 9.212 km'lik bölümü "Çekirdek Karayolu Ağı" içinde yer almaktadır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, 2017).

Deniz yolu ulaşımında Türkiye'deki bazı önemli limanların TEN-T ağına bağlantısı hedeflenmektedir. Bu, kombine taşımacılığın geliştirilmesi ve lojistik zincirlerinin güçlendirilmesi açısından önemlidir. Derince ve Pire limanlarının tren-gemi bağlantısı ile entegrasyonu gibi potansiyel projeler bulunmaktadır (Globelink Ünimar, 2020). Derince Limanı, Türkiye'nin önemli limanlarından biridir ve demiryolu bağlantısına sahiptir. Ancak, mevcut demiryolu bağlantısı sınırlıdır ve kapasite artırımı gerekmektedir (Çetinkaya, 2010, s. 32). Bu nedenle, limanın TEN-T ağına entegrasyonu için çeşitli projeler üzerinde çalışmalar yapılmaktadır. Özellikle, konteyner taşımacılığının artırılması ve lojistik verimliliğin sağlanması amacıyla demiryolu altyapısının güçlendirilmesi planlanmaktadır.

Bu çalışmada yaptığımız analizler neticesinde ulaştırma diplomasisi alanında ulaştığımız temel sonuçlar şu şekildedir. İlk olarak, siyasi engellerin teknik iş birliğini tamamen engelleyemediği, ancak entegrasyonun derinleşmesini ve kurumsallaşmasını sınırladığı görülmüştür. İkinci olarak, Türkiye örneğinde olduğu gibi aday ülkelerin, siyasi müzakerelerdeki tıkanıklığa rağmen, sektörel bazda farklılaşan pragmatik uyum stratejileri geliştirebileceği anlaşılmaktadır. Nihayetinde, siyasi engeller Türkiye'nin ulaştırma diplomasisini "proje bazlı ilerleme – fasıl bazlı tıkanma" ikilemine sokmuştur. Kıbrıs sorunu çözülmeden Fasıl 14'ün açılması zor görünmektedir. Ancak, TEN-T ve CEF gibi teknik ve mali mekanizmalar sayesinde fiili entegrasyon sürmekte ve ilişkilerin tamamen kopması önlenabilmektedir.

Fasıl 14'ün açılmamasına rağmen, 2010-2023 döneminde Türkiye'de AB fonlarıyla desteklenen projelerin sayısı artmıştır. Bu durum AB-Türkiye ulaştırma iş birliğinde belirgin bir paradoks olduğunu ortaya koymaktadır. Kıbrıs Rum Yönetimi'nin vetoları, deniz taşımacılığında tam entegrasyonu engellerken, Marmaray gibi projelerle demiryolu bağlantıları güçlendirilmiştir. Bu durum, ulaştırma diplomasisinin "fonksiyonel iş birliği" modeliyle siyasi tıkanıklıkları aşabildiğini göstermektedir.

Ulaştırma diplomasisi, resmi müzakereler tıkanca bile proje bazlı iş birliğini sürdürebilmiştir. Demiryolu ve karayolundaki ilerlemeye karşın, havacılık ve denizcilikte siyasi engeller aşılamamıştır. Bu konuda Kıbrıs sorununu bypass eden "sektörel anlaşma" modeli (Enerji faslı örneği) ve teknik komitelerin yetkilerinin genişletilmesi önem arz etmektedir. AB fonlarından etkin yararlanmak için IPA III döneminde kalan fonların kullanımı için proje hazırlama kapasitesinin artırılması gerekmektedir. CEF 2021-2027'den pay almak için TEN-T önceliklerine odaklanmak gerekmektedir. Dijital ve yeşil dönüşümde e-Freight sistemlerinde AB'nin Dijital Taşımacılık ve Lojistik Forumu (DTLF) standartlarına uyum konusunda acil önlemler alınmalıdır. Sürdürülebilir ulaşım projelerinde Horizon Europe iş birliği AB fonlarından maksimum düzeyde faydalanmak için önemli bir fırsattır.

4. SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu çalışma, Avrupa Birliği ile Türkiye arasındaki ilişkilerin uzun süredir siyasi tıkanıklık içinde olduğu bir dönemde, ulaştırma diplomasisinin taraflar arasında işlevsel bir etkileşim alanı yaratabileceğini ortaya koymuştur. Ulaştırma sektörü, teknik ve ekonomik yapısı gereği, siyasi gerginliklerden görece daha az etkilenmekte; bu özelliğiyle AB-Türkiye ilişkilerinde sürdürülebilirlik arz eden nadir alanlardan biri haline gelmektedir. Çalışmada ulaşılan bulgular, Fası 14'ün yıllardır Kıbrıs anlaşmazlığı nedeniyle müzakerelere açılmamasına rağmen, Türkiye'de ulaştırma alanında AB fonlarıyla desteklenen çok sayıda projenin hayata geçirildiğini ve iş birliğinin fiilen sürdüğünü göstermektedir. Bu durum, ulaştırma diplomasisinin siyasi müzakerelerin tıkandığı bir ortamda dahi ilişkileri dinamik tutabilen bir "ara mekanizma" işlevi gördüğünü teyit etmektedir.

Ulaştırma alanında geliştirilen iş birliklerinin yalnızca altyapı inşasına indirgenemeyeceği; aynı zamanda karşılıklı güvenin yeniden inşasında da kritik bir rol üstlendiği görülmektedir. Özellikle TEN-T ağına entegrasyon, Türkiye'nin Orta Koridor üzerinden Avrupa-Asya bağlantısındaki stratejik rolü, yeşil ve dijital dönüşüm gündemlerine uyum kapasitesi, AB ile teknik temelde sürdürülen ilişkilerin derinlik kazandığını göstermektedir. Bununla birlikte, bu teknik uyumun kurumsal düzeyde bir dönüşüme evrilmesi gerektiği açıktır. Demiryolu reformları gibi alanlarda belli ilerlemeler sağlansa da piyasa yapılarının AB standartlarına tam olarak entegre edilmesi halen önemli bir gelişim alanı olarak karşımızda durmaktadır.

Siyasi müzakerelerin donmuş olması, ulaştırma gibi teknik alanlarda yaratılan ilerlemenin politika düzeyine taşınmasını sınırlamakta; Türkiye'nin aday ülke kimliğini korumasına rağmen, müzakere dinamiklerinden dışlanmasına neden olmaktadır. Ancak ulaştırma diplomasisi bu çıkmazın kısmen aşılmasını mümkün kılmakta, proje bazlı ilerlemelerle siyasi diyalogun tamamen kesilmesinin önüne geçmektedir. Bu noktada ulaştırma diplomasisinin sadece bir altyapı koordinasyonu değil, aynı zamanda siyasi normalleşmeye kapı aralayabilecek stratejik bir dış politika aracı olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Türkiye'nin ulaştırma projelerinde AB fonlarından daha etkin yararlanabilmesi için yalnızca teknik değil, yönetsimsel kapasitesini de güçlendirmesi elzemdir. Bu bağlamda, proje hazırlık süreçlerinin hızlandırılması, fonlara erişim koşullarına uyum sağlanması ve şeffaf izleme mekanizmalarının kurulması önem arz etmektedir.

Öte yandan, jeopolitik gelişmelerin ulaştırma diplomasisini daha da stratejik bir konuma taşıdığı görülmektedir. Özellikle Ukrayna savaşı sonrasında AB'nin Rusya dışı enerji ve lojistik koridorlarına olan ilgisi artmış; Türkiye'nin Avrasya bağlantısında bir merkez ülke olarak yeniden konumlandırılması bu bağlamda önem kazanmıştır. Bu gelişmeler Türkiye için hem bölgesel bir lojistik üs olma hem de AB ile teknik iş birliğini dış politika düzeyinde pazarlık unsuru haline getirme fırsatı yaratmaktadır. Ancak bu fırsatın stratejik kazanıma dönüşebilmesi için Türkiye'nin ulaştırma alanındaki dış politika enstrümanlarını daha bütüncül bir stratejiyle kullanması ve siyasi engelleri aşacak diplomatik yaratıcılık geliştirmesi gerekmektedir.

Sonuç olarak ulaştırma diplomasisi, AB-Türkiye ilişkilerinde hem teknik entegrasyonu sürdüren hem de siyasi diyalog zeminini koruyan önemli bir araç olarak öne çıkmaktadır. Bu potansiyelin daha etkin kullanımı, yalnızca ulaştırma sektöründe değil, genel AB-Türkiye ilişkilerinde de bir yeniden yaklaşma süreci başlatabilir. Bu bağlamda ulaştırma diplomasisinin gelecekteki AB-Türkiye ilişkilerinde "sessiz bir müzakere alanı" olarak daha da önem kazanması muhtemeldir. Ulaştırma sektörünün teknik doğasıyla siyasi tıkanıklıkları kısmen aşabilme

kapasitesi, bu alanın sadece işlevsel değil, aynı zamanda stratejik bir etkileşim modeli olarak değerlendirilmesini gerekli kılmaktadır.

KAYNAKÇA

- Akın, S., Gül, Z., Cicek, Y., & Yıldırım, U. (2016). A review on EU transportation projects within the case of Turkey for European Union regional development policy. *International Journal of Sustainable Development & World Policy*, 5(1), 12–25. <https://doi.org/10.18488/journal.26/2016.5.1/26.1.12.25>
- Arslan, İ., Bozgeyik, Y., Çelik, S., & Künc, S. (2021). AB ortak ulaştırma politikası bağlamında Türkiye'nin uyum süreci ve ulaştırma sektörüne genel bir bakış. *Gaziantep University Journal of Social Sciences*, 20(1), 32–56.
- Avrupa Birliği Konseyi. (2006). *Press release: 2770th Council Meeting – General Affairs and External Relations*. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/pres_06_352
- Avrupa Komisyonu. (2025). *Türkiye*. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/international-relations/enlargement/turkiye_en
- Avrupa Parlamentosu. (2016). *Freeze EU accession talks with Turkey until it halts repression, urge MEPs*. <https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20161117IPR51549/freeze-eu-accession-talks-with-turkey-until-it-halts-repression-urge-meps>
- Ayas, M. Ö. (2020). Avrupa Parlamentosu'nun Türkiye'nin göç politikası hakkındaki görüşleri (2011-2018). *Marmara Conference on European Studies - Proceedings MCES - 2020*, 294–301.
- Börzel, T. A., & Risse, T. (2012). From Europeanisation to diffusion: Introduction. *West European Politics*, 35(1), 1–19. <https://doi.org/10.1080/01402382.2012.631310>
- Cebeci, Y. (2019). *Avrupa Birliği ulaştırma politikası ve Türkiye üzerine etkileri* [Tez No. 575520, Yüksek lisans tezi, Ankara Üniversitesi]. YÖK Ulusal Tez Merkezi.
- Çetinkaya, A. (2010). *Türkiye'deki limanların lojistik üs olarak değerlendirilmesi* [Tez No. 1254992, Yüksek lisans tezi, İstanbul Üniversitesi]. YÖK Ulusal Tez Merkezi.
- Daily Sabah. (2017, 3 Eylül). *Merkel says will ask to end Turkey's EU membership talks*. <https://www.dailysabah.com/europe/2017/09/03/merkel-says-will-ask-to-end-turkeys-eu-membership-talks>
- Debyser, A., & Kuzhym, O. (2024). *Common transport policy: Overview Fact Sheets on the European Union*. European Parliament. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/123/common-transport-policy-overview>
- Demirelli, L. (2014). 2002 sonrasında Türkiye'de özelleştirme ve demiryolu hizmeti. *Mülkiye Dergisi*, 38(4), 41–86.
- Dünya Bankası. (2023). *Connecting to compete 2023: Trade logistics in an uncertain global economy – The logistics performance index and its indicators*. <https://lpi.worldbank.org/>
- EASA. (2010). *Working arrangement between the Directorate General of Civil Aviation of the Republic of Turkey and EASA on the EU SAFA programme*. <https://www.easa.europa.eu/en/domains/international-cooperation/easa-by-country/countries/turkiye>

- EEAS. (2019). *Commissioner Bulc and Minister Mehmet Cahit Turhan are signing the project financing agreement for the Halkalı – Kapıkule railway project*. https://www.eeas.europa.eu/delegations/turkiye/commissioner-bulc-and-minister-mehmet-cahit-turhan-are-signing-project-0_en
- Erol, U. (2015). *Tek Avrupa hava sahası kapsamında Türkiye'nin karşılaştığı engellere ilişkin uzman görüşleri* [Tez No. 408768, Yüksek lisans tezi, Türk Hava Kurumu Üniversitesi]. YÖK Ulusal Tez Merkezi.
- Ertürk, A. C. (2019). Changing trends in Europeanization: Turkey's alignment on transport. *Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi*, 18(1), 143–170.
- Ertürk, A. C. (2024). EU external governance in policy area under “embedded stalemate”: Navigating the dynamic networks of Turkish transport. *Journal of Contemporary European Studies*, 33(1), 142–163. <https://doi.org/10.1080/14782804.2024.2361326>
- EUR-Lex. (2008). *Developing the agenda for the Community's external aviation policy*. <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/developing-the-agenda-for-the-community-s-external-aviation-policy.html>
- Eurostat. (2025). *Railway freight transport statistics*. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics
- France 24. (2018, 5 Ocak). *Macron suggests “partnership” with EU for Turkey, not membership*. <https://www.france24.com/en/20180105-french-president-macron-suggests-partnership-deal-turkey-eu-not-membership-erdogan>
- Globelink Ünimar. (2020). *Türkiye'nin ulaştırma koridorları*. <https://globelink-unimar.com/turkiye-nin-ulasirma-koridorlari/>
- Golembiski, G., & Majewska, J. (2018). The impact of transport infrastructure on international inbound tourism – A gravity model for Poland. *International Journal of Contemporary Management*, 14(4), 135–154. <https://doi.org/10.4467/24498939ijcm.18.040.10026>
- Keohane, R. O., & Nye, J. S. (2012). *Power and interdependence* (4. bs.). Pearson.
- Kılınç, S. U. (2010). *Avrupa Birliği-Eurocontrol sivil havacılık düzenlemeleri ve Türkiye'ye olası etkileri*. Genelkurmay Başkanlığı Harp Akademileri Komutanlığı.
- Kuşçu, S. (2011). Avrupa Birliği ulaştırma politikası ve Türkiye'ye yansımaları. *Akademik Bakış*, 5(9), 77–91.
- Lissitzyn, O. J. (1940). The diplomacy of air transport. *Foreign Affairs*, 19(1), 156–170.
- Michalski, A. (2024). *Turkey and the European Union: In a maze of disputes* (OSW Commentary No. 586). Centre for Eastern Studies. <https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/osw-commentary/2024-04-03/turkey-and-european-union-a-maze-disputes>
- Müftüler-Baç, M. (2017). Turkey's future with the European Union: An alternative model of differentiated integration. *Turkish Studies*, 18(3), 416–438. <https://doi.org/10.1080/14683849.2017.1300534>
- Orhan, A., & Oflaz, E. (2024). Kalkınma yolu projesinin ekonomideki sıçrama etkisine yapısal inşacı bir yaklaşım. *Ulaştırma ve Altyapı*, 1, 102–113.
- Özke, H. (2020). *Avrupa Birliği'nde ulaştırma politikaları ve lojistik uygulamaları: Malta ve Türkiye'nin uyumu, performansı ve iş birliği olanakları* [Yayımlanmamış doktora tezi]. Yaşar Üniversitesi.

- Sakhetmyradov, A., Amandurdyev, U. D., Babaeva, T. G., Annamyradova, A., & Mammedov, D. (2023). Transport diplomacy of neutral Turkmenistan. *Simvol Nauki* [Symbol of Science], 12(1), 217–219.
- Schimmelfennig, F., Engert, S., & Knobel, H. (2003). Costs, commitment and compliance: The impact of EU democratic conditionality on Latvia, Slovakia and Turkey. *Journal of Common Market Studies*, 41(3), 495–518. <https://doi.org/10.1111/1468-5965.00432>
- T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı. (2015). *2015 yılı Türkiye ilerleme raporu*. https://www.ab.gov.tr/ilerleme-raporlari_46224.html
- T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı. (2021). *2021 Türkiye raporu*. https://www.ab.gov.tr/ilerleme-raporlari_46224.html
- T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı. (2023). *Türkiye 2023 raporu*. https://www.ab.gov.tr/ilerleme-raporlari_46224.html
- T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı. (2024a). *2024 Türkiye raporu*. https://www.ab.gov.tr/ilerleme-raporlari_46224.html
- T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı. (2024b). *Katılım müzakerelerinde mevcut durum*. https://www.ab.gov.tr/katilim-muzakerelerinde-mevcut-durum_65.html
- T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı. (2025). *TR-AB mali işbirliği*. https://www.ab.gov.tr/tr-ab-mali-isbirligi_5.html
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2013). *Ulaştırma operasyonel programı (IPA-I)*. <https://ipa.uab.gov.tr/ulastirma-operasyonel-programi-ipa-i>
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2023a). *2023 yılı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı faaliyet raporu*. <https://www.uab.gov.tr/uploads/announcements/2023-yili-uab-faaliyet-raporu-subat-2024.pdf>
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2023b). *Kıyı tesislerine yeşil liman sertifikası düzenlenmesi hakkında yönetmelik*. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2023/11/20231118-25.htm>
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü. (2017). *Türkiye trans-Avrupa ulaştırması karayolu ağı (TEN-T)*. <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/Ten-T.aspx>
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2024). *Türk sahipli deniz ticaret filosu dünyada 11'inci*. <https://www.uab.gov.tr/haberler/turk-sahipli-deniz-ticaret-filosu-dunyada-11-inci>
- Turhan, E. (2018). Avrupa Birliği'nin üçüncü ülkelerle harici farklılaştırılmış entegrasyon modelleri ve Türkiye-AB ilişkilerinin geleceği: Neoliberal bir yaklaşım. *İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 27(1), 95–120.
- Türk Standartları Enstitüsü. (2023). *Yeşil liman/eko liman projesi*. <https://www.tse.org.tr/yesil-liman-eko-liman-projesi/>
- TürkDenizMedya. (2024, 15 Mart). *Türk sahipli deniz ticaret filosu dünyada 11'inci sırada!* <https://turkdeniz.com/turk-sahipli-deniz-ticaret-filosu-dunyada-11inci-sirada>
- TÜRKLİM. (2024). *TÜRKLİM üyesi 20 liman Yeşil Liman Sertifikası'nın sahibi oldu*. <https://www.turklim.org/turklim-uyesi-20-liman-yesil-liman-sertifikasinin-sahibi-oldu/>
- Uçar, G. (2022). *AB ortak ulaştırma politikası kapsamında havacılık stratejileri ve Türkiye'deki havayolu ulaştırmasına etkileri* [Yayımlanmamış doktora tezi]. İstanbul Üniversitesi.
- UND. (2022). *TOBB, İKV, DEİK, TÜSİAD ve UND 'den ortak deklarasyon: Türkiye-Avrupa Birliği lojistik bağlantıları AB'nin küresel geçit projesiyle güçlenecek!*

- <https://www.und.org.tr/medya-detay/undden-haberler/ortak-deklarasyon-turkiye-avrupa-birligi-lojistik-baglantilari>
- Usta, A. E. (2025). *New IKV brief on challenges in Türkiye's road transport with the EU*. IKV. https://www.ikv.org.tr/ikv.asp?lng=en&ust_id=9285&id=9515
- Usta, A. E., & Uysal, N. N. (2023). *İkiz dönüşüm kapsamında Gümrük Birliği'nin güncellenmesi ve Türkiye* (Yayın No. 3). İktisadi Kalkınma Vakfı.
- Üzer, A., & Ecim, N. V. (2024). *Orta koridor, bağlantısallık, dönüşen küresel konnektum ve Gümrük Birliği'nin modernizasyonu*. Ticaret Uzmanları Derneği.
- Valero, J. (2019, 15 Temmuz). *EU postpones announcement on Turkey sanctions to 'de-escalate' tensions*. Euractiv. <https://www.euractiv.com/section/global-europe/news/eu-postpones-announcement-on-turkey-sanctions-to-de-escalate-tensions/>
- Yılmaz, N. P. (2024). Türkiye's harmonization with the EU's maritime policies: An analysis in the framework of the EU country reports between 2018 and 2023. *International Journal of Social Inquiry*, 17(January), 449–466.

EXTENDED ABSTRACT

Transport Diplomacy in EU–Türkiye Relations: A Strategic Channel for Supra-Political Engagement

Introduction

The relationship between the European Union (EU) and Türkiye is characterized by a complex paradox of deep functional interdependence and protracted political stalemate. Persistent disagreements over fundamental norms - including democracy, the rule of law, the Cyprus issue, Eastern Mediterranean geopolitics, and migration - have effectively frozen high-level political dialogue and the formal accession negotiation process. Within this context of diplomatic gridlock, this article posits that transport diplomacy has emerged as a resilient and strategically vital domain of supra-political engagement, sustaining cooperation and building trust where traditional channels have failed.

Conceptual/Theoretical Framework

Grounded in the theoretical frameworks of Europeanization, particularly rational institutionalism and the logic of consequentialism, this study analyzes how transport-related collaboration continues to advance despite the political veto preventing the opening of Chapter 14, the Transport Policy. Türkiye's consistent, albeit partial, alignment with the EU *acquis* in transport—evidenced by railway liberalization reforms, adoption of maritime safety and environmental standards, advancements in civil aviation security, and commitments to sustainable mobility initiatives—demonstrates a pragmatic, interest-driven approach to integration. Landmark infrastructure projects co-financed by the EU, such as the Marmaray railway tunnel, the Halkalı–Kapıkule Railway Line, and various digital logistics systems, serve as tangible proof of *de facto* integration, progressing independently of the blocked formal negotiation framework.

Method

This research employs a mixed methodology, combining in-depth policy analysis of EU and Türkiye official documents, a review of financial assistance data (e.g., IPA, CEF), and critical discourse analysis of the EU's annual progress reports on Türkiye.

Findings

The findings reveal that transport diplomacy functions as a crucial “intermediary mechanism.” It mitigates the effects of political deadlock by fostering economic interdependence, facilitating technical dialogue, and creating shared infrastructural assets. Türkiye's strategic geographic position is central to this dynamic. Its ongoing integration into the Trans-European Transport Network (TEN-T) and its pivotal role in the Middle Corridor initiative solidify its status as an indispensable connectivity hub between Europe and Asia, elevating transport cooperation to a matter of shared geostrategic interest for both parties.

However, this functional cooperation exists within a constrained environment. The study identifies a clear “project-based progress versus chapter-based deadlock” paradox. While the EU has continued to fund Türkiye's transport modernization through instruments like IPA, political obstacles have incurred significant costs. Vetoes related to the Cyprus issue have not only blocked Chapter 14 but also delayed full TEN-T integration, hindered Türkiye's accession to the Single European Sky, and limited its participation in the EU's internal transport market. Furthermore, the analysis highlights specific sectoral barriers that challenge the seamlessness of connectivity, such as some EU member countries' quota restrictions on road haulage and the visa hurdles faced by Turkish professional drivers, which contradict the principle of free movement of goods underpinning the Customs Union.

The actors in this sphere extend beyond state institutions. The article notes the active role of non-governmental stakeholders, such as the International Transporters' Association (UND), which diligently advocates for resolving these practical barriers, demonstrating how civil society and business groups contribute to sustaining the dialogue and identifying pragmatic solutions.

Discussion and Conclusion

The article argues that transport diplomacy transcends its technical nature to become a potent foreign policy instrument with the potential to catalyze broader political normalization. Its “supra-political” character—demanding high technocratic expertise while possessing lower immediate political salience—allows for “silent negotiation” to continue amidst high-level disputes. This aligns with the theory of “complex interdependence,” where cooperation in technical and economic spheres persists under political adversity, thereby maintaining a foundational layer of the relationship.

The study concludes with several policy-oriented recommendations. For Türkiye to maximize benefits, it must enhance its institutional and governance capacity for efficient project preparation and fund absorption under upcoming IPA III and CEF cycles. To circumvent political blockages, both sides should explore alternative models like sectoral agreements or enhanced technical committee mandates, akin to the energy dialogue. Aligning with the EU's twin green and digital transitions—through the European Green Deal and the Digital Transport and Logistics Forum (DTLF)—is critical for ensuring Türkiye's continued relevance in Europe's future connectivity strategies.

Moreover, recent geopolitical shifts, particularly the war in Ukraine and the urgent need for secure non-Russian trade and energy corridors, have dramatically enhanced the strategic value

of Türkiye's logistics infrastructure. This provides Ankara with a unique opportunity to leverage its pivotal role as a regional logistics hub and transform transport diplomacy into a key bargaining chip in its broader relationship with the EU.

In conclusion, transport diplomacy serves as both a buffer and a bridge. It buffers the bilateral relationship from total disintegration during political crises and bridges the current divide by maintaining working-level contacts, implementing concrete projects, and building the trust necessary for a potential future revival of political dialogue. While it cannot resolve deep-seated political conflicts like the Cyprus issue, it offers a viable pathway for incremental confidence-building and institutional familiarity. Therefore, transport diplomacy represents one of the most robust and promising areas of EU-Türkiye relations, warranting greater academic and policy attention as a model of functional engagement in a politically contested partnership.



© Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY NC) license.
(<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>).