

# İNSAN HAREKETLİLİĞİNDEN YOKSUN BAĞLANTISALLIK: TÜRKİYE-AB İLİŞKİLERİ VE ORTA KORİDOR'UN SINIRLARI

Damla B. Aksel & Ali Baydarol





## Giriş

Son yıllarda küresel ticaretin ve sınır ötesi hareketliliğin yönetişimini yeniden şekillendiren iki paralel gelişme öne çıkmıştır. Özellikle Rusya'nın Ukrayna'yı işgalinin ardından derinleşen jeopolitik ve ekonomik belirsizlikler devletleri yeni ticaret ve ulaşım güzergâhları arayışına yöneltmiştir. Bağlantısallık ("connectivity") söyleminin giderek ivme kazandığı konjonktürde yeni güzergâh girişimleri, yeniden yapılandırılan küresel tedarik zincirleri içinde merkez ("hub") konumlarını güvence altına almak isteyen devletler arasındaki rekabette çeşitlendirme ve risk azaltma araçları olarak ön plana çıkmaktadır. Ne var ki altyapısal açıklığı vurgulayan bu söylem, liberal demokrasilerde belirgin bir politik kapanma eğilimiyle eş zamanlı olarak ortaya çıkmış; bu sorun özellikle Avrupa Birliği'nin (AB) hareketlilik ve göç rejimlerinde görünür hâle gelmiştir.

Güncel Türkiye-AB ilişkileri bu çelişkiyi açık biçimde ortaya koymaktadır: AB merkezli firmalar Türkiye'deki doğrudan yabancı yatırımların yüzde 70'ini oluştururken ve Türkiye'nin AB'ye ihracatının neredeyse yarısını yaparken, Türkiye'den Schengen bölgesine yönelik insan hareketliliği giderek kısıtlanmaktadır.<sup>1</sup> Bu durum, sınır ötesi ticaret için hayati öneme sahip tır şoförleri de dâhil olmak üzere, AB üyesi olmayan ülke vatandaşlarının kısa süreli, mesleki ve ticari vizelere erişimde karşılaştıkları güçlüklerde ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla, kısıtlayıcı göç rejimlerinin bağlantısallığı sekteye uğratma riski dikkate alındığında, Orta Koridor'un yeniden kazandığı önem insan hareketliliği bağlamında ele alınmalıdır. Dünya Bankası tarafından 2030'a kadar yük hacimlerini üç katına çıkarması öngörülen iddialı bir bağlantısallık girişimi olmasına rağmen<sup>2</sup> Orta Koridor, onu sürdürmek için gerekli insan hareketliliğini yönetecek tutarlı bir çerçevenin yokluğunda ilerlemektedir.

## Değişen Jeopolitik Konjonktürde Orta Koridor

Resmi adı Trans-Hazar Uluslararası Ulaşım Rotası (TITR) olan Orta Koridor, ortaya çıkan bağlantı tartışmalarının odak noktası haline gelmiştir. Çin'i Orta Asya, Hazar Denizi ve Güney Kafkasya üzerinden Avrupa'ya bağlayan bu çok yönlü ticaret güzergâhı, devamında Türkiye üzerinden veya Karadeniz'i aşarak Avrupa'ya uzanmaktadır. Geçmişte Avrupa-Çin ticaretinin yüzde 1'inden daha azını oluşturan ve büyük ölçüde ikincil bir bölgesel hat işlevi gören bu koridorun stratejik önemi, jeopolitik sarsıntılar ile değişen ticari önceliklerin kesişmesi sonucunda hızla artmıştır.<sup>3</sup> Bu dönüşümü tetikleyen esas unsur, Rusya'nın 2022'de Ukrayna'yı işgalidir. Nitekim Rusya üzerinden gerçekleştirilen AB-Çin konteyner taşımacılığı, 2023'te bir önceki yıla kıyasla yaklaşık yüzde 35 gerilemiştir.<sup>4</sup> Orta Koridor hem Rusya'yı hem de İran'ı baypas eden tek uygulanabilir doğu-batı kara güzergâhı olarak ön plana çıkmış; böylece başlıca aktörlerin yaptırımlara tabi bölgelerden uzaklaşarak bağlantısallıklarını çeşitlendirmelerine imkân tanımıştır. Koridorun artan önemi, Gazze Savaşı ile deniz ticaretinin yeniden yönlendirilmesiyle pekişmiştir. Kızıldeniz'deki güvensizlik, trafiğin Ümit Burnu'na kaymasına yol açmış; bu durum 2023 ile 2024 yılları arasında Kızıldeniz'den geçen gemi sayısında yaklaşık yüzde 75'lik bir düşüşe neden olmuş, benzer etkiler 2025'e kadar uzanmıştır.<sup>5</sup>

Orta Koridor üzerine tartışmalar, bağlantısallık projelerinin teknik altyapı girişimleri olmaktan ziyade stratejik rekabet ve iş birliği alanlarını yansıtan bir çerçeve olarak ön plana çıkmaktadır. AB, koridoru özellikle "Global Gateway" aracılığıyla stratejik özerklik ("strategic autonomy") ve riskten arındırma ("de-risking") söylemleriyle ilişkilendirmekte; Rusya üzerinden geçen transit güzergâhlardan çeşitlenmeyi, Orta Asya'nın kritik



hammaddelelerine erişimi ve kurallara dayalı, sürdürülebilir bir bağlantısallık modelinin teşvikini vurgulamaktadır.<sup>6</sup> Türkiye ise koridoru daha açık biçimde jeostratejik bir anlatı üzerinden ele almakta; Orta Koridor'u, ülkenin lojistik ve enerji merkezi olarak konumunu pekiştiren bir araç ve Türkçe konuşan devletler arasında proje temelli bölgesel entegrasyonu ilerleten bir zemin olarak sunmaktadır. Bu yaklaşım, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu, Türkiye içindeki ulaştırma projeleri ve planlanan Zengezur Koridoru gibi altyapı yatırımlarıyla da pekiştirilmektedir.<sup>7</sup> Türkiye-AB ilişkilerindeki gerilimler ve durma noktasına gelmiş üyelik süreci bağlamında Orta Koridor, yeniden canlanabilecek stratejik iş birliği için pragmatik bir alan olarak çerçevelenmekte; göç yönetimi ve güvenliğin belirleyici olduğu bir ilişkide ekonomik ve jeopolitik uyumun yeniden inşası için bir imkân sunmaktadır.<sup>8</sup> Çin ise, yaptırım risklerine maruziyet ve deniz taşımacılığındaki kırılmalara ilişkin kaygılarla, Güney-Güney iş birliği anlatısı çerçevesinde bu güzergâhı Kuşak ve Yol Girişimi'ne (BRI) taktiksel bir çeşitlendirme unsuru olarak dâhil etmeye yönelmiştir.<sup>9</sup> Kısmen örtüşen ancak birbirinden farklı bu vizyonlar; Kuzey ve Güney koridorlarından Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru (IMEC) ve Irak Kalkınma Yolu gibi girişimlere uzanan, rekabetçi ve tamamlayıcı unsurları bir arada barındıran ve giderek yoğunlaşan bir bağlantısallık görüntüsü içinde şekillenmektedir. Bu durum koridor siyasetinin jeopolitik konumlanmanın merkezi bir alanı hâline geldiğini ortaya koyarken, artan bağlantısallığın yönetim boyutlarının büyük ölçüde çözümsüz kaldığını da göstermektedir.<sup>10</sup>

Politika belgeleri ve bu alanda çalışan kurumların yayınladığı raporların genelinde, Orta Koridor gibi koridorlar üzerinden kurulan bağlantısallık, ağırlıklı olarak teknik, ekonomik ve jeostratejik bir mercekten ele alınmakta; malların, enerjinin, doğal kaynakların ve verinin etkin dolaşımını önceleyen bu

yaklaşım, insan hareketliliğinin yönetişimini sistematik biçimde marjinalleştirmektedir. Oysa koridorlar yalnızca ticaret güzergâhları değildir: Üretim ve insan hareketliliğini mekânsal olarak dengesiz ve siyasal açıdan önemli sonuçlar doğurarak yeniden şekillendirmektedir. Bu durum Dünya Bankası'nın Kuşak ve Yol Girişimi üzerine yaptığı önceki analitik çalışmada açıkça ortaya konmuştur. Bu çalışma bağlantısallığın en büyük ekonomik kazanımlarının tam da işgücü hareketliliği ve şirketlerin yer değiştirme koşullarında ortaya çıktığını göstermektedir. Özellikle etkisi yüksek senaryolarda, belirli düğüm noktaları hızlı nüfus artışı ve yoğunlaşma baskısıyla karşı karşıya kalmakta; politika yaklaşımları insan hareketliliğini görmezden gelmeye çalışsa dahi, büyük ölçekli koridor projelerinin yapısal olarak hareketliliği içerdiği ve gerektirdiği vurgulanmaktadır.<sup>11</sup> Benzer bir dinamik bölgesel ölçekte Karadeniz Ekonomik İş Birliği (KEİ) deneyiminde de gözlemlenmektedir. KEİ çerçevesinde ulaştırma ve altyapı iş birliği uzun süredir bağlantısallığın siyasetten arındırılmış, teknik bir çerçeveye ilerlemesine karşın, sistematik bir hareketlilik ve göç gündemi geliştirilememiştir. KEİ'nin mevcut çerçevesi kurumsal sürekliliği mümkün kılmış olsa da hareketliliğin güvenikleştirildiği ya da araçsallaştırıldığı bir bağlamda bölgesel projelerin etkinliğini sınırlamıştır.<sup>12</sup> Bu deneyimler küresel bağlantısallık süreçlerinde tespit edilen yönetim boşluğunun tesadüfi değil yapısal olduğunu; Orta Koridor'un da bugün bu boşluğu yeniden üretme riskiyle karşı karşıya bulunduğunu göstermektedir.

## Türkiye-AB İlişkileri ve Seçici Açıklığın Sınırları

Yukarıda bahsedilen yapısal kopukluk, James Hollifield'in 1990'ların başında küresel ekonomik entegrasyonun derinleşmesi ve Batı Avrupa ile Kuzey Amerika'da liberal demokrasilerin kurumsallaşması arka planında geliştirdiği "liberal paradoks"a



ilişkin çığır açıcı formülasyonunu hatırlatmaktadır. Özünde liberal paradoks göç yönetiminde ekonomik ve politik mantıklar arasında süregelen bir gerilimi ifade eder: küresel kapitalist piyasalara entegrasyon, emek talebini karşılamaya ve açıklığı sürdürmeye yönelik baskılar yaratırken; seçim rekabeti ve güvenlikleştirilmiş kamusal tartışmalar, siyasal liderleri kısıtlama ve denetim yönünde hareket etmeye iter. Sonraki çalışmalar devletlerin bu çelişkili gerilimi esneterek değil, ayrıştırma yoluyla yönettiklerini göstermiştir. Özellikle Hein de Haas ve çalışma arkadaşları<sup>13</sup> göç rejimlerinin doğası gereği seçici olduğunu ortaya koyar: açılma ve kapanma, göçmenlerin ve hareketlilik türlerinin kategorize edilmesi yoluyla bir arada var olur; böylece devletler bazı gruplar için erişimi genişletirken diğerleri üzerindeki denetimi sıkılaştırabilir. Bu argümandan hareketle Katharina Natter bu tür seçici açıklığın yalnızca liberal demokrasilerle sınırlı olmadığını; güncel koşullar altında farklı rejim türlerinde hareketlilik yönetimini karakterize ettiğini göstermektedir.<sup>14</sup> Dolayısıyla seçicilik, devletlerin sınırlar ötesi hareketliliğin ekonomik getirilerini elde etmeye çalışırken, onun toplumsal ve politik sonuçlarını sınırlama arayışında başvurdukları temel bir yönetim stratejisi olarak ortaya çıkmaktadır.

Dolaşıma dayalı ekonomik entegrasyon ile hareketliliğe yönelik kalıcı siyasal direncin bir arada var olmasından mütevellit Türkiye-AB ilişkileri seçici açıklığın yapısal bir çelişki üzerinden nasıl ortaya çıktığını gözler önüne serer. Türkiye-AB Gümrük Birliği'nin 1995'te tesis edilmesinden bu yana ilişkiler, sanayi malları ile işlenmiş tarım ürünlerinin serbest dolaşımına dayanmış; bu durum sınırlar ötesi entegre üretim ve tedarik zincirleri yaratmıştır. Buna karşın bu malların taşınması için gerekli olan insanların ve araçların hareketliliği, kısıtlayıcı ve giderek daha fazla siyasallaşan denetimlere tabi olmaya devam etmiştir. Vize serbestisi Türkiye tarafından uzun süreli merkezi bir beklenti olmuş;

katılım sürecine resmen dâhil edilmiş ve siyasal diyalog yoluyla, özellikle Türkiye-AB Mutabakatı bağlamında, defalarca yinelenmiştir.

Bu düzenleme göç kontrolünün dışsallaştırılması ve sınırlandırmanın normalleştirilmesi nedeniyle insan hakları savunucuları tarafından geniş ölçüde eleştirilmiş olsa da iş birliğinin en azından düzenli hareketliliğin kademeli biçimde kolaylaştırılmasıyla eşlik edeceği varsayımına dayanıyordu. Aradan geçen yaklaşık on yılın ardından bu varsayım yalnızca tıkanmakla kalmamış, tersine dönmüştür: diğer AB aday ülkelerinin aksine, Türk vatandaşları vizesiz seyahatin dışında kalmaya devam etmekte; hatta kısa süreli Schengen vizelerine erişim dahi Türk toplumunun geniş kesimleri için giderek daha zor, öngörülemez ya da fiilen imkânsız hâle gelmektedir.<sup>15</sup>

Kısıtlayıcı Schengen uygulamaları düzensiz göçün düzenlenmesinin oldukça ötesine geçmekte; AB'de yerleşik yatırımlara sahip iş insanlarını, Avrupa merkezli kurumlarla bağlantılı profesyonelleri, tanınmış gazetecileri, konferanslar veya araştırma iş birlikleri için seyahat eden akademisyenleri ve Avrupa üniversitelerine kabul edilmiş öğrencileri dahi etkilemektedir. AB verilerine göre 2024 yılında Türkiye'deki üye devlet konsoloslukları bir milyonu aşkın Schengen vizesi başvurusu almış; bu sayı Türkiye'yi toplam başvuru sayısında Çin'in ardından ikinci sıraya yerleştirmiştir. Bununla birlikte tek tip Schengen vizeleri için ret oranları üye devletler arasında keskin biçimde farklılaşmış; yaklaşık yüzde 1,5'ten yüzde 30'un üzerine kadar uzanmıştır. Çok girişli vizelerin verilmesi ise büyük ölçüde takdire bağlı kalmıştır.<sup>16</sup>

2024'te AB, Schengen vizesi başvurularında öngörülebilirliği artırmak amacıyla bir çözüm olarak "kademeli (cascade)" rejimi gündeme getirmiş; belgelenmiş bir seyahat geçmişine sahip Türk vatandaşlarının, daha uzun süreli ve çok girişli



vizelere doğru aşamalı biçimde ilerlemesine imkân tanımayı hedeflemiştir.<sup>17</sup> Ancak sistem usulen talepkâr olmayı sürdürmektedir: Başvuru sahipleri çoğu zaman yalnızca vize randevusu alabilmekte dahi ciddi engellerle karşılaşmakta; kademeli rejim, daha uzun süreli vizelere geçişi kesintiye uğratabilecek önemli takdir yetkileri barındırmakta ve tır şoförlerini kapsam dışında bırakmaktadır.<sup>18</sup>

Bu dinamikler bir arada değerlendirildiğinde tutarlı bir hareketlilik rejiminden ziyade; düzenli dolaşıma erişimin nesnel ölçütlerden çok varış ülkesi, konsolosluk uygulamaları ve idari takdire bağlı olduğu parçalı bir sisteme işaret etmektedir. Bu örüntü James Hollifield'in "mallar, sermaye ve hizmetlerin aksine, insanların hareketi daha büyük siyasal riskler içerir" gözlemiyle yakından örtüşmekte; AB'de sağ popülizmin yükselişiyle birlikte bu gerilim giderek daha belirgin hâle gelmektedir.

Çıkarların en keskin biçimde örtüştüğü politika alanları ile ilerleyen Türkiye-AB ilişkilerindeki karşılıklı güvensizlik, AB'de sağ popülizmin yükselmesinden beslenmektedir.<sup>19</sup> Güvensizliği besleyen bir diğer temel etken, Türkiye'nin AB üyelik sürecindeki tıkanma ve Türkiye ile bazı AB üye devletleri arasındaki ikili ihtilafların zamanla Türkiye-AB ihtilaflarına dönüşmesidir. Bu durum, tamamen bazı üye devletler ile süregelen ihtilaflara dayanan gerekçelerle kimi katılım müzakere başlıklarının (örneğin 2. Fasıll: İşçilerin Serbest Dolaşımı, 15. Fasıll: Enerji) bloke edilmesinde açıkça görülmektedir. Karşılıklı güvensizliği pekiştiren bir diğer unsur özellikle seçim dönemlerinde her iki tarafın da karşılıklı olarak "ötekileştirme" söylemine başvurusudur. Önceki araştırmalar Türkiye'nin 2014-2022 döneminde AB'nin uluslararası aktör statüsünü; sömürge geçmişine dikkat çekerek, Suriyeli mülteciler konusunda sorumluluk üstlenememesini vurgulayarak ya da Türkiye'nin AB üyeliğine yönelik seçici ve taraflı yaklaşımını eleştirerek tartışmaya açtığını belgelemektedir.<sup>20</sup> AB çevrelerinde ise Türkiye'nin

"jeopolitik olarak ötekileştirildiği," genişleme adayı olarak sunulmak yerine üçüncü ülke olarak nitelendirildiği görülmektedir; bu yaklaşım, 2016'daki düzensiz göçe ilişkin AB-Türkiye ortak açıklamasında ve 2018-2020 yılları arasında Doğu Akdeniz krizi sürecinde açığa çıkmıştır.<sup>21</sup>

## Tır Şoförleri, Tedarik Zincirleri ve Bağlantısallığın Politik Sınırları

Türkiye-AB ilişkilerindeki gerilim, hareketliliği doğrudan ticaret ve tedarik zincirlerinin sürekliliğine bağlı tır şoförleri örneğinde görünür kılmaktadır. Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) tarafından belgelendiği üzere Türk tır şoförleri, Avrupa ekonomilerinin kronik sürücü açığıyla karşı karşıya olduğu bir dönemde dahi sistematik vize retleri, son derece kısa süreli vizeler ya da uzun bekleme süreleri yoluyla fiilî dışlanma ile karşı karşıya kalmaktadır. Bunun sonuçları doğrudan ve maddidir: Lojistik maliyetler artmakta, teslimatlar gecikmekte, sözleşmesel yükümlülükler yerine getirilememekte ve şoförlerin çalışma hakkı fiilen askıya alınmaktadır. Hatta bu durum şoförlerin aileleri üzerinde de yayılma etkileri yaratmaktadır.<sup>22</sup> Bu dinamikler Schengen vize yönetişiminin giderek lojistik ve mesleki hareketlilikten iltica ve düzensiz göçe uzanan farklı hareketlilik biçimleri arasındaki ayrımları tek ve güvenleştirilmiş bir politika alanında erittiğine işaret etmektedir. Bu durum koridor temelli bağlantısallığın resmen dayandığı seçici açıklık mantığını da zayıflatmaktadır. Bu kısıtlar artan bağlantısallığın Avrupa'yı Güney Kafkasya ve Orta Asya'ya bağlayan kilit aracı aktörler olarak Türk şoförlere dayanacağı Orta Koridor bağlamında ilave bir önem kazanmaktadır. Avrupa tarafında nitelikli ulaştırma işgücü eksikliği, doğu-batı yönlü uzatılmış güzergâhların işletilme kapasitesini sınırlarken; Orta Asyalı şoförlerin de birden fazla yetki alanı boyunca ve AB'ye girişte



benzer vize ve transit engellerle karşılaşmaları muhtemeldir.

Vize ve transit engellerin etkileri, ulaştırma emeğinin ötesine geçerek insan hareketliliğinin hayati bir rol oynadığı, yüksek derecede entegre üretim ağlarını da kapsamaktadır. Türk-Alman otomotiv tedarik zinciri bu dinamiği açık biçimde ortaya koymaktadır. Bin ek otomobiller Almanya'dan Türkiye'ye ihraç edilen başlıca ürün olurken, Türkiye'nin Almanya'ya yönelik ana ihracatı motorlu taşıtlar, parçalar ve aksesuarlardan oluşmaktadır.<sup>23</sup> 2024 yılında Almanya, Türkiye'nin otomotiv ihracatının yüzde 13'ünü oluşturmuştur.<sup>24</sup> Dikkat çekici biçimde karayolu taşımacılığı Türkiye'den Almanya'ya otomotiv ürünlerinin taşınmasında en sık kullanılan yöntemlerden biri olmuştur;<sup>25</sup> bu durum kaçınılmaz olarak sınırlar ötesi hareketliliği merkeze taşımaktadır. Türkiye'den Almanya'ya giden kamyonların başlıca çıkış ve varış noktaları İstanbul-Köln, Ankara-Frankfurt, Gaziantep-Hamburg, İzmir-Bremen ve Mersin-Berlin hatlarıdır.<sup>26</sup>

Bu seviyede entegre Türk-Alman ticaret modeli, Türkiye'nin kapsamlı yedek parça sanayisi tarafından da pekiştirilmektedir. Söz konusu sanayi, Türkiye pazarında faaliyet gösteren Alman otobüs üreticilerini – özellikle hisselerinin yüzde 67'si Alman Daimler Truck AG'ye ait olan Mercedes-Benz Türk'ü ve Alman MAN Truck and Bus SE'nin bir iştiraki olan MAN Türkiye'yi – desteklemektedir.<sup>27</sup> Özellikle Ocak-Kasım 2025 döneminde, Mercedes-Benz Türk ve MAN Türkiye, Türkiye'nin toplam otobüs ihracatının yüzde 71'ini gerçekleştirmiştir.<sup>28</sup> Ayrıca Avrupa bölgesi, her iki şirket için de başlıca ihracat destinasyonu konumundadır.<sup>29</sup> Türk-Alman otomotiv tedarik zincirinin bir diğer temel ayağı ise küresel Bosch Grubu'nun parçası olan Bosch Türkiye'dir. Bosch Türkiye, 2024 yılında 5,5 milyar avro değerinde net satış yapmış ve Türkiye'de 18.000'den fazla kişiyi istihdam etmiştir.<sup>30</sup> Dizel yakıt enjeksiyon sistemleri, fren sistemi bileşenleri

ile otomotiv sensörleri ve elektroniği dâhil olmak üzere otomotiv bileşenleri üretmekte ve ihraç etmektedir. Özellikle Almanya, Bosch Türkiye'nin önde gelen ihracat pazarlarından bir tanesidir.<sup>31</sup>

Vize engelleri; teknik personelin, lojistik çalışanların ve iş insanlarının hareketliliğine dayanan yüksek derecede entegre tedarik zincirleri için doğası gereği bir yük oluşturmaktadır. Daha somut olarak Avrupa'da fabrikası bulunan ya da ticaret fuarlarına katılması gereken iş insanlarının vize engelleriyle karşılaştığı örnekler mevcuttur.<sup>32</sup> Türkiye'nin ulaştırma sektöründen bir temsilciye göre bu engeller özellikle pandemi sonrasında, son üç yıllık dönemde artmıştır. Ayrıca Çin yatırımlarının – özellikle Türkiye gibi orta ölçekli güçler açısından – Avrupa sermayesine rekabetçi bir alternatif olarak giderek öne çıktığı uluslararası ortamda bu engeller, tedarik zincirlerinin gelecekteki işleyişi açısından daha uzun vadeli riskler de doğurmaktadır. Türk ekonomisi üzerindeki olumsuz etkileri şaşırtıcı olmasa da Avrupa firmaları ve ekonomileri açısından artan maliyetleri politika tartışmalarında yeterince kabul görmemektedir.

## Sonuç: İnsan Hareketliliğinden Yoksun Bağlantısallık?

Orta Koridor'un yeniden ön planda olması, çağdaş bağlantısallık yönetişiminin kalbinde yer alan daha derin ve çözümlenmemiş bir paradoks içinde gerçekleşmektedir. Devletler, çeşitlendirme ve jeopolitik konumlanma araçları olarak koridorlara giderek daha fazla yatırım yaparken, insan hareketliliğinin yönetişimi siyasal olarak kısıtlı ve giderek daha fazla güvenlikleştirilmiş durumda kalmakta; bu da mallar için açıklığın, onları taşıyacak insanlar için açıklıktan bilinçli biçimde ayrıştırıldığı yapısal bir çelişki üretmektedir. Liberal paradoks ve seçicilik üzerine kurulan literatüre dayanarak yapılan



bu analiz, devletlerin tarihsel olarak bu gerilimi ekonomik entegrasyon ile siyasal kapanma arasında bir tercih yaparak değil, seçici açıklığı kurumsallaştırarak yönettiklerini göstermektedir: Ekonomik açıdan işlevsel hareketlilik biçimlerini kolaylaştırırken diğerlerini kısıtlamak giderek yaygınlaşmaktadır. Ancak Türkiye-AB örneği mevcut Schengen uygulamalarının farklı hareketlilik türlerini giderek tek ve kısıtlayıcı bir politika alanında birleştirmesi nedeniyle, bu mantığın artık amaçlandığı şekilde işlemediğine işaret etmektedir. Bu anlamda durum, liberal paradoksu yalnızca doğrulamakla kalmamakta; açıklık ile kapanmanın bir arada varlığını yönetmek üzere tasarlanan mekanizmaların, artan güvenlikleştirme ve popülist baskılar altında bizzat aşındığı bir mutasyona işaret etmektedir. Dolayısıyla koridor temelli bağlantısallık açısından sonuçlar kayda değerdir. Orta Koridor, kuzey ve güney güzergâhlarındaki artan belirsizliğe mantıklı bir yanıt olarak sunulsa da uygulanabilirliği yalnızca demiryollarına, limanlara ve altyapıya değil; güvenli, düzenli ve yasal insan hareketliliğine de bir o kadar bağlıdır.

## Teşekkür

Bu çalışmaya değerli perspektifler kazandıran Can Baydarol, Kristina Kausch ve Mustafa Kutlay'a uzmanlık ve görüşlerini paylaştıkları için teşekkürlerimizi iletiriz. Bu çalışmanın önceki versiyonlarına sunduğu değerli geri bildirimler için Megan Giscion'a da teşekkür ederiz.

\*Bu yayın, ChatGPT 5.2'den destek alınarak "Connectivity Without Human Mobility: Turkey-EU Relations and The Political Limits of the Middle Corridor" başlıklı İPM-Mercator Analizi'nden Türkçe'ye çevirilmiştir. Yayının orijinaline buradan ulaşabilirsiniz.

## Notlar

- 1 | World Bank, *Evaluation of the EU-Turkey Customs Union*, Report No. 85830-TR (Washington, DC: World Bank, Mart 28, 2014); Kristina Kausch and Özgür Ünlühisarcıklı, "Türkiye and Europe's Joint Southern Venture: Ankara and Brussels Bring Complementary Assets to the Table in Their Relations with the Global South," GMF Policy Brief, Eylül 2025, <https://www.gmfus.org/sites/default/files/2025-09/Turkiye%20Europe%20Joint%20Southern%20Venture.pdf>; Ahmet Emre Usta, "Challenges in Türkiye's Road Transport with the EU: Transit, Quota and Visa Barriers," IKV Brief No. 9, Mart 2025, [https://www.ikv.org.tr/images/files/ikv\\_brief\\_ahmet\\_emre\\_usta\\_challenges\\_in\\_turkiye\\_road\\_transport\\_eu.pdf](https://www.ikv.org.tr/images/files/ikv_brief_ahmet_emre_usta_challenges_in_turkiye_road_transport_eu.pdf).
- 2 | World Bank, "Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030," Washington, DC, 2023, <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6248f697aed4be0f770d319dcaa4ca52-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-World-Bank-FINAL.pdf>.
- 3 | Karel Valansi, "Why the Middle Corridor Matters amid a Geopolitical Resorting," Atlantic Council, Haziran 2, 2025, <https://www.atlanticcouncil.org/content-series/ac-turkey-defense-journal/why-the-middle-corridor-matters-amid-a-geopolitical-resorting/>.
- 4 | OECD, "Realizing the Potential of the Middle Corridor," 2025, [https://www.oecd.org/en/publications/realising-the-potential-of-the-middle-corridor\\_635ad854-en.html](https://www.oecd.org/en/publications/realising-the-potential-of-the-middle-corridor_635ad854-en.html).
- 5 | "The Red Sea Crisis: Renewed Attacks Keep Shipping at Risk," Project44, Ağustos 21, 2025, [7](https://www.project44.com/supply-c-</a></li></ol></div><div data-bbox=)



- hain-insights/the-red-sea-crisis-ceasefire-collapse-leaves-red-sea-in-tumultuous-state/.
- 6 | Kristina Kausch and Özgür Ünlühisarcıklı, “Türkiye and Europe’s Joint Southern Venture”; Karel Valansi, “Why the Middle Corridor Matters”; Jos Boonstra, “EU–Central Asia Connectivity: Using All the Pieces,” EUCAM Policy Brief No. 39, Centre for European Security Studies (CESS), Ekim 2024, [https://eucentralasia.eu/wp-content/uploads/2024/10/EUCAM\\_PB39\\_EU-Central-Asia-EU-Central-Asia-connectivity-Use-all-the-pieces\\_EN\\_061024.pdf](https://eucentralasia.eu/wp-content/uploads/2024/10/EUCAM_PB39_EU-Central-Asia-EU-Central-Asia-connectivity-Use-all-the-pieces_EN_061024.pdf).
  - 7 | Republic of Türkiye, Ministry of Foreign Affairs, “Türkiye’s Connectivity and Multilateral Transportation Policy,” erişim tarihi Ocak 20, 2026, [https://www.mfa.gov.tr/turkiye\\_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa](https://www.mfa.gov.tr/turkiye_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa); Ejaz Hussain, “The Belt and Road Initiative and the Middle Corridor: Complementarity or Competition,” *Insight Turkey* 23, no. 3 (Summer 2021), <https://www.insightturkey.com/articles/the-belt-and-road-initiative-and-the-middle-corridor-complementarity-or-competition.>; “Transit Taşımacılıktaki Rekabet Gücümüzü Artırmak Zorundayız,” Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB), Aralık 24, 2024, <https://www.tobb.org.tr/Sayfalar/Detay.php?rid=31100&lst=MansetListesi>.
  - 8 | Kristina Kausch and Özgür Ünlühisarcıklı, “Türkiye and Europe’s Joint Southern Venture”; Ahmet Emre Usta, “Challenges in Türkiye’s Road Transport with the EU”; “EU Supports Connectivity Improvements in Kazakhstan, Kyrgyzstan, and Uzbekistan as Part of the Trans-Caspian Transport Corridor,” *Times of Central Asia*, Kasım 28, 2025, <https://times-ca.com/eu-supports-connectivity-improvements-in-kazakhstan-kyrgyzstan-and-uzbekistan-as-part-of-trans-caspian-transport-corridor/>.
  - 9 | Owen Au and Tin-Ching Leung, “China’s Growing Interest in the Middle Corridor Presents a Dilemma for Europe,” *China Observers* in Central and Eastern Europe, Aralık 10, 2025, <https://chinaobservers.eu/chinas-growing-interest-in-the-middle-corridor-presents-a-dilemma-for-europe/>.
  - 10 | “Kuşak Çatışması!” UND’nin Sesi, no. 491 (Eylül 2023); World Bank, “Middle Trade and Transport Corridor.”
  - 11 | Julia Bird, Mathilde Lebrand, and Anthony James Venables, “The Belt and Road Initiative: Reshaping Economic Geography in Central Asia?” World Bank Policy Research Working Paper No. 8807, 2019, <https://documents1.worldbank.org/curated/en/836301554729486900/pdf/The-Belt-and-Road-Initiative-Reshaping-Economic-Geography-in-Central-Asia.pdf>.
  - 12 | Damla B. Aksel and Gülece Şenel, “Regional Migration Governance and the Selective Framing of Norms: A Comparative Analysis of BSEC and SEECF,” *Southeast European and Black Sea Studies*, 2025, pp. 1-21.
  - 13 | Hein de Haas, Mathias Czaika, Marie-Laurence Flahaux, Edo Mahendra, Katharina Natter, Simona Vezzoli, María Villares-Varela, “International Migration: Trends, Determinants and Policy Effects,” IMI Working Paper Series No. 142 / DEMIG Paper No. 33, Ocak 2018.
  - 14 | Katherina Natter, “Beyond the Dichotomy of Liberal and Illiberal Migration Governance,” in *Handbook on the Governance and Politics of Migration*, ed. E. Carmel, K. Lenner, and R. Paul (Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing, 2021), 110–122, <https://doi.org/10.4337/9781788117234.00015>.
  - 15 | Ahmet Emre Usta, “Challenges in Türkiye’s Road Transport with the EU.”
  - 16 | European Commission, Directorate-General for Migration and Home Affairs, “Short-Stay Visas Issued by Schengen Countries,” Aralık



- 2, 2025, [https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/schengen/visa-policy/short-stay-visas-issued-schengen-countries\\_en](https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/schengen/visa-policy/short-stay-visas-issued-schengen-countries_en).
- 17 | Gülsen Solaker, “AB’li Diplomat: Türklere Schengen Vizesinde Tarihi İyileşme,” *Deutsche Welle Türkçe*, Aralık 12, 2025, <https://www.dw.com/tr/abli-diplomat-turklere-schengen-vizesinde-tarihi-iyilesme/a-75128585>
- 18 | European Union, “Regulation (EC) No 810/2009 Establishing a Community Code on Visas (Visa Code),” consolidated version, June 28, 2024, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2009/810/2024-06-28>.
- 19 | Özgehan Şenyuva and Ali Baydarol, “Schrödinger’s Candidate: Türkiye’s Awkward Situation within the Enlargement Debate,” in *Enlargement and the Future of Europe: Views from the Capitals*, ed. Michael Kaeding, Johannes Pollak, Paul Schmidt, 169–173 (Cham: Springer Nature Switzerland, 2024).
- 20 | Senem Aydın-Düzgit, “Authoritarian Middle Powers and the Liberal Order: Turkey’s Contestation of the EU,” *International Affairs* 99, no. 6 (2023): 2319–2337.
- 21 | Ebru Turhan, “Turkey as a ‘Geopolitical Other’: The Construction of European Identities in the Geopolitical Era and Its Implications for EU-Turkey Relations,” *European Journal of Risk Regulation* (2025): 1–20.
- 22 | “UND’den Sürücülere Uygulanan Vizeler İçin Destek Çağrısı,” *UND’nin Sesi*, no. 498 (Nisan 2024).
- 23 | “Turkey-Germany Trade,” *Observatory of Economic Complexity (OEC)*, 2022, <https://oec.world/en/profile/bilateral-country/tur/partner/deu>
- 24 | “Export Figures,” *Automotive Industry Exporters’ Association*, erişim tarihi Ocak 20, 2026, <https://oib.org.tr/en/export-figures.html>.
- 25 | Münih Ticaret Ataşeliği, “Otomotiv Ana Sanayi Sektörü Pazar Araştırması Raporu: Almanya,” *Republic of Türkiye, Ministry of Trade*, Nisan 2025, [https://ticaret.gov.tr/data/684d9fcd13b-876b9c40cb60a/Almanya\\_Otomotiv\\_Ana\\_Sektoru\\_Pazar\\_Arastirmasi\\_Raporu.pdf](https://ticaret.gov.tr/data/684d9fcd13b-876b9c40cb60a/Almanya_Otomotiv_Ana_Sektoru_Pazar_Arastirmasi_Raporu.pdf), 19.
- 26 | *Republic of Türkiye, Ministry of Trade*, “Almanya Lojistik Pazarı Bilgi Notu,” erişim tarihi Ocak 20, 2026, <https://ticaret.gov.tr/data/5b8a-43355c7495406a227539/Sektor%20Raporu/Musavirlik%20Raporlari/Almanya%20Lojistik%20Pazarı%20Bilgi%20Notu.pdf>, 9.
- 27 | Mina Toksöz, Mustafa Kutlay, and William Hale, *Industrial Policy in Turkey: Rise, Retreat and Return* (Edinburgh: Edinburgh University Press, 2023), 126-127.
- 28 | “Otomotiv Sektörü Aylık Değerlendirme Raporu,” *OSD*, November 2025, [https://osd.org.tr/saved-files/PDF/2025/12/14/11-2025-OSD\\_Aylık\\_Degerlendirme\\_Raporu.pdf](https://osd.org.tr/saved-files/PDF/2025/12/14/11-2025-OSD_Aylık_Degerlendirme_Raporu.pdf), 19.
- 29 | “Mercedes-Benz Türk, İhracatta Türkiye’nin Yıldızı Olmaya Devam Ediyor,” *Mercedes-Benz*, Mayıs 16, 2024, [https://www.mercedesbenzturk.com.tr/haber/detay/mercedes-benz-turk-ihracatta-turkiyenin-yildizi-olmaya-devam-ediyor.](https://www.mercedesbenzturk.com.tr/haber/detay/mercedes-benz-turk-ihracatta-turkiyenin-yildizi-olmaya-devam-ediyor;); “OSD Üyeleri: MAN,” *OSD*, <https://www.osd.org.tr/osd-uyeleri/man>.
- 30 | “Bosch Türkiye, 5,5 milyar Euro ciro elde etti,” *Bosch Türkiye*, Mayıs 27, 2025, <https://www.bosch.com.tr/kesfet/2025/2025-05-27-bosch-tuerkiye-55-milyar-euro-ciro-elde-etti/>.
- 31 | “Bosch Exports from Turkey - Market Size & Demand based on Export Trade Data,” *Volza*, Kasım 25, 2025, <https://www.volza.com/p/bosch/export/export-from-turkey/>.
- 32 | Damla Bayraktar Aksel and Ali Baydarol Tarafından Gerçekleştirilen Türkiye’nin Taşımacılık Sektöründen bir temsilci ile Mülakat, İstanbul, Aralık 2025.



## İstanbul Politikalar Merkezi–Sabancı Üniversitesi–Stiftung Mercator Girişimi Hakkında

İstanbul Politikalar Merkezi–Sabancı Üniversitesi–Stiftung Mercator Girişimi, Türkiye-Almanya ve Türkiye- Avrupa arasındaki akademik, politik ve sosyal bağları güçlendirmeyi hedeflemektedir. Ortaklığın kuruluş amacı, küreselleşen dünyada bilgi sahibi olma ve 21. yüzyılın koşullarıyla yüzleşebilmek için fikir ve insan alışverişinin önkoşul olduğu inancından kaynaklanmaktadır. Girişim, Avrupa bağlamında ve küresel ölçekte Türkiye ve Almanya'nın geleceği konusunda kurucu tarafların önemli olduğuna inandığı AB-Almanya-Türkiye ilişkileri ve İklim Değişikliği alanlarına odaklanmaktadır.

**Damla B. Aksel**, 2025/26 Mercator-İPM Araştırmacısı ve Bahçeşehir Üniversitesi'nde öğretim üyesidir.

**Ali Baydarol**, 2025/26 Mercator-İPM Araştırmacısıdır.

Bu yazıda yapılan analizler ve varılan sonuçlar yalnızca yazarlara aittir ve İPM'nin resmi görüşünü yansıtmaz.

---

**İnsan Hareketliliğinden Yoksun Bağlantısallık: Türkiye-AB İlişkileri ve Orta Koridor'un Sınırları**  
10 s.; 30 cm. - (İstanbul Politikalar Merkezi–Sabancı Üniversitesi–Stiftung Mercator Girişimi)

---

**Kapak Tasarımı ve Mizanpaj:** MYRA

---

### İstanbul Politikalar Merkezi

Bankalar Caddesi Minerva Han No: 2 Kat: 4  
34420 Karaköy-İstanbul  
T +90 212 292 49 39  
ipc@sabanciuniv.edu - ipc.sabanciuniv.edu



**İPM**

İSTANBUL POLİTİKALAR MERKEZİ  
SABANCI ÜNİVERSİTESİ  
STIFTUNG MERCATOR GİRİŞİMİ