

Türkiye-Çin Diplomatik İlişkilerinin 55. Yılında Avrasya'da Güç Geçişi ve Jeoekonomik Bağlantısallık



HASRET ÇOMAK*

Prof. Dr.
İstanbul Kent Üniversitesi İİSBF
Dekani, Türkiye

EGE FURKAN TOKER**

Arş. Gör.
İstanbul Kent Üniversitesi Uluslararası
İlişkiler Bölümü, Türkiye

OĞUZHAN MANIOĞLU**

Arş. Gör. Dr.
İstanbul Kent Üniversitesi Siyaset Bilimi ve
Kamu Yönetimi Bölümü, Türkiye

*Prof. Dr. Hasret Çomak; uluslararası kurumlar, uluslararası güvenlik ve uluslararası hukuk alanlarında uzmanlığa sahiptir. Lisans eğitimini sırasıyla Kara Harp Okulu (1976), İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Maliye Bölümü (1982), Siyasal Bilgiler Bölümü (1982) ve Hukuk Fakültesi'nde (1988) tamamlamıştır. 1984 yılında İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı bünyesinde yüksek lisans derecesini almıştır. Doktora eğitimini de yine aynı enstitü bünyesinde yürüterek 1987 yılında İktisat, 1990 yılında ise Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi anabilim dallarında iki ayrı doktora unvanını almaya hak kazanmıştır. Diğer temel uzmanlık alanları arasında jeopolitik, jeostrateji, jeoekonomi, deniz hukuku, insan hakları hukuku ile uluslararası insancıl hukuk da yer almaktadır. Son beş yayını arasında Afrika Politikası, Karadeniz Jeopolitiği, ikişer ciltlik Akdeniz Jeopolitiği ile Ege Jeopolitiği ve altı ciltlik Refugee Crises in International Policy eserleri bulunmaktadır. Günümüzde İstanbul Kent Üniversitesi bünyesinde İktisadi, İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi Dekanı olarak görev yapmaktadır.

ORCID: 0000-0001-5162-5260

e-posta: hasret.comak@kent.edu.tr

**Ege Furkan Toker, 2021 yılında Bilkent Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü'nden mezun olmuştur. 2022 yılında Aberdeen Üniversitesi'nde Uluslararası Hukuk, Güvenlik ve Stratejik Araştırmalar alanında yüksek lisans eğitimini tamamlamıştır. 2024 yılında Galatasaray Üniversitesi'nde Uluslararası İlişkiler doktorasına başlamıştır. Aynı yıl İstanbul Kent Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü'nde Araştırma Görevlisi olarak çalışmaya başlamıştır. Akademik kariyerini bu kurumda sürdürmektedir.

ORCID: 0000-0002-4879-1687

e-posta: egefurkan.toker@kent.edu.tr

***Dr. Oğuzhan Manioğlu, İstanbul Kent Üniversitesi İktisadi, İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümünde araştırma görevlisi olarak görev yapmaktadır. Doktora eğitimini İstanbul Üniversitesi'nde tamamlamış; "Küreselleşme ile Gelişen Paradiplomasi Kavramı ve Marka Kent İlişkisi Üzerine Türkiye Açısından Bir İnceleme" başlıklı teziyle Bilim Doktoru unvanını almıştır. Akademik çalışmaları; uluslararası ilişkiler, paradiplomasi, yerel yönetimlerin uluslararasılaşması, marka kent, kamu yönetimi, çok düzeyli yönetim, dijital ve siber diplomasi, jeoekonomi ile küresel siyaset üzerine yoğunlaşmaktadır. Bu alanlarda, ulusal ve uluslararası hakemli dergilerde yayımlanmış makaleleri ile kitap bölümleri bulunmaktadır. Disiplinlerarası bir yaklaşımla özellikle kentlerin küresel aktör olarak yükselişi, dijital dönüşüm, küresel yönetim ve uluslararası siyasal ekonomi konularına odaklanarak, teori ile uygulamayı birleştirip literatüre katkı sunmayı amaçlamaktadır.

ORCID: 0000-0001-9475-2307

e-posta: oguzhan.manioglu@kent.edu.tr

Geliş Tarihi: 03.07.2026

Kabul Tarihi: 05.08.2026

Atrf: Çomak, H., Toker, E. F., & Manioğlu, O. (2026). Türkiye-Çin Diplomatik İlişkilerinin 55. Yılında Avrasya'da Güç Geçişi ve Jeoekonomik Bağlantısallık. *BRIQ Kuşak ve Yol Girişimi Dergisi*, 7(4), 407-426.



ÖZ

Bu makale, Türkiye Cumhuriyeti ile Çin Halk Cumhuriyeti arasındaki diplomatik ilişkilerin 55. yılında ikili ilişkileri güç geçişi, jeoekonomik bağlantısallık ve ekonomik karşılıklı bağımlılık çerçevesinde incelemektedir. Çalışmanın temel sorusu, Türkiye'nin Çin ile bütünleşen Avrasya üretim ve lojistik ağlarında ağırlıklı olarak transit ülke mi kaldığı, yoksa ortak üretim merkezine dönüşme yönünde ölçülebilir ilerleme mi kaydettiğidir. Araştırma, 1971-2026 dönemini kapsayan yapılandırılmış nitel doküman analizine dayanmaktadır. Resmî politika belgeleri, Türkiye'nin dış ticaret verileri, Dünya Bankası koridor raporları, yatırım duyuruları ve hakemli çalışmalar; lojistik kapasite, ticaretin teknoloji bileşimi, doğrudan yatırım, yerel katma değer ve teknoloji transferi göstergeleri üzerinden karşılaştırılmıştır. Bulgular, Türkiye'nin lojistik konumunun güçlendiğini, ancak üretim merkezi niteliğinin kurumsallaşmadığını göstermektedir. Türkiye, 2023'te Çin'e 3,3 milyar dolar ihracat yapmış, Çin'den 44,98 milyar dolar ithalat gerçekleştirmiş ve 41,7 milyar dolar açık vermiştir. Çin kaynaklı doğrudan yatırım stoku ise yaklaşık 9 milyar dolardır. Bu bulgu, ticaret asimetrisinin sürdüğünü de göstermektedir. Dünya Bankası, gerekli önlemlerle Orta Koridor hacminin 2030'da 11 milyon tona ulaşabileceğini öngörmektedir. Makale, transit ülke ile ortak üretim merkezi ayrımını ölçülebilir göstergelerle açıklamakta ve bağlantısallığın istikrar üretmesini dengeli bağımlılık, kurumsallaşma ve olumlu gelecek beklentilerine bağlamaktadır. Sonuç olarak Türkiye transit ağırlıklı bir ara konumdadır; dönüşüm, yerel tedarik, ortak Ar-Ge, teknoloji transferi ve üçüncü ülkelere ihracat sağlayan yatırımlara bağlıdır.

Anahtar Kelimeler: güç geçişi, jeoekonomik bağlantısallık, Kuşak ve Yol Girişimi, Orta Koridor, Türkiye-Çin ilişkileri.

Power Transition and Geoeconomic Connectivity in Eurasia on the 55th Anniversary of Türkiye-China Diplomatic Relations

ABSTRACT

This article examines Türkiye-China diplomatic relations on the 55th anniversary of their establishment through the lenses of power transition, geoeconomic connectivity, and economic interdependence. Its central question is whether Türkiye remains primarily a transit country within Eurasian production and logistics networks integrated with China, or whether it has made measurable progress toward becoming a joint production hub. The study is based on a structured qualitative document analysis covering 1971-2026. Official policy documents, Türkiye's foreign trade data, World Bank corridor reports, investment announcements, and peer-reviewed studies are compared using indicators of logistics capacity, the technological composition of trade, foreign direct investment, local value added, and technology transfer. The findings show that Türkiye's logistical position has strengthened, but its production-hub function has not become institutionalized. In 2023, Türkiye exported USD 3.3 billion to China, imported USD 44.98 billion, and recorded a trade deficit of USD 41.7 billion. Chinese foreign direct investment stock was approximately USD 9 billion, further demonstrating the persistence of trade asymmetry. The World Bank projects that Middle Corridor freight volume could reach 11 million tonnes by 2030 if the necessary measures are implemented. The article operationalizes the distinction between a transit country and a joint production hub through measurable indicators and links connectivity's stabilizing effects to balanced interdependence, institutionalization, and positive expectations about future cooperation. Türkiye currently occupies an intermediate position dominated by its transit function; transformation depends on investments that generate local sourcing, joint R&D, technology transfer, and exports to third-country markets.

Keywords: Belt and Road Initiative, geoeconomic connectivity, Middle Corridor, power transition, Türkiye-China relations.

Giriş

ULUSLARARASI SİSTEM, YİRMİ BİRİNCİ yüzyılın ilk çeyreğinde ekonomik, teknolojik ve jeopolitik dönüşümlerin eşzamanlı olarak yaşandığı çok katmanlı bir değişim sürecinden geçmektedir. Çin'in dünya üretimi, ticareti, finansmanı ve teknoloji ekosistemlerindeki ağırlığının artması, Asya'nın da küresel sistemin başlıca merkezlerinden biri hâline gelmesini sağlamıştır. Bu eğilim tek bir merkezin diğerinin yerini aldığı doğrusal bir eksen kaymasından ziyade, farklı güç merkezlerinin aynı anda etkili olduğu daha çoğul bir düzemi işaret etmektedir. Türkiye Cumhuriyeti ile Çin Halk Cumhuriyeti arasındaki diplomatik ilişkilerin 55. yıl dönümü (1971-2026), bu sistemsel değişimin ikili ilişkilere nasıl yansıdığını değerlendirmek için anlamlı bir tarihsel eşik sunmaktadır.

İlişkilerin seyri dört dönüm noktası üzerinden özetlenebilir. Diplomatik ilişkiler 5 Ağustos 1971'de kurulmuş, 1980'lerden itibaren iki ülkenin dış açılma politikalarıyla temaslar çeşitlenmiş, 2010'da ilişkiler "stratejik işbirliği" düzeyine yükseltilmiş ve 2015'te Kuşak ve Yol Girişimi (KYG) ile Orta Koridor'un uyumlaştırılmasına ilişkin mutabakat imzalanmıştır. Rusya-Ukrayna Savaşı'nın başladığı 2022 sonrasında Rusya üzerinden geçen Kuzey Koridorundaki siyasi ve lojistik risklerin artması, Hazar Denizi, Güney Kafkasya ve Türkiye üzerinden ilerleyen Orta Koridor'u daha görünür hâle getirmiştir (Atlı, 2013; T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2016; Ülgen & Umarov, 2024).

Türkiye-Çin ilişkileri hakkındaki literatür, diplomatik yakınlaşma ile ekonomik asimetri arasındaki gerilimi farklı açılardan ortaya koymaktadır. Çalışmalar stratejik işbirliği söyleminin ticaret ve yatırım



Orta Koridor, Orta Asya ve Türkiye üzerinden Çin ile Avrupa'yı birbirine bağlamakta ve Kuşak ve Yol Girişimi ile bütünleşmektedir (Harita: Valdai Club, 2023).

alanlarında dengeli bir ortaklığa dönüşmediğini, Türkiye'nin Batılı kurumlarla bağlarını korurken Çin ile özerklik arayışını genişletmeye çalıştığını ve Orta Koridor ile KYG arasındaki tamamlayıcılığın koşullu olduğunu göstermektedir (Hussain, 2021; Öniş & Yalikun, 2021; Tekdal, 2024). Bununla birlikte güç geçişi, bağlantısallık, ticaretin teknoloji bileşimi, yatırımın niteliği ve barış-istikrar ilişkisini aynı analitik model içinde değerlendiren çalışmalar sınırlıdır. Literatürdeki bu parçalanma, artan ticaret ve altyapı yatırımının hangi koşullarda üretim kapasitesi ve dengeli karşılıklı bağımlılık meydana getirdiğinin açıkça sınanmasını güçleştirmektedir.

Bu makale şu soruya yanıt aramaktadır: Türkiye, Çin ile bütünleşen Avrasya üretim ve lojistik ağlarında yalnızca bir “transit geçiş ülkesi” olarak mı kalmaktadır, yoksa teknoloji transferi, ortak Ar-Ge, yerel katma değer ve karşılıklı yatırımlar aracılığıyla bir “ortak üretim merkezi”ne dönüşmekte midir? Sorunun yanıtı coğrafi konum veya toplam ticaret hacmi gibi tekil göstergelerden çıkarılmamaktadır. Transit ülke durumu, taşıma hacmi ve süresi ile koridor kapasitesindeki ilerlemeye karşın üretim, teknoloji ve yerel tedarik bağlantılarının zayıf kalması; ortak üretim merkezi durumu ise doğrudan yatırımların imalata, Ar-Ge'ye, yerel tedarike ve üçüncü ülkelere ihracata ölçülebilir katkı sağlaması üzerinden operasyonelleştirilmektedir.

Çalışmanın özgün katkısı üç düzeydedir. İlk olarak 55 yıllık ilişkiyi diplomatik dönemlendirme ile jeoekonomik göstergeleri birleştirerek incelemektedir. İkinci olarak Orta Koridor'un jeopolitik önemini otomatik bir ekonomik başarı olarak kabul etmeyip transit ve üretim işlevlerini ayrı ayrı ölçmektedir. Üçüncü olarak “yeni barış perspektifi”ni yerleşik bir teori olduğu iddiasıyla değil, ticari barış, karmaşık karşılıklı bağımlılık ve silahlandırılmış karşılıklı bağımlılık literatürlerini birleştiren koşullu bir analitik çerçeve olarak geliştirmektedir.

Böylece resmî “ortak kalkınma” söylemi ile veriye dayalı analitik değerlendirme birbirinden ayrılmaktadır.

Kuramsal Çerçeve ve Literatürdeki Konum

Güç geçişi yaklaşımı, uluslararası sistemdeki değişimi yalnızca bir devletin mutlak büyümesiyle değil, başlıca aktörlerin göreceli ekonomik, teknolojik ve askerî kapasitelerinin farklı hızlarda gelişmesiyle açıklar. Gilpin'e (1981) göre güç dağılımındaki farklılaşma, mevcut kuralların maliyet ve faydalarını değiştirerek sistemsel uyarılma baskısı doğurur. Çin'in yükselişi bu bağlamda önemlidir; ancak Çin'in ekonomik büyüklüğünden çok kutuplu dünyanın kaçınılmaz biçimde barışçıl veya Çin merkezli olacağı sonucu çıkarılamaz. Güç geçişi, işbirliği fırsatları kadar teknoloji standartları, finansman, kritik girdiler ve ulaştırma ağları üzerinde rekabet de üretmektedir. Bu çalışma bu nedenle Çin'in yükselişini normatif bir “yeni paradigma” ilanı olarak değil, Avrasyadaki seçenekleri ve kısıtları yeniden dağıtan sistemsel bir değişken olarak ele almaktadır.

Jeoekonomi, devletlerin stratejik hedeflerine ulaşmak için ticaret, finans, yatırım, teknoloji ve altyapı araçlarını kullanmasını açıklayan ikinci kuramsal bileşendir. Luttwak'ın (1990) yaklaşımında rekabet mantığı sürmekte, ancak araçlar giderek ekonomik nitelik kazanmaktadır. Bu çerçevede bir liman, demiryolu veya dijital ağ yalnızca teknik altyapı değildir; pazar erişimini, maliyetleri, standartları ve bağımlılık ilişkilerini etkileyen bir güç kaynağıdır. Bağlantısallık ise bu araçların coğrafi, kurumsal ve dijital ağlar içinde birlikte çalışabilme kapasitesidir. Dolayısıyla koridorların analizi, fiziksel güzergâhın yanında gümrük uyumu, finansman koşulları, veri paylaşımı, lojistik hizmetler ve üretim kümelenmelerini de kapsamalıdır.

Karşılıklı bağımlılık literatürü, bağlantısallığın işbirliği ile kırılganlık arasındaki ikili niteliğini açıklamaktadır. Keohane ve Nye'a (2012) göre ekonomik ve kurumsal ağlar aktörler arasında karşılıklı hassasiyet ve maliyet üretir; fakat bu maliyetler eşit dağılmayabilir. Farrell ve Newman (2019), merkezî ağ düğümlerini kontrol eden aktörlerin bilgi ve erişim avantajını baskı aracına dönüştürebileceğini göstererek "silahlandırılmış karşılıklı bağımlılık" kavramını geliştirmiştir. Bu yaklaşım, ticaret hacminin büyümesini tek başına ortaklık göstergesi saymama gereğini ortaya koyar. Türkiye-Çin ilişkilerinde ticaret açığı, teknoloji bağımlılığı ve yatırımın sektörel dağılımı, bağlantısallığın faydaları kadar pazarlık gücünün dağılımını da belirlemektedir.



Türkiye açısından lojistik erişim üretim bağlantılarıyla desteklenirse yerel katma değer, ihracat kapasitesi ve pazarlık gücü artabilir. Bağlantı yalnızca transit işlevle sınırlı kalır ve kritik teknoloji ile girdilerde tek taraflı bağımlılık derinleşirse ekonomik ağlar Türkiye'nin stratejik hareket alanını daraltabilir.

Türkiye-Çin literatürü bu kuramsal tartışmaların farklı boyutlarını içermekle birlikte çoğunlukla tek bir analiz düzeyine yoğunlaşmaktadır. Atlı (2018) ve Tekdal (2024), Ankara'nın Çin ile ilişkilerini dış politika çeşitlendirmesi ve stratejik özerklik bağlamında değerlendirirken; Öniş ve Yalikusun

(2021) siyasal yakınlaşma ile asimetrik ekonomik sonuçlar arasındaki farkı vurgulamaktadır. Işık ve Zou (2019) güvenlik işbirliğini, Hussain (2021) ise KYG-Orta Koridor ilişkisindeki tamamlayıcılık ve rekabet unsurlarını incelemektedir. Duan ve Aydın (2024), iki ülkenin tarihsel devlet ve ulus inşa süreçlerinin ilişkiler üzerindeki etkisini göstermektedir. Bu çalışma söz konusu katkıları reddetmemekte; onları üretim kapasitesi, lojistik performans ve koşullu istikrar mekanizması etrafında bütünleştirmektedir.

Kuramsal modelin açıklayıcı zinciri şu şekilde kurulmaktadır: Küresel güç dağılımındaki değişim, devletlerin ekonomik ağlar ve koridorlar üzerinden nüfuz arayışını artırmakta; jeoekonomik yatırımlar yeni bağlantılar meydana getirirken kazanç ve kırılganlıkları eşit olmayan biçimde dağıtabilmektedir. Türkiye açısından lojistik erişim üretim bağlantılarıyla desteklenirse yerel katma değer, ihracat kapasitesi ve pazarlık gücü artabilir. Bağlantı yalnızca transit işlevle sınırlı kalır ve kritik teknoloji ile girdilerde tek taraflı bağımlılık derinleşirse ekonomik ağlar Türkiye'nin stratejik hareket alanını daraltabilir. Dengeli yatırım, ortak kurumlar ve olumlu gelecek beklentileri ise anlaşmazlığın maliyetini artırarak istikrara katkı sağlayabilir.

Bu model üç analitik beklenti üretmektedir. Birincisi, taşıma kapasitesi artarken üretim odaklı yatırım ve teknoloji transferi düşük kalıyorsa Türkiye transit ağırlıklı bir konumda olacaktır. İkincisi, doğrudan yatırımlar yerel tedarik, Ar-Ge, nitelikli istihdam ve üçüncü ülke ihracatı meydana getiriyorsa ortak üretim merkezine geçişten söz edilebilir. Üçüncüsü, ekonomik ilişkiler belirgin biçimde asimetrikse bağlantısallığın barışçıl etkisi sınırlanacak; karşılıklılık, kurumsallaşma ve gelecekte işbirliğinin süreceğine ilişkin olumlu beklentiler güçlendikçe istikrar üretme potansiyeli artacaktır. Bulgular bu beklentiler temelinde yorumlanmaktadır.

Model ayrıca resmî söylem, politika çıktısı ve ekonomik sonuç arasında açık bir ayrım yapmaktadır. “Stratejik işbirliği”, “ortak kalkınma” veya “uyumlaştırma” ifadeleri tarafların niyetini ve ilişkiye verdikleri siyasi çerçeveyi gösterir; tek başına tamamlayıcılık, yerel kalkınma ya da dengeli bağımlılık bulgusu değildir. Politika çıktısı, imzalanan mutabakat, kurulan çalışma grubu veya tahsis edilen finansman gibi gözlenebilir adımlardır. Ekonomik sonuç ise gerçekleşmiş taşıma hacmi, yatırım, yerel tedarik, Ar-Ge ve ihracat göstergelerinde aranır. Bu üç düzeyin ayrılması, normatif beklentilerin gerçekleşmiş sonuçlarla karıştırılmasını önlemekte ve Türkiye-Çin ilişkilerindeki söylem-uygulama farkını analizin merkezine yerleştirmektedir.

Yöntem, Veri Kaynakları ve Analiz Ölçütleri

Araştırma, 1971-2026 dönemini kapsayan yapılandırılmış nitel doküman analizine dayanmaktadır. Doküman analizi, farklı amaçlarla üretilmiş yazılı materyallerin sistematik biçimde seçilmesi, değerlendirilmesi ve temalar altında yorumlanmasını gerektirir (Bowen, 2009). Bu tasarımın seçilme nedeni, 55 yıllık tarihsel seyri ikili ticaret, yatırım ve ulaştırma göstergeleriyle aynı çerçevede karşılaştırma imkânı sağlamasıdır. Çalışma istatistiksel nedensellik testi yapmamakta; kuramsal beklentiler ile gözlenen göstergeler arasındaki uyumu kaynaklar arası üçgenleme yoluyla değerlendirmektedir.



Türkiye Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Çin Devlet Başkanı Xi Jinping ile 4 Temmuz 2024'te Kazakistan'ın Astana kentinde düzenlenen Şanghay İşbirliği Örgütü zirvesi kapsamında bir araya geldi (Fotoğraf: CGTN, 2024).

Kaynak evreni dört gruptan oluşturulmuştur. Birinci grupta diplomatik ilişkilerin kuruluşu, 2010 stratejik işbirliği kararı, 2015 uyumlaştırma mutabakatı, bağlantısallık ve arabuluculuk faaliyetlerine ilişkin resmi belgeler yer almaktadır. İkinci grupta T.C. Dışişleri Bakanlığının ikili ticaret serileri, Dünya Bankasının Orta Koridor modellemeleri ve proje finansmanı verileri ile Cumhurbaşkanlığı Yatırım Ofisinin yatırım duyuruları bulunmaktadır. Üçüncü grup hakemli makaleler ve akademik kitaplardan, dördüncü grup ise Carnegie Endowment ve SWP gibi araştırma kuruluşlarının veri içeren raporlarından oluşmaktadır. Resmi belgeler aktörlerin politika hedeflerini ve duyurulan rakamları göstermek için; akademik çalışmalar ise bu iddiaları eleştirel ve karşılaştırmalı biçimde değerlendirmek için kullanılmıştır.

Orta Koridor'a ilişkin gelecek rakamları gerçekleşmiş sonuç olarak değil, Dünya Bankasının yatırım ve verimlilik koşullarına bağlı model projeksiyonları olarak sınıflandırılmıştır. BYD yatırımındaki kapasite, istihdam ve Ar-Ge bilgileri de gerçekleşmiş teknoloji transferi değil, duyurulmuş hedefler olarak kodlanmıştır.

Kaynak seçiminde doğrudan konu ilgisi, kurumsal veya akademik güvenilirlik, veri üretim yönteminin izlenebilirliği ve dönem kapsamı ölçütleri uygulanmıştır. Ticaret verilerinde Türkiye'nin genel ticaret sistemine dayalı resmî serisi esas alınmış; Çin tarafının ayna istatistikleriyle doğabilecek farklar nedeniyle farklı ulusal seriler aynı tabloda birleştirilmemiştir. Orta Koridor'a ilişkin gelecek rakamları gerçekleşmiş sonuç olarak değil, Dünya

Bankasının yatırım ve verimlilik koşullarına bağlı model projeksiyonları olarak sınıflandırılmıştır. BYD yatırımındaki kapasite, istihdam ve Ar-Ge bilgileri de gerçekleşmiş teknoloji transferi değil, duyurulmuş hedefler olarak kodlanmıştır.

Analiz üç aşamada yürütülmüştür. İlk aşamada belgeler 1971-1989, 1990-2009, 2010-2021 ve 2022-2026 dönemlerine göre kronolojik olarak kodlanmıştır. İkinci aşamada içerik; güç geçişi, jeo-ekonomik bağlantısallık, ticari-teknolojik asimetri, yatırım ve üretim işbirliği, siyasi kısıtlar ve barış-istikrar mekanizması temalarına ayrılmıştır. Üçüncü aşamada araştırma sorusu Tablo 1'deki ölçütler üzerinden değerlendirilmiş; aynı iddia için mümkün olduğunda resmî veri, uluslararası kuruluş raporu ve akademik yorum karşılaştırılmıştır. Bu işlem, resmî "ortak kalkınma" söylemini analitik bulgu gibi sunma riskini azaltmaktadır.

Kodlama sürecinde her belge için tarih, belge türü, kurumsal üretici, kapsadığı dönem, temel iddia ve kullandığı gösterge kaydedilmiştir. Sayısal iddialar "gerçekleşmiş veri", "duyurulmuş hedef" ve "model projeksiyonu" olarak üçe ayrılmıştır. Örneğin 2023 dış ticaret rakamları gerçekleşmiş veri, BYD tesisinin 150 bin araçlık kapasitesi duyurulmuş hedef, Orta Koridor'un 2030'da 11 milyon tona ulaşması ise koşullu projeksiyondur. Kaynaklar arasında fark bulunduğu aynı istatistik sistemi içinde karşılaştırılabilir seri tercih edilmiş ve alternatif rakamlar birleştirilmemiştir. Yorum aşamasında destekleyici bulgular kadar araştırma sorusuna aykırı kanıtlar da tutulmuş; koridorun sınırlı Çin-Avrupa payı ve teknoloji transferi verisinin eksikliği bu nedenle dışlanmamıştır.

Yöntemin iki sınırlılığı bulunmaktadır. İlk olarak Çin yatırımlarının yerel tedarik oranı, firma düzeyindeki Ar-Ge harcamaları ve ikili patent üretimi hakkında düzenli ve karşılaştırılabilir açık veri sınırlıdır. Bu nedenle veri yokluğu, teknoloji

Tablo 1. Transit ülke ile ortak üretim merkezi ayrımında kullanılan göstergeler

Boyut	Göstergeler	Analitik yorum
Lojistik işlev	Taşıma hacmi, süre, demiryolu/liman kapasitesi, sınır ve gümrük darboğazları	Kapasite artışı tek başına transit işlevi güçlendirir; üretim merkezi sonucunu göstermez.
Ticaret yapısı	İhracat-ithalat dengesi, ürün bileşimi, makine ve teknoloji yoğun grupların payı	Ham madde ihracatı ile teknoloji yoğun ithalatın birlikte sürmesi yapısal asimetriyi gösterir.
Yatırım ve üretim	Çin kaynaklı DYY stoku, yeşil alan yatırımı, yerel tedarik, ihracata yönelik kapasite	Üretim bağlantısı ve yerel tedarik arttıkça ortak üretim merkezine geçiş güçlenir.
Teknolojik kapasite	Ortak Ar-Ge, patent/lisans, mühendislik yetkinliği, gerçekleşen teknoloji transferi	Duyurulmuş hedef değil, gerçekleşmiş ve ölçülebilir çıktı aranır.
Kurumsal dayanıklılık	Ortak çalışma grupları, şeffaflık, uyumazlık çözümü, çeşitlendirme ve risk yönetimi	Dengeli ve kurumsallaşmış bağımlılık, ekonomik ağların baskı aracına dönüşme riskini azaltır.

Tablo yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

transferinin hiç gerçekleşmediği biçiminde değil, üretim merkezi iddiasının henüz şeffaf göstergelerle doğrulanamadığı biçiminde yorumlanmıştır. İkinci olarak Dünya Bankasının 2030 koridor tahminleri Türkiye'yi de içeren daha geniş bölgesel modele dayanmaktadır; ülke düzeyindeki kesin sonuçlar olarak kullanılamaz. Bu sınırlılıklar bulgular bölümünde açıkça korunmuştur.

İlişkilerin Tarihsel Seyri

Birinci dönem, diplomatik tanımanın gerçekleştiği 1971'den 1980'lerin sonuna kadar uzanan temkinli normalleşme evresidir. Türkiye'nin Çin Halk Cumhuriyeti'ni tanıması, Soğuk Savaş koşulları ve Birleşmiş Milletlerde Çin'in temsilindeki değişimle yakından bağlantılıdır. İkili ilişkiler ilk yıllarda sınırlı diplomatik temaslarla yürümüş; 1980'lerde her iki

ülkede ekonomik dışa açılmanın hızlanmasıyla ticaret ve resmî ziyaretler artmıştır (Atlı, 2013; Duan & Aydın, 2024). Bu dönemde ilişki henüz stratejik bir çerçeveye sahip değildir; temel kazanım karşılıklı tanıma ve düzenli diplomatik temasın kurulmasıdır.

İkinci dönem, 1990-2009 arasında ekonomik ilişkilerin siyasi ilişkilerden daha hızlı genişlediği evredir. Soğuk Savaş'ın sona ermesi, Çin'in küresel üretim ağlarına katılması ve Türkiye pazarının dış ticarete daha fazla açılması ikili ticareti büyütmiştir. Ancak Türkiye'nin Çin'e ihracatı aynı hızda çeşitlenmemiş, ithalat lehine fark kalıcı hâle gelmiştir. Bu dönem, sonraki yıllarda belirginleşecek olan temel yapısal örüntüyü oluşturmuştur: siyasi temasların gelişmesine ve ticaret hacminin büyümesine karşın Türkiye'nin Çin pazarındaki payı ile Çin kaynaklı üretim yatırımları sınırlı kalmıştır (Dilek vd., 2019; Öniş & Yalikul, 2021).

Üçüncü dönem 2010'da ilişkilerin "stratejik işbirliği" düzeyine yükseltilmesiyle başlamış ve 2015 uyumlaştırma mutabakatıyla kurumsal bir bağlantısallık boyutu kazanmıştır. 14 Kasım 2015 tarihli mutabakat, KYG ile Orta Koridor arasında kara yolu, demiryolu ve liman bağlantılarında işbirliği için siyasi ve hukuki bir zemin sağlamıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2016). Bu gelişme, iki girişimin tüm unsurlarının otomatik biçimde bütünleştiği anlamına gelmemektedir. Güzergâh öncelikleri, finansman, teknik standartlar ve yerel kalkınma hedefleri bakımından tamamlayıcılık kadar pazarlık ve koordinasyon ihtiyacı da vardır (Hussain, 2021).

Dördüncü dönem 2022 sonrasında jeopolitik riskler ile tedarik zinciri güvenliğinin öne çıktığı evredir. Rusya-Ukrayna Savaşı ve Rusya'ya yönelik yaptırımlar, Kuzey Koridoru üzerinden taşımacılığın risk primini artırmış; Orta Koridor alternatif ve çeşitlendirici bir rota olarak daha fazla ilgi görmüştür. Aynı dönemde ABD-Çin teknoloji rekabeti ve Avrupa Birliğinin Çin kaynaklı ekonomik riskleri azaltma politikaları, NATO üyesi ve AB Gümrük Birliği'ne bağlı Türkiye'nin hareket alanını karmaşıklştırmıştır. Dolayısıyla 55 yıllık ilişki, doğrusal bir yakınlıktan çok diplomatik işbirliği, ekonomik asimetri ve güvenlik kısıtlarının birlikte yönetildiği seçici bir ortaklık niteliğindedir (Tekdal, 2024; Ülgen & Umarov, 2024).

Dönemlendirme, ilişkilerde hem süreklilik hem de değişim bulunduğunu göstermektedir. Süreklilik, Türkiye'nin Çin ile ekonomik ilişkileri çeşitlendirme isteği ile ticaret açığını yatırım yoluyla dengeleme hedefidir; bu hedef 2010 öncesi-nden günümüze kadar korunmuştur. Değişim ise ilişkilerin araçlarında görülmektedir: başlangıçtaki diplomatik tanıma ve ticaret gündemine 2010 sonrasında stratejik işbirliği, 2015 sonrasında koridor uyumu, 2022 sonrasında tedarik zin-

ciri dayanıklılığı ve üretim yatırımı eklenmiştir. Buna rağmen kurumsal yoğunluk, karşılıklı bağımlılığın simetrik hâle geldiği anlamına gelmemektedir. Resmî siyasi ilişkiler sayfasında stratejik işbirliği ve üst düzey temaslar öne çıkarılırken ekonomik seri kalıcı açığı göstermektedir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, t.y.-a, t.y.-b). Bu fark, 55 yıllık ilişkinin temel analitik gerilimini oluşturmaktadır.

Güç Geçişi ve Jeoekonomik Bağlantısallık: Kuşak ve Yol Girişimi ile Orta Koridor

Çin'in son çeyrek yüzyıldaki yükselişi, üretim ölçeği ile sınırlı olmayan bir kapasite birikimine dayanmaktadır. İleri imalat, enerji ve dijital alt-yapı, araştırma-geliştirme, lojistik ve kalkınma finansmanı, Çin'in uluslararası ekonomik ağlardaki ağırlığını artırmıştır. Bu dönüşüm Çin'e bölgesel kurallar ve bağlantılar üzerinde daha fazla etki imkânı verse de bütün sonuçların Pekin tarafından tek taraflı biçimde belirlendiği anlamına gelmez. Çin'in yükselişi kimlik, karşılıklı bağımlılık ve bölgesel strateji arasındaki etkileşim içinde ilerlemekte; ortak ülkelerin düzenleyici kapasitesi ve ulusal öncelikleri sonuçları önemli ölçüde şekillendirmektedir (Liu, 2010; Rolland, 2017).

2013'te ilan edilen KYG, kara ve deniz ulaş-tırma hatlarının yanı sıra limanlar, enerji ağları, finansman, dijital bağlantılar ve sınır aşan üretim ilişkilerini kapsayan çok boyutlu bir politika çerçevesidir. Girişimin resmî söyleminde ortak kalkınma ve karşılıklı fayda öne çıkarılmaktadır; analitik düzeyde ise sonuçlar proje seçimi, borç sürdürülebilirliği, ihale şeffaflığı, yerel istihdam, çevresel etkiler ve üretim bağlantılarına göre değişmektedir. World Bank (2019), ulaş-tırma maliyetlerindeki düşüşün ticaret ve gelir kazanımları yaratabileceğini, fakat bu kazanımların tamamlan-

yıcı reformlar ve risk yönetimi olmadan eşit dağılmayacağını vurgulamaktadır. Bu nedenle KYG ne yalnızca bir altyapı projesine indirgenmeli ne de kendiliğinden kapsayıcı kalkınma üreten bir model olarak sunulmalıdır.



2030'da Hazar üzerinden geçecek Çin-Avrupa ticaretinin toplam Çin-AB ticaretinin yaklaşık yüzde 1'i düzeyinde kalması beklenmektedir. Bu bulgu, koridorun küresel deniz taşımacılığının yerini alacak tekil bir hat olmaktan çok, bölgesel ticaret ve tedarik zinciri çeşitlendirmesi bakımından değer taşıdığını göstermektedir.

Türkiye'nin Orta Koridor vizyonu, Çin ve Orta Asya'dan başlayan yüklerin Hazar Denizi, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaştığı çok modlu ağı ifade etmektedir. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu, Marmaray, Türkiye'deki demiryolu ve liman bağlantıları bu ağın önemli bileşenleridir. Koridor, Rusya üzerinden geçen kuzey rotasına ve deniz taşımacılığına tamamlayıcı bir çeşitlendirme imkânı sunmaktadır. Ancak deniz geçişleri, farklı ray açıklıkları, liman aktarmaları, sınır beklemeleri, tarifelerin öngörülebilirliği ve dijital belge uyumsuzluğu taşıma süresi ile maliyetini artırmaktadır. Dolayısıyla coğrafi kısalık, operasyonel üstünlükle aynı şey değildir (Hussain, 2021; Ülgen & Umarov, 2024).

World Bank'in (2023) modeli, gerekli altyapı ya-

tırımları ve verimlilik önlemleri uygulanırsa Hazar geçişli Orta Koridor yükünün 2021'e göre yaklaşık üç kat artarak 2030'da 11 milyon tona ulaşabileceğini ve seyahat süresinin yarıya indirilebileceğini öngörmektedir. Aynı rapor, iyileştirmelerin yapılması hâlinde talebin bu öngöründen yüzde 35 daha düşük kalacağını belirtmektedir. Daha önemlisi, 2030'da Hazar üzerinden geçecek Çin-Avrupa ticaretinin toplam Çin-AB ticaretinin yaklaşık yüzde 1'i düzeyinde kalması beklenmektedir. Bu bulgu, koridorun küresel deniz taşımacılığının yerini alacak tekil bir hat olmaktan çok, bölgesel ticaret ve tedarik zinciri çeşitlendirmesi bakımından değer taşıdığını göstermektedir.

Fiziksel kapasitedeki somut yatırım, Türkiye kesimindeki darboğazların giderilmesi bakımından önemlidir. World Bank Aralık 2024'te Doğu Türkiye Orta Koridor Demiryolu Geliştirme Projesi için 660 milyon dolar finansmanı onaylamıştır. Proje, Divriği-Kars-Gürcistan sınırı arasındaki 660 kilometrelik hattın elektrifikasyonu ve modernizasyonunu hedeflemekte; yıllık yük kapasitesini yaklaşık 750 bin tondan 20 milyon tona çıkarma potansiyeli taşımaktadır (World Bank, 2024). Onaylanan finansman tutarı 660 milyon dolardır. Bununla birlikte planlanan kapasite, gerçekleşmiş trafik hacmi değildir; sınır geçişleri, Hazar limanları ve komşu ülke altyapıları eş zamanlı iyileştirilmezse tek bir hat yatırımı koridor performansını beklenen ölçüde artırmayacaktır.

KYG ile Orta Koridor arasındaki stratejik uyum bu nedenle üç koşula bağlıdır. Birincisi, altyapı yatırımları gümrük, tarifeler, veri paylaşımı ve zaman çizelgeleri bakımından ortak operasyon standartlarıyla tamamlanmalıdır. İkincisi, artan transit hacim Türkiye'de depolama, bakım, sigorta, finansman ve dijital lojistik gibi katma değerli hizmetler üretmelidir. Üçüncüsü, koridor çevresinde imalat ve ihracat kümeleri kurularak lojistik akış yerel üretimle ilişkilendirilmelidir.

Bu koşullar sağlanmadığında Türkiye'nin jeo-ekonomik önemi artabilir, fakat ekonomik getirisi geçiş ücretleri ve sınırlı lojistik hizmetlerle daralabilir.

Koridorun değerlendirilmesinde "Çin-Avrupa kara köprüsü" anlatısı ile bölgesel kalkınma işlevi de birbirinden ayrılmalıdır. Dünya Bankası modelinde gelecekteki hacmin büyük bölümü Çin ile Avrupa arasındaki transitten değil, Kazakistan, Azerbaycan, Gürcistan, Türkiye ve Avrupa arasındaki bölgesel ticaretten kaynaklanmaktadır (World Bank, 2023). Bu sonuç Türkiye açısından bir zayıflık değildir; koridorun başarısını yalnızca Çin-Avrupa konteyner sayısı ile ölçmenin dar bir yaklaşım olduğunu gösterir. Türkiye'nin asıl kazancı, Anadolu'daki üretim merkezlerinin Kafkasya ve Orta Asya pazarlarına erişimi, doğu illerindeki lojistik ve işleme faaliyetleri, liman-demiryolu entegrasyonu ve dönüş yükü yaratma kapasitesi üzerinden ortaya çıkabilir. Dönüş yükünün yetersiz kalması, boş vagon ve konteyner hareketlerini artırarak maliyet avantajını azaltacağından ihracat çeşitlendirmesi aynı zamanda bir koridor politikasıdır.

Yapısal Asimetrliler ve Transit Ülkeden Ortak Üretim Merkezine Geçiş

Türkiye-Çin ekonomik ilişkilerindeki temel sorun, ticaret hacminin büyüklüğünden çok dengesizliği ve ürün bileşimidir. T.C. Dışişleri Bakanlığına (t.y.-a) göre Türkiye'nin 2023'te Çin'e ihracatı 3,3 milyar dolar, Çin'den ithalatı 44,98 milyar dolar, toplam ticaret hacmi 48,3 milyar dolar ve dış ticaret açığı 41,7 milyar dolar olmuştur. 2025'te ihracat 3,3 milyar dolar düzeyinde kalırken ithalat 49,6 milyar dolara ve açık 46,3 milyar dolara yükselmiştir. İhracatın ithalatı karşılama oranı 2023 için yalnızca yaklaşık yüzde 7,3'tür. Süreklilik gösteren bu fark,

geçici kur hareketleriyle açıklanamayacak yapısal bir asimetriye işaret etmektedir.

Ürün bileşimi asimetrisinin teknoloji boyutunu görünür kılmaktadır. Türkiye'nin Çin'e başlıca ihracat ürünleri mermer ve traverten, metal cevherleri, krom, bakır, demir, çinko ve bor ürünleridir. Çin'den ithalatta telefonlar, otomatik bilgi işlem makineleri, elektronik haberleşme araçları, kompresörler ve konvertörler öne çıkmaktadır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, t.y.-a). Yılmaz'ın (2022) Uluslararası Ticaret Merkezi verilerine dayalı hesabında, 2018-2020 döneminde elektrikli makine-ekipman (SITC 85) ile makine-mekanik cihazlar (SITC 84) Çin'den toplam ithalatın yüzde 51,6'sını oluşturmuştur. Buna karşılık Türkiye'nin ihracatı doğal kaynaklar ve daha düşük işleme düzeyindeki ürünlerde yoğunlaşmıştır. Böylece açık yalnızca parasal değil, teknolojik uzmanlaşma bakımından da niteliksel bir fark taşımaktadır.

Çin'den ithal edilen makine, elektronik bileşen ve sermaye mallarının bir bölümü Türkiye'deki üretim süreçlerinde girdi olarak kullanılmaktadır. Bu nedenle tüm ithalatı nihai tüketim veya "yerli üretimin kaybı" biçiminde yorumlamak doğru değildir. Kritik soru, ithal girdilerin Türkiye'de ne kadar yerel katma değer, ihracat ve teknoloji öğrenmesi ürettiğidir. Açık ikili ve firma düzeyindeki veriler bu bağlantıyı düzenli biçimde göstermemektedir. Politika değerlendirmesinde ithalatı azaltma hedefi yerine, ara ve sermaye mallarının yerel tasarım, mühendislik, tedarikçi geliştirme ve ihracat kapasitesine katkısını ölçen bir çerçeveye ihtiyaç vardır.

Doğrudan yatırım verileri de ticaret hacmi ile üretim entegrasyonu arasındaki farkı ortaya koymaktadır. Ülgen ve Umarov'a (2024) göre Çin kaynaklı doğrudan yatırım stoku 2023 sonunda yaklaşık 9 milyar dolara ulaşmıştır. 2002'den sonra Türkiye'de kurulan Çin sermayeli şirketlerin sayısı 1.197'dir ve bu sayı ülkedeki uluslararası sermayeli

şirketlerin yaklaşık yüzde 0,6'sına karşılık gelmektedir. Çin yatırımları finans, enerji, telekomünikasyon, liman işletmeciliği ve altyapı gibi stratejik alanlarda görünür olsa da yüksek ticaret açığını dengeleyecek ölçekte ihracata dönük imalat yatırımı henüz sınırlıdır. Yatırım stokunun tek başına teknoloji transferini veya yerel katma değeri göstermediği de dikkate alınmalıdır.

BYD ile Temmuz 2024'te imzalanan yaklaşık 1 milyar dolarlık yatırım anlaşması, transit işlevden üretim işlevine geçiş bakımından önemli bir test örneğidir. Duyuruya göre Manisa'da yıllık 150 bin araç kapasiteli elektrikli ve şarj edilebilir hibrit araç tesisi ile sürdürülebilir mobilite Ar-Ge merkezi kurulması ve 5 bine kadar doğrudan istihdam sağlanması planlanmaktadır; üretimin 2026 sonuna kadar başlaması hedeflenmiştir (Investment Office of the Presidency of the Republic of Türkiye, 2024).

Ancak bunlar gerçekleşmiş çıktı değil, sözleşmede duyurulan hedeflerdir. Yatırımın ortak üretim merkezi etkisi; yerli tedarik oranı, Türkiye'de geliştirilen bileşen ve patentler, Ar-Ge harcaması, nitelikli istihdam, ihracat oranı ve Türk firmalarının BYD'nin küresel tedarik ağına katılımıyla ölçülmelidir.

Yerel katma değer ile teknoloji transferi birbirinin yerine kullanılmamalıdır. Yerel katma değer, ücretler, yerel girdi alımları, vergi, lojistik ve hizmet faaliyetleri yoluyla Türkiye'de oluşan ekonomik değeri ifade eder. Teknoloji transferi ise üretim bilgisinin, tasarım yetkinliğinin, fikrî mülkiyetin veya ileri mühendislik uygulamalarının Türkiye'deki kurum ve çalışanlara aktarılmasını gerektirir. Bir montaj tesisi yüksek istihdam ve yerel hizmet alımı yaratabilir, ancak temel bileşenler ithal ediliyor ve tasarım kararları yurt dışında kalıyorsa teknoloji transferi sınırlı olabilir.

Tablo 2. Araştırma sorusuna ilişkin gösterge temelli değerlendirme

Gösterge	Mevcut bulgu	Konum üzerindeki etkisi
Lojistik kapasite	660 milyon dolarlık demiryolu projesi ve 750 bin tondan 20 milyon tona planlanan kapasite artışı	Transit işlevi güçlü biçimde destekliyor; tamamlanma ve koridor geneli koordinasyon bekleniyor.
Koridor hacmi ve süre	2030'da 11 milyon ton ve sürenin yarıya inmesi koşullu projeksiyon; Çin-AB ticaretinde yaklaşık %1 pay	Bölgesel önem yüksek, küresel transit payı sınırlı.
Ticaret ve teknoloji bileşimi	2023'te 41,7 milyar dolar açık; 2018-2020'de SITC 84 ve 85 ithalatın %51,6'sı	Üretim merkezi tezini zayıflatan belirgin asimetri.
Doğrudan yatırım	2023 sonunda yaklaşık 9 milyar dolar stok; 1.197 Çin sermayeli şirket	Kısmi üretim bağlantısı var, ticaret ölçeğine göre sınırlı.
Ar-Ge, teknoloji ve yerel değer	BYD örneğinde Ar-Ge ve üretim hedefi var; gerçekleşmiş yerel tedarik, patent ve transfer verisi henüz yok	Geçiş potansiyeli mevcut, doğrulanmış ortak üretim merkezi niteliği oluşmuş değil.

Tablo yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

Tersine daha küçük bir Ar-Ge ortaklığı patent, lisans veya uzman yetiştirme yoluyla uzun vadeli teknolojik etki üretebilir. Bu nedenle ortak üretim merkezi değerlendirmesinde yatırım tutarı, yerel değer ve teknolojik öğrenme ayrı göstergeler olarak izlenmelidir.

Göstergeler birlikte değerlendirildiğinde Türkiye, saf bir transit ülke ile kurumsallaşmış ortak üretim merkezi arasında, ancak transit işlevin baskın olduğu bir ara konumdadır. Demiryolu yatırımları ve Orta Koridor'un artan görünürlüğü lojistik avantajı güçlendirmektedir. Buna karşılık yüksek ve süreklilik gösteren ticaret açığı, ham madde-teknoloji yoğun ürün ayrışması,

üretim yatırımlarının görece sınırlı ölçeği ve gelişmiş teknoloji transferine ilişkin açık verinin yetersizliği, ortak üretim merkezi niteliğinin henüz kanıtlanmadığını göstermektedir. Coğrafya gerekli bir ön koşuldur; fakat üretim dönüşümünün kendisi değildir.

Çözüm arayışlarının ilk eksenini ihracat ve pazar erişimidir. Türkiye'nin Çin'e ihracatı işlenmiş maden, makine ve otomotiv yan sanayisi, medikal teknoloji, kimya, gıda ve dijital hizmetler gibi daha yüksek katma değerli alanlarda çeşitlendirilmelidir. Çin pazarındaki sağlık ve teknik standartlara uyum, tarım ve gıda ürünleri için ürün bazlı protokoller, e-ticaret kanalları ve dağıtım



Avrasya ulaştırma koridorları: Türkiye'nin Avrupa, Orta Asya, Çin, Orta Doğu ve Afrika ile bağlantıları (Harita: BRIQ tarafından T.C. Dışişleri Bakanlığı ve T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın Türkiye'nin bağlantısallığı ve uluslararası ulaştırma koridorlarına ilişkin verileri temel alınarak hazırlanmıştır, 2026).

ortaklıkları bu hedefi destekleyebilir. Başarı yalnızca ihracat tutarıyla değil, yeni ürün sayısı, işlenmiş ürün payı, hizmet ihracatı ve kalıcı pazar erişimiyle izlenmelidir.

İkinci eksen yatırımın niteliğidir. Teşvikler yalnızca sermaye tutarına değil, yerel tedarik oranı, Ar-Ge harcaması, nitelikli istihdam, ortak patent, mühendislik eğitimi, ihracat kapasitesi ve çevresel performans göstergelerine bağlanmalıdır. Ortak girişimler ve tedarikçi geliştirme programları, Türk firmalarının Çinli şirketlerin küresel değer zincirlerine katılmasını kolaylaştırabilir. Kamu destekleri, duyurulan kapasiteden çok gerçekleşmiş üretim ve teknoloji çıktısına göre kademelendirilirse yatırım miktarı ile kalkınma etkisi arasındaki fark azaltılabilir.

Üçüncü eksen veri ve kurumsal izleme kapasitesidir. Türkiye-Çin Ortak Çalışma Grubu bünyesinde yıllık “ekonomik ortaklık performans çerçevesi” yayımlanabilir. Çerçeve ticaret dengesi, ürünlerin teknoloji yoğunluğu, yeşil alan yatırımlarının payı, yerel tedarik, ortak Ar-Ge ve patentler, nitelikli istihdam, üçüncü ülkelere ihracat ve koridorun süre-maliyet performansı izlenmelidir. Firma sırlarını koruyan toplulaştırılmış göstergeler, yatırım anlaşmalarının kamu yararı ve karşılıklılık bakımından değerlendirilmesine imkân sağlayacaktır.

Türkiye'nin Stratejik Dengeleyici Rolü ve Sınırları

Türkiye'nin Avrasya'daki rolü coğrafi konum, kurumsal bağlar ve diplomatik kapasitenin birleşiminden kaynaklanmaktadır. Balkanlar, Karadeniz, Kafkasya, Ortadoğu ve Doğu Akdeniz'in kesişiminde bulunması; NATO üyeliği, AB ile Gümrük Birliği, Türk Devletleri Teşkilatındaki konumu ve Karadeniz güvenliğindeki sorum-

lulukları Türkiye'ye farklı güç merkezleriyle eş zamanlı ilişki kurma imkânı vermektedir. Bu özellikler Türkiye'yi Avrasya'daki güç geçişinin istikrarını tek başına sağlayacak “yegâne” aktör yapmaz. Daha ihtiyatlı biçimde Türkiye, ulaştırma, kriz diplomasisi ve bölgesel ağlar üzerinden sınırlı fakat önemli katkı sunabilecek aktörlerden biri olarak değerlendirilebilir.

Bu dengeleyici kapasitenin ilk sınırı ABD-Çin stratejik rekabetidir. İleri teknoloji, telekomünikasyon, yarı iletkenler, yapay zekâ ve kritik altyapı yatırımları giderek güvenlik politikalarının konusu olmaktadır. Türkiye'nin NATO yükümlülükleri ve AB pazarıyla düzenleyici bütünleşmesi, Çin ile teknoloji işbirliğinde veri güvenliği, ihracat kontrolleri, rekabet ve standart uyumu bakımından kısıtlar yaratabilir. Buna karşılık Çin yatırımlarını tümüyle güvenlik tehdidi olarak ele almak da üretim ve yeşil dönüşüm fırsatlarını sınırlandırabilir. Uygulanabilir strateji, aktörler arasında eşit uzaklık iddiasından ziyade sektör bazlı risk değerlendirmesi, tedarik çeşitlendirmesi ve şeffaf yatırım incelemesidir (Tekdal, 2023; Ülgen & Umarov, 2024).

İkinci sınır, Uygun meselesinin Türkiye'deki toplumsal ve siyasal önemidir. Türkiye'deki Uygun diasporası, kültürel ve tarihsel bağlar ile insan hakları tartışmaları, Ankara-Pekin ilişkilerinin diğer ekonomik başlıklardan tamamen ayrıştırılmasını güçleştirmektedir. Pekin'in egemenlik ve iç işlerine karışmama vurgusu ile Türkiye'deki toplumsal hassasiyet arasında kalıcı bir görüş farkı bulunmaktadır. Bu alanın yok sayılması ilişkide güven üretmez; yüksek düzeyli diyalog, konsolosluk erişimi, kültürel ve dinî haklara ilişkin açık iletişim ile diasporanın güvenliğinin korunması, anlaşmazlığın yönetilebilir kalması açısından gereklidir (Öniş & Yalikul, 2021; Ülgen & Umarov, 2024).

Üçüncü sınır ekonomik ağların baskı aracı-na dönüşebilmesidir. Kritik telekomünikasyon, finans, enerji veya ulaştırma düğümlerinde tek tedarikçiye bağımlılık, ağın merkezindeki aktöre orantısız bilgi ve erişim gücü verebilir (Farrell & Newman, 2019). Türkiye açısından ticaret açığı ve bazı teknoloji girdilerinde Çin'e bağımlılık, kısa vadeli maliyet avantajı ile uzun vadeli dayanıklılık arasında denge kurulmasını gerektirir. Açık ihale, siber güvenlik denetimi, birlikte işler standartlar, kaynak çeşitlendirmesi ve sözleşmelerde uyumsuzluk çözümü hükümleri bu riski azaltabilir. Stratejik dengeleme, bağımlılıkları inkâr etmek değil, onları ölçmek ve yönetmek anlamına gelmelidir.

Türkiye'nin dengeleyici rolünün ekonomik sürdürülebilirliği, Batı ve Asya bağlantılarının birbirini dışlayan alternatifler olarak kurulup kurulmamasına da bağlıdır. Türkiye'nin en büyük ihracat pazarı ve düzenleyici referansı Avrupa olmaya devam ederken Çin, teknoloji, sermaye malı, finansman ve Asya pazarlarına erişim bakımından önem taşımaktadır. Bu iki yönelimin birlikte yürütülmesi; Çin yatırımlarının AB rekabet, çevre ve ürün güvenliği standartlarıyla uyumlu olmasını, Türkiye'de üretilen malların Gümrük Birliği kurallarını karşılmasını ve hassas teknolojilerde müttefiklerle güvenlik istişaresini gerektirir. Başarılı dengeleme, kurumsal bağılıkların belirsizleştirilmesinden değil, farklı ortaklarla yürütülen işbirliğinin açık kurallar ve ulusal sanayi hedefleri etrafında eş güdümünden doğacaktır.

Yeni Barış Perspektifi ve Sürdürülebilir İşbirliği

Bu çalışmada “yeni barış perspektifi”, uluslararası ilişkiler literatüründe yerleşmiş bağımsız bir teori olarak değil, Türkiye-Çin ilişkilerini

değerlendirmek için geliştirilen bütünleştirici bir analitik çerçeve olarak kullanılmaktadır. Kavram, barışı yalnızca devletler arasında silahlı çatışmanın bulunmamasıyla sınırlamaz; dengeli ekonomik karşılıklı bağımlılık, sürdürülebilir kalkınma, kurumsallaşmış bağlantısallık ve kesintisiz diplomatik diyalogun öngörülebilirliğe katkısını birlikte ele alır. Bu yaklaşım Galtung'un (1969) negatif ve pozitif barış ayırımından, Keohane ve Nye'in (2012) karmaşık karşılıklı bağımlılık çerçevesinden ve ticari barış tartışmalarından yararlanmaktadır.

Ticari barış yaklaşımına göre ekonomik ilişkilerin derinleşmesi, çatışma ve diplomatik kopuşun fırsat maliyetini artırabilir. Oneal ve Russett (1997), karşılıklı ticaretin devletler arası askerî çatışma olasılığını azaltabileceğine ilişkin bulgular sunmuştur. Ancak bu sonuç koşulsuz değildir. Barbieri (1996), ekonomik bağlantıların niteliği ve simetrisi hesaba katılmadığında yoğun bağımlılığın uyumsuzluk riskini artırabileceğini göstermektedir. Copeland'ın (1996) ticaret beklentileri yaklaşımında belirleyici unsur yalnızca mevcut ticaret hacmi değil, gelecekte karşılıklı yarar sağlayan ticaretin sürüp sürmeyeceğine ilişkin beklentidir. Farrell ve Newman (2019) ise asimetrik ağların yaptırım, gözetim ve erişim kısıtı için kullanılabileceğini ortaya koymaktadır.

Yeni barış perspektifinin nedensel mekanizması dört bağlantıdan oluşmaktadır. İlk olarak dengeli ticaret, karşılıklı yatırım ve ortak üretim, siyasi kopuşun her iki taraf için maliyetini artırır. İkinci olarak ulaştırma ve üretim ağları, ilişkinin devamından yarar sağlayan firma, çalışan, yerel yönetim ve uzman topluluklarının sayısını çoğaltır. Üçüncü olarak ortak çalışma grupları, veri paylaşımı ve uyumsuzluk çözüm

mekanizmaları yanlış algılama ile belirsizliği azaltır. Dördüncü olarak arabuluculuk ve kriz diplomasisi, siyasi anlaşmazlık dönemlerinde iletişim kanallarını açık tutar. Bağlantısallık ancak bu kurumsal ve diplomatik ara mekanizmalar üzerinden istikrara katkı sağlar.



Türkiye-Çin bağlantısı bu noktada açık fakat koşulludur. KYG ile Orta Koridor'un uyumu ortak üretim, yerel tedarik ve öngörülebilir taşımacılık meydana getirirse ilişkinin sürmesinden yarar sağlayan aktörlerin sayısı artar. Düzenli ekonomik istişare, kriz iletişimi, gümrük ve veri standartları, yatırım uyuşmazlıklarının çözümü ve üniversiteler arası araştırma ağları belirsizliği azaltabilir.

Mekanizmanın sınır koşulları simetri, kurumsallaşma, çeşitlendirme ve olumlu gelecek beklentileridir. Ticari açığın sürekli büyümesi, kritik girdilerde tek taraflı bağımlılık, yatırımların yerel fayda üretmemesi, güvenlik ikilemleri ve ekonomik ağların siyasi baskı amacıyla kullanılması durumunda daha fazla bağlantısallık, daha fazla barış meydana getirmeyebilir. Türkiye-Çin ilişkilerindeki 41,7 milyar dolarlık 2023 açığı ve teknoloji yoğun ithalat yapısı bu sınır koşulunu doğrudan ilgilendirmektedir. Bu nedenle yeni barış perspektifi, “ticaret barışı garanti eder” biçiminde determinist değil; den-

geli ve güvenilir kurumlarla yönetilen karşılıklı bağımlılığın çatışma riskini azaltabileceği biçiminde koşullu bir önermedir.

Çin'in Küresel Kalkınma, Küresel Güvenlik ve Küresel Medeniyet girişimleri kalkınma, egemenlik, diyalog ve kültürel çeşitlilik vurgularını bir araya getiren resmî bir küresel yönetim söylemi sunmaktadır. Küresel Medeniyet Girişimi 2023'te medeniyetlerin çeşitliliğine saygı, karşılıklı öğrenme ve halklar arası değişim ilkeleriyle ilan edilmiştir (Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, 2023). Bu belgeler Pekin'in politika tercihlerini ve meşruiyet söylemini göstermektedir; girişimlerin uygulamada barış ürettiğinin bağımsız ampirik kanıtı değildir. Türkiye-Çin ilişkileri bakımından anlamları, somut yatırım ve diplomasi mekanizmalarının karşılıklılık ve şeffaflık ölçütleriyle sınanmasına bağlıdır.

Türkiye'nin tamamlayıcı katkısı, arabuluculuk ve kolaylaştırıcılık kapasitesidir. Türkiye ile Finlandiya'nın 2010'da Birleşmiş Milletler bünyesinde başlattığı “Barış İçin Arabuluculuk” girişimi sonrasında Arabuluculuk Dostlar Grubu kurulmuş; Türkiye 2012'den itibaren İstanbul Arabuluculuk Konferanslarına ev sahipliği yapmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2022). Rusya-Ukrayna Savaşı sırasında Antalya ve İstanbul'daki görüşmeler ile 22 Temmuz 2022'de başlatılan Karadeniz Tahıl Girişimi, Ankara'nın taraflar arasında sınırlı ve işlevsel işbirliği alanları açabildiğini göstermiştir. İstanbul'daki Ortak Koordinasyon Merkezi Rusya, Ukrayna, Türkiye ve Birleşmiş Milletler temsilcilerini bir araya getirmiştir (United Nations, 2022). Bu girişimler savaşı sona erdirmemiş; iletişimi ve belirli kamu mallarının sağlanmasını geçici olarak kolaylaştırmıştır.

Türkiye-Çin bağlantısı bu noktada açık fakat koşulludur. KYG ile Orta Koridor'un uyumu ortak üretim, yerel tedarik ve öngörülebilir taşımacılık meydana getirirse ilişkinin sürmesinden yarar sağlayan aktörlerin sayısı artar. Düzenli ekonomik istişare, kriz iletişimi, gümrük ve veri standartları, yatırım uyumsuzluklarının çözümü ve üniversiteler arası araştırma ağları belirsizliği azaltabilir. Buna karşılık ticari asimetri derinleşir, Uygur meselesi bastırılmış bir gerilim olarak kalır veya teknoloji ağları tek taraflı baskı üretirse bağlantısallık istikrardan çok kırılabilir. Yeni barış perspektifinin ikili ilişkilere katkısı, Çin'in yatırım ve üretim kapasitesi ile Türkiye'nin bağlantısallık

ve diplomasi araçlarını dengeli, ölçülebilir ve kurumsallaşmış bir ortaklıkta birleştirebilmesine bağlıdır.

Çerçevenin ampirik olarak izlenebilmesi için barış ve istikrar iddiası ölçülebilir ara sonuçlara bağlanmalıdır. Düzenli üst düzey ve teknik toplantıların sürmesi, ticari uyumsuzlukların öngörülebilir mekanizmalarla çözülmesi, koridor kesintilerinde ortak kriz protokollerinin işletilmesi, ekonomik faydanın daha dengeli dağılması ve siyasi görüş ayrılıklarına rağmen iletişim kanallarının açık kalması olumlu göstergelerdir. Buna karşılık ani ticaret kısıtları, tek taraflı standart dayatması, kritik ağlara erişimin siyasi koşullara



Türkiye-Çin ilişkilerinde ekonomik karşılıklılık, kurumsallaşmış bağlantısallık ve sürekli diplomatik diyalogun bir arada yürütülmesi, karşılıklı bağımlılığın çatışma riskini azaltabilecek bir mekanizmaya dönüşmesini sağlayabilir (Çizim: The Daily CPEC, 2025).

bağlanması, yatırımların yerel fayda üretmemesi ve toplumsal hassasiyetlerin diplomatik iletişimi kesmesi çerçevenin başarısızlık işaretleridir. Bu gözlenebilir sonuçlar, “yeni barış” kavramının normatif bir temenniden analitik olarak sınanabilir bir önerme setine dönüşmesini sağlar.

Sonuç

Bu çalışma, diplomatik ilişkilerin 55. yılında Türkiye-Çin ilişkilerinin ulaştığı aşamayı “transit ülke-ortak üretim merkezi” ayrımı üzerinden değerlendirmiştir. Araştırma sorusunun açık yanıtı, Türkiye’nin mevcut durumda transit işlevin başkını olduğu bir ara konumda bulunduğudır. Orta Koridor ve Türkiye’deki demiryolu yatırımları ülkenin lojistik önemini artırmaktadır; ancak coğrafi konum ve taşıma kapasitesi tek başına ortak üretim merkezi meydana getirmemektedir. Böyle bir dönüşüm için Çin kaynaklı yatırımların yerel tedarik, ortak Ar-Ge, gerçekleşmiş teknoloji transferi, nitelikli istihdam ve üçüncü ülkelere ihracat üretmesi gerekir.

Temel bulgular bu sonucu üç yönden desteklemektedir. Birincisi, 2023’te 3,3 milyar dolarlık ihracata karşı 44,98 milyar dolarlık ithalat ve 41,7 milyar dolarlık açık, ilişkinin belirgin ticari asimetrisini göstermektedir. İkincisi, 2018-2020’de makine ve elektrikli ekipman gruplarının Çin’den ithalatın yüzde 51,6’sını oluşturması, Türkiye’nin ham madde ağırlıklı ihracatıyla birlikte teknolojik uzmanlaşma farkını ortaya koymaktadır. Üçüncüsü, 2023 sonunda yaklaşık 9 milyar dolarlık Çin yatırım stoku ve BYD’nin üretim-Ar-Ge planı geçiş potansiyeline işaret etse de gerçekleşmiş yerel katma değer ve teknoloji çıktıları henüz ortak üretim merkezi iddiasını doğrulamamaktadır. Dünya Bankasının 2030’da 11 milyon tonluk Orta Koridor öngörüsü de koşullu bir bölgesel fırsattır; Çin-

AB ticaretinin yaklaşık yüzde 1’i düzeyindeki beklenen pay, koridorun sınırlarını göstermektedir.

Makalenin kuramsal katkısı, güç geçişi ile jeoekonomik bağlantısallığı üretim göstergeleri ve koşullu barış mekanizması üzerinden birleştirmesidir. Yeni barış perspektifi, ticaret ve altyapıyı kendiliğinden barış üreten unsurlar olarak görmemekte; ekonomik faydanın dengeli dağılımını, gelecekte işbirliğinin süreceğine ilişkin olumlu beklentileri, kurumsal uyumsuzluk çözümünü ve tedarik çeşitlendirmesini gerekli koşullar olarak tanımlamaktadır. Politika düzeyinde yıllık performans göstergeleri, yatırım teşviklerinde yerel tedarik ve Ar-Ge koşulları, gümrük-dijitalleşme uyumu ve teknoloji risklerinin şeffaf biçimde yönetilmesi öncelik taşınmalıdır. Yeşil dönüşüm, elektrikli ulaşım, yenilenebilir enerji, dijital ekonomi ve üniversite-sanayi işbirliği, lojistik yakınlığı üretim ortaklığına çevirebilecek başlıca alanlardır.

Çalışmanın sınırlılıkları, firma düzeyinde yerel katma değer, ortak patent, teknoloji transferi ve yatırım performansı verilerinin düzensizliği ile 2030 koridor rakamlarının gerçekleşmiş veri değil model projeksiyonu olmasıdır. Doküman analizi ilişkisi içindeki mekanizmaları ve gösterge ürünlerini ortaya koymakta, ancak nedensel etkinin büyüklüğünü ölçmemektedir. Gelecek araştırmalar TÜİK mikro verileri, UN Comtrade ürün düzeyi serileri, firma anketleri ve Türkiye’deki Çin yatırımlarına ilişkin vaka çalışmaları aracılığıyla yerel tedarik, Ar-Ge ve ihracat etkilerini karşılaştırmalıdır. Bu veriler sağlandığında Türkiye’nin transit ağırlıklı ara konumdan ortak üretim merkezine geçip geçmediği zaman içinde daha kesin biçimde sınanabilecektir. Böyle bir izleme, 55. yıl sonrasında ilişkinin söylemden ölçülebilir üretim sonuçlarına geçişini düzenli aralıklarla değerlendirmeyi de mümkün kılacaktır. 🌸

Kaynakça

- Atlı, A. (2013). 12 Mart Muhtırası ve Türkiye'nin Çin Halk Cumhuriyeti'ni tanınması. S. Esenbel, İ. Togan, & A. Atlı (Eds.), *Türkiye'de Çin'i düşünmek: Ekonomik, siyasi ve kültürel ilişkilere yeni yaklaşımlar* içinde (ss. 147-169). Boğaziçi Üniversitesi Yayınevi.
- Atlı, A. (2018, 26 Kasım). *Making sense of Turkey's rapprochement with China*. German Marshall Fund of the United States. <https://www.gmfus.org/news/making-sense-turkeys-rapprochement-china>
- Barbieri, K. (1996). Economic interdependence: A path to peace or a source of interstate conflict? *Journal of Peace Research*, 33(1), 29-49. <https://doi.org/10.1177/0022343396033001003>
- Bowen, G. A. (2009). Document analysis as a qualitative research method. *Qualitative Research Journal*, 9(2), 27-40. <https://doi.org/10.3316/QRJ0902027>
- Copeland, D. C. (1996). Economic interdependence and war: A theory of trade expectations. *International Security*, 20(4), 5-41. <https://doi.org/10.1162/isec.20.4.5>
- Dilek, Ş., Özdemir, B. Z., & İstikbal, D. (2019). *Asya yüzyılında Türkiye-Çin ekonomik ilişkileri*. SETA Yayınları. <https://media.setav.org/tr/dosya/2019/07/rapor-asya-yuzyilinda-turkiye-cin-ekonomik-iliskileri.pdf>
- Duan, J., & Aydın, H. (2024). Nation building processes and bilateral relations between China and Türkiye: Comparison of 20th and 21st centuries. *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*, 26(5), 659-680. <https://doi.org/10.1080/19448953.2024.2308973>
- Farrell, H., & Newman, A. L. (2019). Weaponized interdependence: How global economic networks shape state coercion. *International Security*, 44(1), 42-79. https://doi.org/10.1162/isec_a_00351
- Galtung, J. (1969). Violence, peace, and peace research. *Journal of Peace Research*, 6(3), 167-191. <https://doi.org/10.1177/002234336900600301>
- Gilpin, R. (1981). *War and change in world politics*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511664267>
- Hussain, E. (2021). The Belt and Road Initiative and the Middle Corridor: Complementarity or competition? *Insight Turkey*, 23(3), 233-250. <https://doi.org/10.25253/99.2021233.12>
- Investment Office of the Presidency of the Republic of Türkiye. (2024, 9 Temmuz). *BYD announces landmark USD 1 billion EV plant investment in Türkiye*. <https://www.invest.gov.tr/en/news/news-from-turkey/pages/byd-announces-landmark-usd-1-billion-ev-plant-investment-turkiye.aspx>
- Işık, A. F., & Zou, Z. (2019). China-Turkey security cooperation under the background of the 'Belt and Road' and the 'Middle Corridor' initiatives. *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, 13(2), 278-293. <https://doi.org/10.1080/25765949.2019.1605572>
- Keohane, R. O., & Nye, J. S. (2012). *Power and interdependence* (4th ed.). Pearson.
- Liu, Q. (2010). China's rise and regional strategy: Power, interdependence and identity. *Journal of Cambridge Studies*, 5(4), 76-92. <https://doi.org/10.17863/CAM.1372>
- Luttwak, E. N. (1990). From geopolitics to geo-economics: Logic of conflict, grammar of commerce. *The National Interest*, 20, 17-23. <https://www.jstor.org/stable/42894676>

- Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. (2023, 16 Mart). *Xi Jinping attends the CPC in dialogue with world political parties high-level meeting and delivers a keynote speech*. https://www.mfa.gov.cn/eng/wjb/zjjg_663340/xws_665282/xgxw_665284/202303/t20230317_11043656.html
- Oneal, J. R., & Russett, B. M. (1997). The classical liberals were right: Democracy, interdependence, and conflict, 1950-1985. *International Studies Quarterly*, 41(2), 267-294. <https://doi.org/10.1111/1468-2478.00042>
- Öniş, Z., & Yalikun, M. (2021). Emerging partnership in a post-Western world? The political economy of China-Turkey relations. *Southeast European and Black Sea Studies*, 21(4), 507-529. <https://doi.org/10.1080/14683857.2021.1981624>
- Rolland, N. (2017). *China's Eurasian century? Political and strategic implications of the Belt and Road Initiative*. The National Bureau of Asian Research. <https://www.nbr.org/publication/chinas-eurasian-century-political-and-strategic-implications-of-the-belt-and-road-initiative/>
- T.C. Dışişleri Bakanlığı. (t.y.-a). *Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti ekonomik ilişkileri*. 27 Temmuz 2026 tarihinde <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-cin-halk-cumhuriyeti-ekonomik-iliskileri.tr.mfa> adresinden edinilmiştir.
- T.C. Dışişleri Bakanlığı. (t.y.-b). *Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti siyasi ilişkileri*. 27 Temmuz 2026 tarihinde <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-cin-halk-cumhuriyeti-siyasi-iliskileri.tr.mfa> adresinden edinilmiştir.
- T.C. Dışişleri Bakanlığı. (2016). *2016 yılı başında dış politikamız*. https://www.mfa.gov.tr/site_media/html/2016-yili-basinda-dis-politikamiz.pdf
- T.C. Dışişleri Bakanlığı. (2022, 9 Mart). 8. *İstanbul Arabuluculuk Konferansı hakkında* [Basın açıklaması No. 80]. https://www.mfa.gov.tr/no_-80_-8-istanbul-arabuluculuk-konferansi-hk.tr.mfa
- Tekdal, V. (2024). Greater autonomy through closer relations with China? Revisiting the Turkey-China engagement. *OASIS*, 39, 103-120. <https://doi.org/10.18601/16577558.n39.07>
- Ülgen, S., & Umarov, T. (2024, 17 Ekim). *Transatlantic policies on China: Is there a role for Türkiye?* Carnegie Endowment for International Peace. <https://carnegieendowment.org/russia-eurasia/research/2024/10/transatlantic-policies-on-china-is-there-a-role-for-turkiye>
- United Nations. (2022). *Black Sea Grain Initiative: Frequently asked questions*. <https://www.un.org/en/black-sea-grain-initiative/faq>
- World Bank. (2019). *Belt and Road economics: Opportunities and risks of transport corridors*. <https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1392-4>
- World Bank. (2023). *Middle trade and transport corridor: Policies and investments to triple freight volumes and halve travel time by 2030*. <https://www.worldbank.org/en/region/eca/publication/middle-trade-and-transport-corridor>
- World Bank. (2024, 5 Aralık). *World Bank approves \$660 million for Türkiye to expand low-carbon rail network to boost growth and jobs*. <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2024/12/05/world-bank-approves-660-million-for-turkiye-to-expand-low-carbon-rail-network-to-boost-growth-and-jobs>
- Yılmaz, B. (2022). *Trade relations between China and Turkey: A comparison with the European Union* (Research Division Asia Working Paper No. 1). Stiftung Wissenschaft und Politik. <https://doi.org/10.18449/2022WP03>