

TÜRKİYE-CHINA RELATIONS IN THE SHADOW OF THE BELT AND ROAD INITIATIVE: LIMITS OF COOPERATION

FERHAT DURMAZ

Dr. Öğretim Üyesi, Ankara Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fakültesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü
Mail: ferhatdurmaz2013@gmail.com

 ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-1315-7686>

ABSTRACT

This study analyzes the development of Türkiye-China relations, areas of cooperation, and challenges in implementation within the framework of the Belt and Road Initiative (BRI), which was announced by China in 2013. Türkiye joined the BRI in 2015 to strengthen its economic partnership with China, attract infrastructure investments, and reduce its trade deficit with Beijing. However, the expected investments in infrastructure, transportation, and energy have largely failed to materialize; the trade imbalance has worsened in Türkiye's favor, and economic cooperation has remained mostly limited to financial collaboration. This study examines the reasons why Türkiye-China relations have remained limited within the context of the BRI. Key constraints include the differing perspectives of Türkiye and China regarding their bilateral relations; China's view of Türkiye as a secondary actor within the BRI framework, rather than as an independent player under the Middle Corridor; and technical barriers that make the Middle Corridor less favorable than the Northern Corridor. Additionally, Türkiye's inability to provide an investment-friendly environment for Chinese capital, China's prioritization of countries such as Greece, the United Arab Emirates, and Saudi Arabia in the region, and mutual distrust stemming from the Uyghur issue are essential factors negatively affecting the process. In conclusion, although economic ties between Ankara and Beijing have strengthened under the BRI framework, technical obstacles and a lack of mutual trust have constrained China's infrastructure investments in Türkiye, thereby hindering the anticipated improvement in bilateral relations.

Keywords: Türkiye-China Relations, Belt and Road Initiative (BRI), Middle Corridor, Economic Cooperation, Uyghur Issue.

Makaleye Ait Bilgiler

Makale Türü: Araştırma
Geliş Tarihi: 26.04.2025
Kabul Tarihi: 02.06.2025
Yayın Tarihi: 25.06.2025
Yayın Sezonu: Ocak - Haziran

Makaleye Atıf Bilgisi

DURMAZ Ferhat, (2025). "Kuşak-Yol Girişiminin Gölgesinde Türkiye-Çin İlişkileri: İş Birliğinin Sınırları". *Muhafazakâr Düşünce*. Yıl: 21 Sayı: 68 (126-150).

muhafazakârdüşünce • yıl: 21 - sayı: 68 • Ocak-Haziran 2025

KUŞAK-YOL GİRİŞİMİNİN GÖLGESİNDE TÜRKİYE-ÇİN İLİŞKİLERİ: İŞ BİRLİĞİNİN SINIRLARI

FERHAT DURMAZ

Öz

Bu çalışma, Çin'in 2013'te duyurduğu Kuşak-Yol Girişimi (KYG) çerçevesinde Türkiye-Çin ilişkilerinin gelişimini, iş birliği alanlarını ve uygulamadaki sorunları analiz etmektedir. Türkiye, Çin ile ekonomik ortaklığı güçlendirmek, bu ülkeden altyapı yatırımları çekmek ve Pekin ile ilişkilerdeki ticaret açığını azaltmak amacıyla 2015'te KYG'ye katılmıştır. Ancak, süreç içinde altyapı, ulaştırma ve enerji alanlarında Türkiye'nin beklediği yatırımların büyük ölçüde gerçekleşmediği, ticaret dengesizliğinin Türkiye aleyhine büyüdüğü ve ekonomik iş birliğinin ağırlıklı olarak finansal iş birliğiyle sınırlı kaldığı görülmüştür. Çalışma, KYG çerçevesinde Türkiye-Çin ilişkilerinin sınırlı kalmasının nedenlerini analiz etmektedir. İş birliğini sınırlayan unsurlar olarak Türkiye'nin ve Çin'in ilişkilere yönelik bakış açılarının farklı olması, Çin'in Türkiye'yi Orta Koridor çerçevesinde bağımsız bir oyuncu olarak görmek yerine KYG içinde ikincil bir aktör olarak değerlendirmesi ve Orta Koridorun Kuzey Koridoruna kıyasla teknik engeller içermesi belirtilebilir. Ayrıca, Türkiye'nin Çin sermayesi için yatırım dostu bir ortam sağlayamaması, Çin'in bölgede Yunanistan, Birleşik Arap Emirlikleri ve Suudi Arabistan gibi ülkelere öncelik vermesi ve Uygur sorunundan kaynaklı karşılıklı güvensizlik süreci olumsuz etkileyen önemli faktörlerdir. Sonuç olarak, Ankara ve Pekin arasındaki ekonomik bağlar KYG çerçevesinde güçlenmiş olsa da teknik engeller ve karşılıklı güven eksikliği Çin'in Türkiye'deki altyapı yatırımlarını kısıtlamış ve böylece ikili ilişkilerde beklenen iyileşmeyi engellemiştir.

Anahtar Kelimeler: Türkiye-Çin ilişkileri, Kuşak-Yol Girişimi (KYG), Orta Koridor, Ekonomik İş Birliği, Uygur Meselesi.

Giriş

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in 2013 yılında duyurduğu Kuşak-Yol Girişimi (kısaca KYG veya girişim), Çin'in Güneydoğu Asya, Güney Asya, Ortadoğu ve Avrupa ile bağlantısını güçlendirmeyi amaçlayan bir iş birliği vizyonudur. Büyük altyapı projelerinin planlanması için katılımcılar arasında politikaların uyumlu hale getirilmesini, Asya ile Avrupa ve Afrika arasında altyapı bağlantısının güçlendirilmesini, engelsiz ticareti, finansal entegrasyonu ve kültürel iş birliğini hedefleyen KYG, 2010'lu yılların ortalarından itibaren Türkiye'nin Çin'e yönelik artan ilgisini açıklayan ve Ankara ile Pekin arasındaki ilişkilere dinamizm kazandıran en önemli gelişmedir. Türkiye, girişimin ilân edilmesinden kısa bir süre sonra 2015'te kendi inisiyatifi olan Orta Koridor girişiminin KYG ile uyumlaştırılmasına ilişkin mutabakatın imzalanmasıyla resmi olarak KYG'ye katılmıştır (Resmi Gazete, 2017/30001). KYG'yi çok taraflılığın teşvik edilmesi ile gelişmekte olan ülkelerin haklarının savunulmasında önemli bir adım olarak gören ve girişimin sadece Pekin için değil, aynı zamanda diğer katılımcı ülkeler için de faydalı olacağını belirten Türkiye, Batı ile Doğu arasında köprü ülke olma söylemini ön plana çıkararak kendisini girişimde önemli bir aktör olarak konumlandırmaya çalışmıştır.

Türkiye'nin KYG'ye yönelik güçlü desteğinin gerekçeleri şu şekilde sıralanabilir: İlk olarak, Ankara, KYG'yi Türkiye ile Çin arasındaki ekonomik ortaklığı güçlendirecek önemli bir iş birliği fırsatı olarak görmüştür. İkinci olarak, Türkiye, KYG kapsamında Çin ile geliştirilecek güçlü iş birliği sayesinde altyapı, ulaştırma ve enerji alanlarında yatırım çekmeyi amaçlamıştır. Üçüncü olarak, Türk karar alıcılar, KYG'nin ülkenin artan finansman ihtiyacını karşılamada kayda değer bir rol oynayacağını düşünmüşlerdir. Son olarak, Türkiye, KYG'yi Çin ile ticaret hacmini artıracak bir iş birliği faaliyeti olarak değerlendirmiş ve daha da önemlisi, bu girişimi ticaret dengesizliğini Türkiye lehine azaltmada işlevsel bir araç olarak kabul etmiştir. Ankara'nın Pekin'e yöneliminde ve KYG'ye yönelik güçlü desteğinde Çin'in artan ekonomik gücü, Türkiye'nin Batı'yla ilişkilerindeki gerilimler, 2018'de Batılı ülkelerin etkisiyle yaşanan döviz krizi, Covid-19'un ekonomik yansımaları, Türk lirasının değer kaybı ve büyük altyapı projelerinin artan maliyetleri belirleyici olmuştur (Chen, 2020; Kutlay ve Öniş, 2021; Özşahin, Donelli ve Gasco, 2022; Oran ve Pekcan, 2024).

KYG'nin ilk yıllarında Türkiye-Çin ilişkilerinde Türkiye'nin altyapı, ulaştırma ve enerji alanlarında yatırım çekme hedefi doğrultusunda bazı olumlu gelişmeler yaşanmıştır. Bu bağlamda, 2015'te Çin'in Kumport limanının

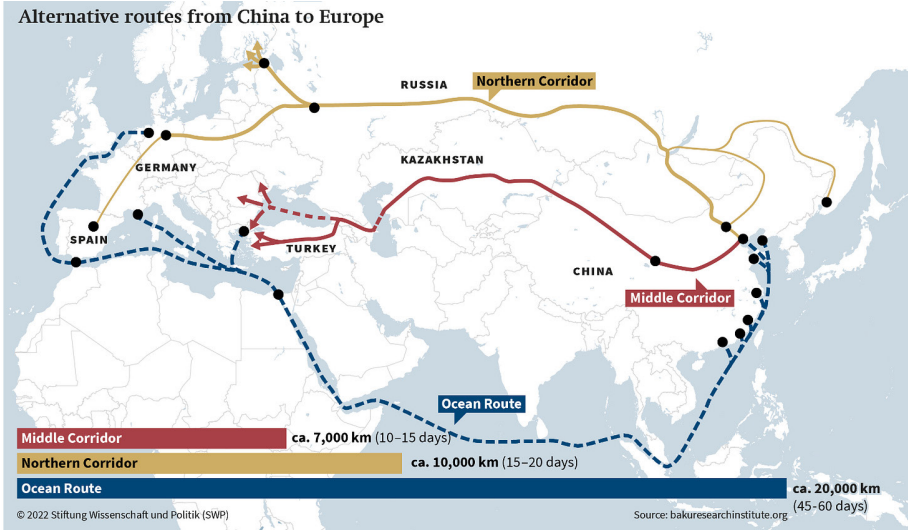
büyük bir yüzdesini satın alması, Temmuz 2018’de Çin Endüstri ve Ticaret Bankasının ulaştırma ve enerji sektörlerinde kullanılmak üzere Türkiye’ye 3,6 milyar dolarlık bir kredi paketi sunması ve Rahip Brunson krizi sonrası ortaya çıkan döviz kriziyle mücadelede Çin İhracat ve Kredi Sigorta Kurumunun (Sinosure) 5 milyar dolarlık desteği öne çıkan gelişmelerdir (Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Yatırım Ofisi, 2015; Sabah, 2018; Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Yatırım Ofisi, 2020). Bununla birlikte, altyapı, ulaştırma, enerji ve finans alanlarında ilk yıllarda ortaya çıkan iş birliği girişimlerinden sadece finans alanındaki iş birliği süreklilik göstermiştir. Ankara’nın beklediği demiryolu inşası ve modernizasyonunda çeşitli sorunlar yaşanmış, ulaştırma alanında öngörülen yatırımlar gerçekleşmemiş ve Çin’in enerji sektöründeki yatırımları Türkiye’nin çevresindeki ülkelere yönelmiş veya Türkiye’nin beklentileri doğrultusunda ilerlememiştir. Dahası, Türkiye, KYG aracılığıyla yatırım çekmeyi ve ticaret açığını lehine azaltmayı hedeflemiş olsa da bu doğrultuda somut bir ilerleme kaydedilememiştir.

Bu çalışma, KYG’nin Türkiye-Çin ilişkilerine etkisini irdelemeyi ve girişimin sunduğu ekonomi ve altyapı alanlarındaki iş birliği fırsatlarına rağmen ikili ilişkilerde neden beklenen düzeyde bir iyileşme sağlanamadığını analiz etmeyi amaçlamaktadır. Bu çerçevede çalışmanın cevaplamaya çalıştığı araştırma sorusu şudur: “KYG çerçevesinde Türkiye-Çin ilişkilerinde neden olumlu yönde bir değişim yaşanmamıştır?” Diğer bir ifadeyle, “KYG kapsamında Türkiye-Çin ilişkilerinin düşük düzeyde kalmasının nedenleri nelerdir?” Çalışma iki kısımdan oluşmaktadır: İlk kısımda, KYG bağlamında Türkiye-Çin ilişkilerinin genel görünümü sunulacaktır. İkinci kısımda, ilişkilerin düşük düzeyde kalmasının çok boyutlu nedenleri analiz edilecektir. Türkiye ile Çin arasında stratejik ortaklık ilişkisinin kurulduğu 2010’dan günümüze kadar ikili ilişkileri etkileyen birçok gelişme yaşanmış olsa da bu çalışmada KYG’nin ilk on yılına -2013’ten 2023’e kadar gerçekleşen gelişmelere- odaklanılmaktadır.

Türkiye-Çin İlişkilerinin Genel Görünümü: Mevcut Durumun Bir Değerlendirmesi

KYG kapsamında Türkiye’nin Çin’den en büyük beklentisi 1990’lardan itibaren Türk karar alıcılarının gündeminde olan Orta Koridor (Middle Corridor) ağını güçlendirmek olmuştur. Orta Koridor, Resim-1’de kırmızı çizgiyle gösterilen yol, Türkiye’den başlayarak sırasıyla Gürcistan, Azerbaycan ve Hazar Denizine, buradan da (Hazar geçişi kullanılarak) Türkmenistan-Özbekistan-Kırgızistan veya Kazakistan güzergâhını takip ederek Çin’e uzanan

çok taraflı bir ulaştırma ağı girişimidir. Orta Koridor, içerdiği güzergâh itibarıyla demiryollarının, karayolu bağlantılarının ve bazı limanların -Bakü/Alat (Azerbaycan), Aktau/Kuryk (Kazakistan) ve Türkmenbaşı (Türkmenistan)-kullanılmasını içermektedir. Türkiye'nin bu girişimi sunarken en büyük motivasyonu Orta Koridorun Kuzey Koridoruna (Northern Corridor) -Resim 1'de sarı çizgiyle gösterilen- kıyasla 2.000 km daha kısa olması ve süreyi 15 gün kısaltması nedeniyle daha hızlı ve ekonomik olduğudur (Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, t.y.).



Resim 1: Çin-Avrupa Arası Alternatif Ulaşım Koridorları
(Kaynak, IFIMES, t.y.).

Orta Koridoru ön plana çıkarmakla ve Orta Koridor girişimini 'kazan-kazan' ilkesi çerçevesinde KYG ile ilişkilendirmekle (Işık ve Yang, 2022, s. 6; Yu, 2021, s. 261), Türkiye'nin üç çıkıya ulaşmak istediği söylenebilir: İlk olarak, Türkiye, her yıl Çin'den Avrupa'ya gönderilen ve yüzde 4'ü Kuzey Koridoru üzerinden taşınan 10 milyon konteynırın sevkیاتında söz sahibi olmayı hedeflemektedir (Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, t.y.). İkinci olarak, Türkiye, Batı ile Doğu arasındaki geleneksel köprü ülke rolünün devam etmesini ve KYG çerçevesinde üretim tesisleri ile nihai pazarlar arasında da bu rolün kabul edilmesini istemektedir (Eliküçük-Yıldırım, 2022, s. 181). Başlangıçta Türkiye'nin Avrasya bölgesi ile bağlantısını güçlendirme hedefinin bir yansıması olarak ortaya çıkan Orta Koridor girişiminin 2013'te KYG'nin duyurulmasıyla aynı zamanda Pekin ile Londra arasında bağlantıyı sağlayacak

bir girişim olarak sunulması (Ergenç ve Göçer, 2022, s. 103), Türkiye'nin köprü ülke rolünü kabul ettirme isteğinin bir yansımasıdır. Üçüncü olarak, ulaştırma alanındaki büyük ölçekli projeleri kalkınmanın ve ulusal prestijin bir göstergesi olarak değerlendiren ve son yıllarda Türk lirasının değer kaybı ile inşaat maliyetlerindeki artış gibi ciddi ekonomik baskılarla karşı karşıya kalan Türkiye, ulaştırma projelerini Orta Koridor girişimi kapsamında sunarak doğrudan Çin yatırımlarını ya da finansmanını ülkeye çekmeyi amaçlamaktadır (Akman, 2019, s. 2). Orta Koridor çerçevesinde, Türkiye, kara yollarının payını azaltarak demiryollarını iyileştirmeyi ve limanları ile demiryolları arasındaki bağlantıyı güçlendirmeyi hedeflemektedir (Atlı, 2021, ss. 160-161). Örneğin, Türkiye, Edirne-Kars demiryolu bağlantısı gibi bazı demiryolu ağlarını yenileme ve güçlendirme açısından büyük bir finansman kaynağına ihtiyaç duyduğu için Çin ile iş birliğine öncelik vermektedir.

Türkiye, 2015'te Antalya'da düzenlenen G-20 zirvesinde imzalanan ve 2017'de yürürlüğe giren "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı" ile KYG'ye katılmıştır (Resmi Gazete, 2017/30001). Yine, Türkiye ve Çin arasında 2010'da imzalanan ve otoyol, köprü ve denizcilik alanlarında iş birliğini öngören "Ulaştırma Altyapısı ve Denizcilik Alanında İş Birliği Mutabakat Zaptı" 2017'de yürürlüğe girmiştir. Benzer şekilde, 2015'te imzalanan ve 2017'de yürürlüğe giren "Demiryolu İş Birliği Anlaşması", 'hızlı ve yüksek hızlı demiryolu tasarım, yapım ve işletim' alanında iş birliğini hedeflemektedir. Anlaşma, Türk ve Çinli şirketlerin 'mevcut hatların iyileştirilmesi ve yeni hatların yapımı' ile 'Avrupa-Çin demiryolu koridorunun Türkiye üzerinden geçen bölümünün müştereken geliştirilmesi' için teşvik edilmelelerini de kapsamaktadır (DEİK, 2022, s. 80). Bu anlaşmalar, KYG çerçevesinde Türkiye ile Çin arasındaki iş birliğinin ve çeşitli projelerin hayata geçirilmesini sağlayacak temel düzenlemelerdir. Daha önemlisi, Ankara'nın tüm bu düzenlemeleri Orta Koridor projesinin uygulamaya aktarılmasını kolaylaştıracak gelişmeler olarak gördüğü söylenebilir. Bu gelişmeler çerçevesinde Ankara, KYG kapsamındaki Çin yatırımlarının sadece Pekin'in çıkarlarına hizmet etmeyeceğini, aynı zamanda Türkiye'nin altyapısının gelişimine de önemli katkılar sağlayacağını öngörmüştür.

Çinli Cosco Pacific, CMHI ve CIC Capital'den oluşan bir konsorsiyum, Eylül 2015'te 940 milyon dolara iş hacmi açısından Türkiye'nin üçüncü büyük limanı olan ve Ege ile Karadeniz arasında stratejik bir konumda bulunan Kum-

port limanının yüzde 65 hissesini satın almış ve bu yatırım Çin'in ulaştırma alanında Türkiye'deki en büyük yatırımı olmuştur (Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Yatırım Ofisi, 2015). KYG'nin 2013'te duyurulmasından sadece iki sene sonra, görece erken bir tarihte bu satın alma işleminin gerçekleşmesi Türk karar alıcılarında Çin yatırımlarının devam edeceği beklentisi yaratmıştır. Bunun yanı sıra, Çin'in Xi'an kentinden hareket eden ve varış noktası Prag olan tren 7 Kasım 2019'da İstanbul'a ulaşmış, 4 Aralık 2020'de Türkiye'den ihraç edilen ve büyük çoğunluğu buzdolabı olan ürünleri taşıyan bir tren de İstanbul'dan Çin'e gitmek üzere yola çıkmıştır (DEİK, 2022, ss. 86-87). Bu seferler, Ekim 2017'de hizmete giren Bakü-Tiflis-Kars hattı üzerinden gerçekleştirilmiştir; dolayısıyla, KYG'nin Çin-Orta Asya-Batı Asya koridoru üzerinden yapılan ilk yük taşımacılığı örneklerinden biri olarak büyük önem taşımaktadır. Bu seferler, Orta Koridor ağının aktif olarak kullanılmaya başlandığını gösterdiği gibi, Türkiye'nin bu ulaştırma hattındaki rolünün güçlendiği ve stratejik öneminin arttığı izlenimine yol açmıştır.

Ancak, KYG kapsamında Çin'in ulaştırma alanında Türkiye'ye yaptığı yatırımlar sadece Kumport ile sınırlı kalmıştır. Türkiye'nin "Üç Denizde Üç Büyük Liman" yaklaşımı doğrultusunda yatırım beklediği Ege Denizi'ndeki Çandarlı, Akdeniz'deki Mersin ve Karadeniz'deki Filyos ile ilgili somut bir gelişme olmamıştır (Akman, 2019, s. 2; DEİK, 2022, s. 83). Limanların yanı sıra, Türkiye, Konya Şehirlerarası Tramvay projesinde, Kanal İstanbul projesinde, Üçüncü Boğaz Köprüsünde, karayolu taşımacılığında, İstanbul Havalimanının telekomünikasyon altyapı inşasında ve Edirne-Kars demiryolu bağlantısının güçlendirilmesinde Çin ile daha fazla iş birliği geliştirmeyi hedeflese de bu alanlardaki iş birliği girişimlerinde/müzakerelerinde çoğunlukla istediği çıktıyı elde edememiştir (Ergenç ve Göçer, 2023, s. 10; Eliküçük-Yıldırım, 2024, s. 1191). Daha önemlisi, Çin, Avrupa pazarına ya da diğer pazarlara ulaşma noktasında Türkiye'nin Orta Koridor girişimini göz ardı ederek, dolayısıyla Türkiye'yi atlayarak çevresindeki ülkelere yönelmiştir.

Ulaştırma alanına benzer şekilde, Türkiye'nin KYG kapsamında Çin ile iş birliğini güçlendirmeye çalıştığı alanlardan bir diğeri enerjidir. 2017 yılında kabul edilen Milli Enerji ve Maden Politikası ile Türkiye, kömür enerjisinden ziyade yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımını artırmaya öncelik vermektedir. Fakat, Türkiye'deki küçük ve orta ölçekli şirketlerin yenilenebilir enerji alanındaki yatırımları finanse etmede zorluklarla karşılaşması Ankara'nın dış kaynak arayışına öncelik vermesine ve Çin'in önemli bir seçenek olarak ortaya çıkmasına yol açmıştır (Resmi yetkililerle yaptıkları görüşmelerden aktaran Ergenç ve

Göçer, 2022, s. 99). Çin'in önemli bir seçenek olarak ortaya çıkmasının nedeni, Pekin yönetiminin KYG'yi Yeşil KYG olarak sunma çabasıdır. Bu çerçevede, Çin yönetimi küresel iklim değişikliğine en fazla zarar veren enerji kaynaklarından birisi olan kömürle çalışan enerji yatırımlarına KYG kapsamında yer verilmeyeceğini sözlü olarak sürekli beyan etmiştir (Boer, Nedopil ve Fan, 2023).

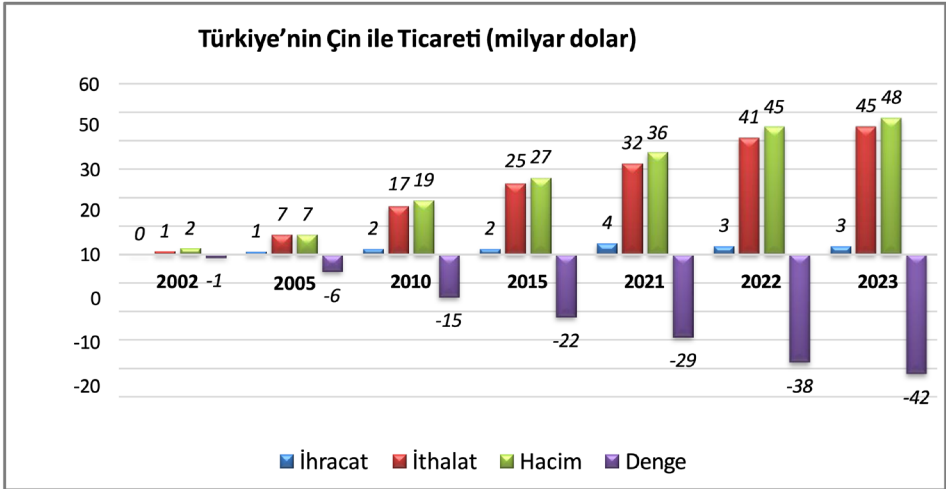
Yeşil KYG açılımına rağmen yenilenebilir enerji alanında Türkiye'nin bazı proje teklifleri Çin tarafından dikkate alınmamıştır. Çin'in yenilenebilir enerji yatırımlarının bir numaralı alıcısı önce Avrupa Birliği (AB) ülkeleri ve daha sonra Şanghay Elektrik'in Birleşik Arap Emirlikleri'nde bir güneş enerji santrali açmasının gösterdiği gibi Ortadoğu ve Sahra Altı Afrika ülkeleri olmuştur. Çin'in devlete ait ihracat ve kredi sigortası kurumu olan Sinosure'nin 2020'de Türk hükümetiyle imzaladığı sigorta anlaşmasında yenilenebilir enerji kredi sigortası sunulacak sektörler arasında listelenmemiştir (Ergenç ve Göçer, 2022, ss. 98-100). Dolayısıyla, Orta Koridor girişiminde Türkiye'nin beklentilerinin karşılanmaması gibi, yenilenebilir enerji alanında da Türkiye'nin Çin'den yatırım çekme hedefi karşılıksız kalmış ve bu alanda Türkiye ile Çin arasındaki ilişkilerde olumlu bir dönüşüm gerçekleşmemiştir. Enerji alanında Çin'in yatırımları kömür bazlı geleneksel teknolojiyle çalışan Adana-Hunutlu ve Konya elektrik santrallerine olmuştur. Adana-Hunutlu Termik Santrali, Pekin'in yaptığı 1,7 milyar dolarlık yatırım ile Çin'in Türkiye'ye yaptığı en büyük doğrudan yabancı yatırım olmuştur (Eliküçük-Yıldırım ve Yılmaz, 2023, ss. 374-375). Yenilenebilir enerji yerine kömür enerjisiyle çalışan elektrik santrallerine yapılan büyük yatırım ve iş birliği iki ülkenin yeşil KYG yaklaşımından geri adım attıklarını göstermektedir.

KYG kapsamında Türkiye'nin Çin ile iş birliğini derinleştirmek istemesinin bir diğer amacı, Çin'den daha fazla yatırım çekerek ikili ticarete Türkiye'nin aleyhine olan devasa dış ticaret açığını azaltmak olmuştur (Atlı, 2021, s. 159). Ankara, Pekin ile ticaret açığını azaltmada yenilenebilir enerji, telekomünikasyon ve ulaştırma alanlarında büyük yatırımlar çekmenin öneminin farkındadır. Ancak, KYG kapsamında yenilenebilir enerji alanındaki yatırımlarda Türkiye yerine çevresindeki ülkelerin tercih edilmesi, ulaştırma alanında Çin yatırımının Kumport limanı ile sınırlı kalması ve Orta Koridorun çeşitli engeller ile yüksek maliyetler nedeniyle Pekin tarafından tercih edilmemesi, Çin'in Türkiye'deki yatırımlarının kayda değer bir artış göstermemesine yol açmıştır. Öyle ki, KYG kapsamında Çin'in yatırımları artsa da bu yatırımların hacmi Türkiye'nin geleneksel müttefikleri olan Batılı ülkelerden gelen yatırımlar ile kıyaslandığında oldukça düşük kalmaktadır (DEİK, 2022, s. 22;

Güneylioğlu, 2022, s. 563). Daha önemlisi, Çin yatırımlarının büyük kısmı ekonomiye doğrudan katkı sağlamayan sektörlere odaklanmaktadır. Örneğin, ‘toptan ve perakende’ yüzde 30’un üzerindeki payıyla Çin’in en fazla yatırım yaptığı sektör olmuştur (Gürel ve Kozluca, 2022, s. 819).

Çin’in tercihleri ve çeşitli engeller, Türkiye’nin 2023 yılında bir önceki yıl ile karşılaştırıldığında KYG’ye katılımında düşüş görülen 19 ülke arasında yer almasına yol açmıştır (Nedopil, 2024, s. 4). KYG bağlamında Çin’in Türkiye’deki yatırımlarının kayda değer bir şekilde artmaması ve Türkiye’nin girişime katılımındaki düşüş, Ankara’nın yatırımlar yoluyla Çin ile ilişkilerdeki ticaret dengesizliğini azaltma hedefinin başarısız olmasına neden olmuştur. Grafik-1’de görüleceği üzere, Ankara’nın KYG’ye resmi olarak katıldığı 2015’ten 2023’e kadar iki ülke arasındaki ilişkilerde Türkiye lehine olumlu bir gelişme ortaya çıkmamıştır. 2010’da tesis edilen stratejik ortaklığı takip eden süreçte, Türkiye ve Çin, ikili ticaret hacmini sırasıyla 2015’te 50 milyar dolar ve 2020’de 100 milyar dolara çıkarmayı hedeflemişlerdi (Durdular, 2016, s. 93). Her ne kadar Türkiye ve Çin arasındaki ticari bağlar güçlenmiş ve iki ülke arasındaki ticaret hacmi artmış olsa da 2023’te 48 milyar dolara ulaşan ticaret hacmi 2010’ların başlarında belirlenen hedeflere ulaşamadığını göstermektedir. Daha önemlisi, 2015’te 22 milyar dolar olan dış ticaret açığı 2023’te 42 milyar dolar olmuştur. Kısaca, Türkiye’nin Çin’den yaptığı ithalat, Çin’e yaptığı ihracattan çok daha hızlı artmış ve bu da dış ticaret açığının büyümesine yol açmıştır.

Grafik-1: Türkiye’nin Çin ile Ticareti (milyar dolar)



(Kaynak, Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı, 2024).

Diğer yandan, Ankara ve Pekin arasındaki ekonomik etkileşim, Türkiye'nin dış ticaret açığını azaltmaya yardımcı olabilecek Çin'in güçlü yatırımlarından ziyade, iki ülke bankaları arasında yapılan kredi ve takas anlaşmaları gibi finansal iş birlikleri ya da mali yardımlar şeklinde gelişmiştir. Örneğin, 2015'te Çin Endüstri ve Ticaret Bankası (Industrial and Commercial Bank of China, ICBC), Tekstilbank'ın yüzde 75,5 hissesini satın alarak bankanın adını ICBC Turkey olarak değiştirmiş ve Türkiye'de 30'dan fazla şube açmıştır (ICBC, t.y.). 2011'de İstanbul'da temsilcilik ofisi açan Bank of China Turkey şube açma ruhsatı alarak Ocak 2017'de faaliyete geçmiştir. Temmuz 2018'de Çin Endüstri ve Ticaret Bankası, enerji ve ulaştırma sektöründeki yatırımlar için kullanılmak üzere Türkiye'ye 3,6 milyar dolar tutarında kredi vermiştir (Sabah, 2018). Nisan 2020'de Türkiye Varlık Fonu ve Sinasure arasında imzalanan anlaşma, Sinasure'nin finansman faaliyetleri ile ilgili olarak 5 milyar dolara kadar sigorta desteği sunmasını içermektedir (Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Yatırım Ofisi, 2020). Mart 2021'de Çin Exim Bank ile Ziraat Bankası arasında imzalanan anlaşma, Çin Exim Bank'ın Ziraat Bank'a 320 milyon dolar ve 500 milyon Çin Yuanı olmak üzere iki ayrı dilimde 400 milyon dolarlık bir kredi vermesini öngörmektedir (Anadolu Ajansı, 2021). Türkiye ve Çin arasında ilk olarak 2012'de imzalanan ve 2015 ile 2019'da iki kez yenilenen ikili para takası (swap) anlaşması 2021'de güncellenerek 35,1 milyar TL ve 23 milyar Çin yuanı artırılarak toplam 46 milyar TL ve 35 milyar Çin yuanına ulaşmıştır (Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası, 2021).

Çin ile geliştirilen finansal iş birliği faaliyetleri, döviz krizi, pandemi ve Türk lirasındaki değer kaybı gibi ekonomik zorluklarla mücadele eden Türkiye için önemli bir dış finansman kaynağı olmuştur. Bu çerçevede, Çin Endüstri ve Ticaret Bankasının ve Bank of China'nın 1915 Çanakkale Köprüsü ve Hunutlu Termik Santrali projelerinin finansmanına katılması örnek verilebilir (DEİK, 2022, ss. 97-98). Ayrıca, Çinli bankaların Türkiye'de faaliyet göstermesi ve yapılan takas anlaşmaları Ankara ile Pekin arasındaki ticari bağları güçlendirmekte ve döviz değişim maliyetlerini azaltarak ticareti kolaylaştırmaktadır (Athı, 2021, s. 163). Çin ile yürütülen bu finansal iş birliği Ankara'nın Rahip Brunson krizi nedeniyle maruz kaldığı kur artışının ardından Türkiye için hem sembolik hem de somut bir destek olmuştur.

KYG kapsamında iki ülke arasındaki finansal iş birliğinin bir diğer yönü, Türkiye'nin girişimi finanse etmede önemli bir aracı konumunda bulunan Asya Altyapı Yatırım Bankasına (Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB) katılımıdır. Göçer ve Ergenç (2024, s. 55), Türkiye'nin 2016'da kurulan ve

birçok ülkenin kredi aldığı AIIB'ye 2018'e kadar finanse edilmesi için bir proje sunmadığını ve Türkiye'nin onaylanan tüm projelerinin 2019'da başladığını belirtmektedir. Türkiye'nin görece geç kaldığı şeklindeki bu yoruma rağmen, Ankara 2019'dan itibaren ihtiyaç duyduğu alanlarda AIIB'den finansman temin ederek banka ile ilişkilerini pragmatik bir şekilde yönetebilmiştir. Örneğin, Türkiye, AIIB'den Covid-19 salgınıyla mücadele konusunda 1 milyar doların üzerinde kredi almış ve 6-7 Şubat 2023 depremleri sonrası kentsel dönüşüm alanında krediler temin etmiştir (AIIB, t.y.). Her ne kadar Ankara doğrudan Pekin'in somut yatırımını çekemese de önem verdiği yenilenebilir enerji alanında AIIB'den kredi alabilmiştir. Kredi sağlanan "TKYB Yenilenebilir Enerji ve Enerji Verimliliği Kredili Tesisi", "Akbank Sürdürülebilir Enerji Tesisi" ve "İçtaş Enerji Solar PV" projeleri bunun en belirgin örnekleridir (Durmaz, 2025, ss. 162-163).

Bu unsurlardan yola çıkarak genel resmi ortaya koymak gerekirse, Türkiye'nin girişim kapsamında Çin'den altyapı, ulaştırma ve enerji alanlarında istediği yönde bir yatırım çekemediği görülmektedir. Söz konusu alanlarda, Pekin yönetimi, Türkiye yerine Birleşik Arap Emirlikleri, Mısır, Suudi Arabistan ve Yunanistan gibi Türkiye'nin çevresindeki ülkelere öncelik vermiştir. KYG, Türkiye ile Çin arasındaki finansal iş birliğinin güçlenmesini sağlasa da aslında bu durum Ankara'nın en büyük beklentisi olan yatırım arayışına tam anlamıyla cevap vermemiştir. Dolayısıyla, KYG'nin Türkiye-Çin ilişkileri için büyük bir değişim getirmedeği söylenebilir.

Sınırları Çizmek: Türkiye-Çin İlişkilerinde Gerçekleşmeyen Beklentilerin Nedenleri

KYG'nin Türkiye-Çin ilişkilerine olumlu yönde bir değişim getirememesinde etkili olan hususlar şunlardır: Tarafların ilişkilere yönelik farklı bakış açıları, Orta Koridora ilişkin bürokratik ve teknik engeller, Çin'in Türkiye'deki yatırımlarını sınırlayan faktörler ve alternatif seçenekler, Uygur meselesi ve Türkiye'nin Batı bağlantısı.

Tarafların İlişkilere Yönelik Farklı Bakış Açıları

Ankara'nın ve Pekin'in hedef-nitelik-çıktı üçgeninde Türkiye-Çin ilişkilerine farklı anlamlar yükledikleri görülmektedir. Türk karar alıcılarının KYG bağlamında vurguladıkları en önemli husus Çin ile ilişkilerde kazan-kazan çerçevesinde karşılıklı fayda durumunu tesis etmektir (Erdoğan, 2019). Türkiye, Çin'i Batı ile ilişkilerde sorunlar yaşadığı bir dönemde siyasi ve ekonomik

açından kendisini destekleyecek bir aktör olarak görmüştür. Ankara, Pekin'in siyasi ve ekonomik desteğini alarak, geleneksel müttefikleriyle derin ayrışmalar yaşadığı ve ekonomik dar boğazdan geçtiği bir dönemde Türkiye'nin siyasi konumunu ve ekonomik kapasitesini güçlendirmeyi amaçlamıştır. Bununla birlikte, Çin yönetimi penceresinden bakıldığında hedef-nitelik-çıktı açısından durum çok daha farklıdır. Güneylioğlu (2022, s. 561), Pekin'in Ankara ile ilişkilerde "asimetrik karşılıklı bağımlılık" olarak tanımladığı bir ilişki kurmaya çalıştığını ve bu ilişkideki amacın "Ankara'nın siyasi kararlarını etkileme gücünü artırmak ve Pekin karşıtı bir açıklamaya ya da oluşuma katılmasını engellemek" olduğunu belirtmektedir. Pekin yönetimi, özellikle Uygur meselesi olmak üzere Çin'i ilgilendiren pek çok meselede Türkiye'nin Batılı ülkelerle birlikte hareket etmesini ve Çin karşıtı somut adımlar atmasını engellemeyi amaçlamıştır. Diğer bir deyişle, Çin yönetimi Türkiye'nin Uygur meselesi ve diğer başlıklarda Pekin'in argümanlarını desteklemesini, Batı bloğundan kopmasını ya da en azından tarafsız hale gelmesini istemiştir. Dolayısıyla, Ankara'nın ilişkilerin niteliğine yönelik kazan-kazan yaklaşımından ziyade, Pekin yönetiminin ikili ilişkilerde Türkiye'nin Çin'in istediği yönde hareket etmesini sağlayacak bir "stratejik üstünlük" kurmaya çalıştığı söylenebilir.

Ankara'nın ve Pekin'in hedef-nitelik-çıktı üçgeninde ilişkilere bakış açılarındaki farklılıklar tarafların ortak bir zeminde buluşmasını ve karşılıklı anlayışı zorlaştırmıştır. İlişkilere yönelik farklı perspektifler Türkiye ve Çin arasında güç kapasitesi konusundaki büyük uçurumun daha belirgin bir nitelik kazanmasına neden olmuş ve ilişkilerin eşit bir düzlemde yürütülmesine zarar vermiştir. Orta büyüklükte bir devlet olan ve ilişkilere daha çok karşılıklı ekonomik çıkar çerçevesinde bakan Türkiye ile kıyaslandığında, devasa bir ekonomik büyüklüğe sahip olan büyük güç Çin çoğu zaman ekonomi başlığını ilişkilerdeki siyasi meseleleri istediği yönde şekillendirmek için bir araç haline getirmiştir. Bu durumun en belirgin örneği, Şubat 2019'da Türkiye'nin Uygurlara yönelik hak ihlallerini ciddi bir endişe kaynağı olarak nitelendirmesinin ardından, Pekin'in Ankara Büyükelçisinin yaptığı şu açıklamadır: "Dostunuzu toplum içinde her yerde eleştirmek yapıcı bir davranış değildir. Eğer yapıcı olmayan yolu seçerseniz, bu ortak güven ve anlayışı zedeler ve bunun ticari ve ekonomik ilişkilere zararı olur" (Euronews, 2019, 1 Mart). Bir diğer örnek, Covid-19 salgını sırasında Çin menşeli Sinovac aşısının Türkiye'ye teslimatında yaşanan gecikmedir. Bu gecikmenin Uygur meselesi konusunda Türkiye ile Çin arasındaki görüş ayrılıklarından kaynaklandığı iddia edilmiştir (Ergin, 2021; Özşahin, Donelli ve Gasco, 2022, s. 224). Dolayısıyla,

Ankara ile Pekin arasında ilişkilerin niteliğine dair bir uyumun bulunmaması ve ilişkilerdeki herhangi bir konunun Uygur meselesiyle ilişkilendirilmesi KYG çerçevesinde Türkiye-Çin ilişkilerinin istikrarlı ve güçlü bir şekilde gelişmesini engellemiştir.

Orta Koridora İlişkin Bürokratik ve Teknik Engeller

Türkiye'nin KYG'ye entegre etmeye çalıştığı Orta Koridor girişimi Kuzey Koridoruna kıyasla çok az ticari ürün taşımaktadır. Ayrıca, bu güzergâhta yolculuk, uzunluğu ve öngörülemezliği nedeniyle iki haftadan iki aya kadar sürebilmektedir. Bu durum Orta Koridorun ekonomik ilişkilere kayda değer bir katkı sağlayamamasına yol açmaktadır (Üngör, 2025, ss. 39-40). Orta Koridorun Türkiye-Çin ilişkilerine kayda değer bir katkı sağlayamaması bürokratik ve teknik engeller/anlaşmazlıklar ile maliyetlerden kaynaklanmaktadır (Ergenç ve Göçer, 2022, s. 104; Ergenç ve Göçer, 2023, ss. 13-14).

Bürokratik prosedür açısından bakıldığında, Türkiye'nin jeopolitik konumu gereği Avrupa ve Avrasya şeklinde farklı gümrük prosedürlerine sahip bölgeler arasında yer alması bürokratik süreçlerin uzamasına, dolayısıyla gümrük sürecinin yavaşlamasına yol açmaktadır. Teknik engeller açısından incelendiğinde, Türkiye ve Çin, Orta Koridoru güçlendirmeye çalışan önemli projelerden birisi olan Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı örneğinde görüleceği üzere, demiryolu hattının teknik ayrıntıları ve yapı malzemesiyle ilgili standartlar üzerinde anlaşamamaktadır (Ergenç ve Göçer, 2022, s. 104).

Proje şartları açısından bakıldığında, Edirne-Kars modernizasyon projesi görüşmelerinde Çin, Türkiye'ye yüksek faiz oranlı krediler teklif ederken ve projede Çinli işçilerin çalışmasını isterken, Türkiye ise daha düşük faiz oranlı krediler talep etmekte ve yerel iş gücünün istihdamına öncelik vermektedir. Edirne-Kars modernizasyon müzakerelerinde, Çin projede yüzde 51/49 oranında pay istemekte, geri ödemedede başarısız olunması durumunda ipotek ile müsadere hakkı talep etmekte ve geri ödemenin başlamasından önceki ödemesiz dönemi 5 yıl olarak belirtmektedir. Buna karşılık, Türkiye yüzde 50/50'lik pay talep etmekte, arazilerin müsaderesine izin vermemekte ve ödemesiz dönemin 10 yıl olmasını istemektedir (Resmi yetkililerle yaptıkları görüşmelerden aktaran Ergenç ve Göçer, 2023, ss. 13-14).

Fayda-maliyet açısından irdelendiğinde, Orta Koridor boyunca öngörülen rotalar kara taşımacılığı için ucuz ve verimli değildir. Ticari ürünlerin kara yoluyla Çin'e ulaşması için hava durumu değişkenlik gösteren ve çoğu zaman fırtınalı olan Hazar Denizini geçmesi gerekmektedir. Bu durum söz

konusu rotayı daha maliyetli hale getirmektedir (Resmi yetkililerle yaptıkları görüşmelerden aktaran Ergenç ve Göçer, 2023, s. 9).

Tüm bu engeller, Ankara'nın Kuzey Koridoruna kıyasla daha elverişli olduğunu iddia ettiği Orta Koridorun Pekin tarafından tercih edilme olasılığını düşürmektedir. Bu engeller aynı zamanda Türkiye'nin Orta Koridorun güçlenmesini sağlayacak altyapı projeleri için finansman kaynakları elde etmesinde güçlüklerle yol açmaktadır. Nitekim, Edirne-Kars demiryolu modernizasyon projesinde Türk ve Çinli yetkililer arasındaki müzakerelerde yirmi bir taslak teati edilmiş, ancak Türkiye'nin son teklifi olan yirmi birinci taslak bile Çin'den olumlu yanıt alamamıştır (Resmi yetkililerle yaptıkları görüşmelerden aktaran Ergenç ve Göçer, 2023, s. 14). Pekin yönetiminin yüksek faizli kredi ve Çinli işçiler koşulu, Çin'in Türkiye ile ilişkilerinde, Orta Koridor bağlamında özel bir yaklaşım geliştirmek yerine, KYG çerçevesinde diğer ülkelere uyguladığı ve bazıları tarafından 'borç tuzağı diplomasisi'¹ olarak adlandırılan Çin merkezli standart yaklaşımı takip ettiğini ortaya koymaktadır. Pekin'in Orta Koridor ulaştırma güzergâhına güçlü bir yatırım yapmaması, Ankara'nın Orta Koridor çerçevesinde Batı ile Doğu arasında "köprü ülke" söylemini ön plana çıkarıp kendisini KYG'de kilit bir aktör olarak konumlandırmaya çalışan yaklaşımının Çin tarafından kabul edilmediğini göstermektedir (Elküçük-Yıldırım, 2022, s. 182). Çin, Türkiye'yi Orta Koridor girişimi çerçevesinde bağımsız bir oyuncu olarak tanımlamak yerine, KYG kapsamında Çin-Orta Asya-Batı Asya ekonomik koridorunun bir parçası/bileşeni olarak görmektedir (Chen ve Li, 2021, s. 133). Çin'in Türkiye'yi Orta Koridordan ziyade KYG'nin bir parçası olarak görmesi Orta Koridorun neden kayda değer biçimde gelişmediğini açıklamaktadır.

Çin'in Türkiye'deki Yatırımlarını Sınırlayan Faktörler ve Alternatif Seçenekler

Ankara'nın bürokratik süreçler ve altyapı açısından Pekin'in yatırımlarını teşvik edici bir rol ortaya koyamaması, Türkiye ve Çin arasındaki ekonomik etkileşimin düşük düzeyde kalmasına neden olmuştur. Bu durumun en belirgin örneği Kumport limanı ile ilgili yaşanan süreçtir. Pekin yönetimi, Kumport limanı aracılığıyla Çin'in Avrupa ile olan ticari etkileşimini artırmayı hedeflemiştir. Fakat, süreç içerisinde Kumport'un etkinliğini ve önemini azaltacak şu gelişmeler yaşanmıştır (Göçer ve Ergenç, 2024, ss. 53-56): (i) Kumport'un

1 Borç tuzağı diplomasisi, Çin'in az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkelere geri ödemesi zor krediler vererek onları borçlandırdığı ve bu yolla ekonomik baskıyı artırarak nüfuz kazandığı düşüncesini ifade eden bir yaklaşımdır (Ayrıntılı bilgi için bkz. Vural ve Aydın, 2019, ss. 184-188).

devrinden sonra liman yönetimini düzenleyen yasalarda birden fazla değişiklik yapılmış; (ii) tavan fiyat uygulaması getirilmiş; (iii) Kumport'u destekleyecek şekilde demir yolu yük taşımacılık sistemi güçlendirilememiştir. Limanlarla ilgili yapılan yasal değişiklikler, Pekin yönetiminde Kumport özelinde bu durumun süreceği ve olası diğer Çin yatırımlarında da benzer engellerle karşılaşılabilceği izlenimini oluşturmuştur. Tavan fiyat uygulaması nedeniyle Kumport'un beklenenden daha az kâr getirmesi deniz aşırı girişimlerinde çıkar odaklı hareket eden Çinli firmaların Türkiye'deki yatırımların çok kazançlı olmadığını düşünmelerine yol açmıştır (Tekdal, 2023, ss. 113-114). Demiryoluna güçlü bir yatırım yapılmaması, Kumport'un Türkiye'nin ulaştırma ağındaki bağlantısının zayıf kalmasına neden olmuştur. Kumport limanı ile kıyaslandığında, Yunanistan'daki Pire limanının güçlü bir demiryolu bağlantısına ve uygun bir altyapıya sahip olması, bu limanın Çin'in stratejisinde ön plana çıkmasına yol açmıştır. Benzer şekilde, Yunanlıların deniz yükü taşıma konusunda Türklerden daha fazla deneyime sahip olması da Çin'in bölgesel önceliklerini şekillendiren bir diğer faktördür (Resmi yetkililerle yaptıkları görüşmelerden aktaran Ergenç ve Göçer, 2023, ss. 11-12). Bu bağlamda, Pekin yönetimi, Avrupa'ya ulaşımında -özellikle ihracat işlemlerinde- Kumport limanının kullanımını azaltmış ve Pire ile Selanik limanlarını daha fazla tercih etmiştir (Yanarates, 2020).

Kısaca, Türkiye, Çin yatırımlarının uygulamaya geçirilmesini kolaylaştırmak yerine yasal değişiklikler yapmış ve yatırımları destekleyecek güçlü bir altyapı sunmamıştır. Bu durum, Pekin'in ulaştırma alanında Türkiye'de Kumport kadar güçlü bir yatırım yapmamasına neden olmuştur. Kumport yatırımı sürecinde yaşananlar aynı zamanda Ankara'nın Çandarlı limanı gibi ulaştırma alanındaki beklentilerinin karşılıksız kalmasına yol açmıştır. Kumport limanına benzer şekilde, Çandarlı limanının inşaa süreci Pire limanını geride bırakma vaadiyle başlamış olsa da 2011'de temel atıldıktan sonra altyapı alanında kayda değer bir ilerleme olmaması (Tuncer, 2021), limanın Çin yatırımı çekememesinde önemli bir etken olmuştur.

Çin, yatırım koşulları ve politik-ekonomik riskler açısından Türkiye'nin çevresindeki ülkelerin Türkiye ile kıyaslandığında daha olumlu koşullara sahip olduğunu düşünmektedir. Örneğin, Pekin yönetimi, Suudi Arabistan merkezli enerji şirketi ACWA Renewable Energy Holding'in yüzde 49 hissesini satın almıştır. Çin yönetimi, yenilenebilir enerji alanında benzer koşullara sahip olmalarına rağmen Türkiye yerine Birleşik Arap Emirlikleri'ndeki Masdar Şehrine ve Mısır'daki Benban Güneş Parkı projelerine yatırım yapmıştır. Türkiye'nin KYG kapsamında yenilenebilir enerji alanında yatırımların dışında

bırakılması Çin'in tercihlerinden ve önceliklerinden kaynaklanmaktadır: Pekin yönetiminin Türkiye'de iş birliği yaptığı aktörle karşılaştırıldığında Birleşik Arap Emirlikleri'ndeki yerel ortağı çok uluslu bir şirkettir. Ayrıca, Birleşik Arap Emirlikleri merkezli şirket finansal risk açısından daha güvenilirdir ve Suudi Arabistan'daki ACWA ile bağlantıya sahiptir (Ergenç ve Göçer, 2022, s. 99). Bir diğer husus, yenilenebilir enerjilerle kıyaslandığında, Türkiye'de kömürle çalışan elektrik santralleri ucuz teknolojiyle kısa sürede daha fazla kâr elde edilmesini mümkün kılmaktadır (Ergenç ve Göçer, 2023, ss. 6-7). Bu durum, kömür yakıtlı projelerin popülerliğinin azaldığı bir çağda, Türkiye ile Çin'in kömür yakıtlı elektrik santralleri olarak tasarlanan Adana-Hunutlu ve Konya projelerinde neden iş birliği yaptığını açıklar niteliktedir. KYG uzun vadede yeşil dönüşümü öngörmesine rağmen Sinosure'nin kotasını kömür enerjisiyle çalışan projelere ayırması, Çin Merkez Bankasının yenilenebilir enerjiye yönelik sunduğu tahvillerin KYG kapsamındaki yurt dışı projelerde kullanmaya izin vermemesi ve kısa vadede KYG yatırımlarının kâr merkezli olup kömür odaklı yatırımlara yönelmesi, Türkiye'nin yenilenebilir enerji alanındaki yatırımlarda önemli bir yer edinmemesine yol açmıştır (Ergenç ve Göçer, 2022, s. 98).

Tüm bu hususlar, Çin'in KYG çerçevesinde Türkiye gibi ülkelerde doğrudan ve sıfırdan yatırım yapmak yerine bu ülkelerin kendisi için ne kadar faydalı bir zemin sunduğunu dikkate aldığını göstermektedir. Dolayısıyla, Türkiye'nin çevresindeki ülkelere kıyasla Çin için güçlü bir alt yapı sunmaması onun KYG kapsamındaki projelerden çok fazla ekonomik çıktı alamamasına neden olmuştur. Enerji alanında Türkiye'nin uzun vadeli planı olan yenilenebilir enerji projeleri yerine kömür bazlı geleneksel teknolojiye doğru değişimin ortaya koyduğu gibi KYG çerçevesinde yatırımlara ilişkin süreç Türkiye'den ziyade Çin'in çıkarları doğrultusunda şekillenmektedir.

Belirtilmesi gereken bir diğer önemli nokta, Türkiye ekonomisinin değişken/kırılgan durumunun Çin açısından bazı soru işaretlerine yol açmasıdır. 2018'den sonra Türkiye, döviz kurundaki istikrarsız dalgalanmalar, Türk lirasının aşırı değer kaybetmesi ve inşaat maliyetlerinin artması gibi bazı ekonomik sorunlarla karşılaşmıştır. Çin'in yatırım yaptığı bölge ülkelerinden bazılarının da Mısır gibi benzer ekonomik sorunlarla yüzleştiği görülmektedir. Bununla birlikte, Mısır gibi Ortadoğu ülkeleri, Yunanistan ve Çin ekseninde -Türkiye ile Çin arasında Uygur meselesi nedeniyle yaşanan durumdan farklı olarak- politik bir sorun ya da derin bir güvensizlik durumu bulunmamaktadır. Bu durum Pekin yönetiminin benzer ekonomik sorunlarla uğraşmalarına rağmen Türkiye yerine Mısır gibi diğer bölge ülkelerini tercih etmesine yol

açmaktadır. Ankara'nın ve Pekin'in Uygur meselesi nedeniyle sürekli diken üstünde olduğu bir ortamda, Çin'in her an bir gerginlik çıkmasından ve bunun KYG kapsamındaki planlarına/projelerine zarar vermesinden endişe duyduğu söylenebilir. Eski Dışişleri Bakanı Mevlüt Çavuşoğlu'nun 'Uygur Türklerine yönelik hak ihlallerinin ciddi bir endişe kaynağı olduğu' yönünde uygulamada herhangi bir etkisi olmayan sözlü açıklaması sonrası (Euronews, 2019, 25 Şubat), Pekin'in Çinli yatırımcıların Türkiye'den çekilebileceğini açıkça ifade etmesi Çin'in bu endişelerinin ne kadar yüksek olduğunu göstermektedir. Dolayısıyla, Pekin yönetiminin Uygur meselesinden kaynaklı güvensizlik nedeniyle Türkiye'ye yatırım yapma konusunda çekimser kaldığı söylenebilir.

Uygur Meselesi

Uygur meselesinin Türkiye ve Çin arasında bir *psikolojik eşik* oluşturduğu, taraflar arasında belli ölçüde *karşılıklı güvensizliğe* yol açtığı ve uygulamada ilişkilerin güçlü bir şekilde gelişmesinde *doğal bariyer* olarak kendisini gösterdiği söylenebilir. Bu psikolojik eşik, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın Başbakan olduğu 2009'da Çin'in Urumçi'deki olayları bastırma şeklini "adeta bir soykırım" olarak nitelendirmesiyle ortaya çıkmıştır (Milliyet, 2009). Bu ifade, resmi kaynaklarda Sincan Uygur Özerk Bölgesi olarak geçen Doğu Türkistan'daki eylemleri kendi güvenliğine bir tehdit olarak gören Çin ile Uygurların maruz kaldığı şiddeti soykırım olarak tanımlayarak onların sesi olmaya çalışan Türkiye arasında bir duvar oluşturmuştur. Türkiye-Çin ilişkileriyle ilgilenen siyasi seçkinler, Erdoğan'ın Urumçi'deki olaylar hakkında kullandığı ifadenin olayların sona ermesinden sonra bile ikili ilişkiler üzerinde etkisini sürdürdüğünü belirtmektedir (Resmi yetkililerle yaptıkları görüşmelerden aktaran Göçer ve Ergenç, 2024, s. 51). Erdoğan'ın bu ağır ifadesinin yanı sıra, Türkiye, Birleşmiş Milletler (BM), İslam İş birliği Teşkilatı (İİT), Avrupa Konseyi Meclisi Siyasi İşler Komitesi ve Körfez İş birliği Konseyi (KİK) gibi platformlarda Urumçi katliamına dikkat çekmiştir. 2015'te Uygur Müslümanlarının oruç tutmalarının yasaklandığına dair haberler üzerine Türkiye'de sivil toplum kuruluşları protesto eylemleri gerçekleştirirken, Türk Dışişleri konuya ilişkin endişesini dile getirmiştir (Eliküçük-Yıldırım, 2024, s. 1186).

2015'te Türkiye'nin KYG'ye katılma yönünde bir irade ortaya koymasıyla birlikte Uygur meselesinin Türkiye-Çin ilişkilerindeki rolü belli bir süreliğine değişmiştir. Türkiye, ülke sınırları içerisinde Çin karşıtı hiçbir faaliyete izin verilmeyeceğini açıklamış, Çin ile Suçluların İadesi Anlaşmasını imzalamış, Doğu Türkistan İslam Hareketini terör örgütü olarak tanımlamış ve daha ileri giderek Çin'in güvenliğini kendi güvenliği olarak gördüğü şeklinde iddialı bir

beyanda bulunmuştur (People's Daily Online, 2017; Euronews, 2017). Ankara'nın Pekin ile ilişkilerinde Uygurların haklarını savunan güçlü duruşundan Çin'in güvenliğini vurgulayan bir yaklaşıma yönelmesinde Uygur cihatçılarının Türkiye üzerinden Suriye'ye geçtiğine dair iddialar etkili olmuştur. 2016'da El Nusra cephesi altında 2.000 ile 2.500 ve DAESH örgütü içerisinde de 500 ile 1.000 arası Uygur cihatçının savaştığı iddia edilmiştir (Söylemez, 2017, s. 5). DAESH'in etkinliğini kaybetmesiyle birlikte militarize olan Uygur cihatçıların akıbeti hassas bir konu haline gelmiştir. Özellikle, Çin'e dönüşte olası güzergâhlardan biri olan Türkiye'nin tutumu bu süreçte önem kazanmıştır (Söylemez, 2017, s. 5). Bu noktada Ankara, "Çin'in güvenliğini kendi güvenliği olarak gördüğü" yönündeki açıklamalarıyla, KYG'ye katılımının ve Çin'in ekonomik yatırımlarının bu süreçten olumsuz etkilenmesinin önüne geçmeyi hedeflemiştir. Türkiye'nin Çin'in güvenliğini vurgulayan açıklamalarının bir diğer nedeni Batı'yla bozulan ilişkilere paralel olarak ekonomik kaynak arayışına öncelik vermesidir. Türkiye'nin ekonomik kaynak sağlama arayışında KYG önemli bir iş birliği fırsatı olarak ortaya çıkmıştır. KYG'den maksimum fayda sağlamak isteyen Ankara, Pekin ile ilişkilerde karşılıklı güveni tesis etmeyi öncelik haline getirmiş ve doğrudan Pekin'in çıkarlarına hitap eden eylemler gerçekleştirilmesine de en azından onu rahatsız edici beyanlardan kaçınmaya özen göstermiştir.

Diğer yandan, Şubat 2019'da Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, Çin'in toplama kamplarında hayatını kaybettiği iddia edilen Abdurrehim Heyit'e ilişkin bir soruya verdiği cevapta, Çin'in eylemlerini "insanlık adına büyük bir utanç kaynağı" olarak nitelendirmiştir (Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, 2019). Bu açıklama, Uygur meselesinin Çin ile ilişkilerde belirleyici bir başlık olarak yeniden gündeme gelmesine neden olmuştur. Dışişleri Bakanı Mevlüt Çavuşoğlu, BM İnsan Hakları Konseyi oturumunda yaptığı konuşmada Çin'in Uygur Türklerine yönelik hak ihlallerinin ciddi bir endişe kaynağı olduğunu belirtmiştir (Euronews, 2019, 25 Şubat). Bu açıklama sonrası Çinli yetkililer Türkiye'nin Uygur Türkleri konusunda eleştirel tutumunun devam etmesi halinde enerji ve altyapı alanlarında yatırım yapmak isteyen şirketlerin bundan olumsuz etkileneceğini ifade etmiştir (Cumhuriyet, 2019). Devam eden süreçte, Türk mahkemeleri, 2021'de Doğu Türkistan İslam Hareketinin bir üyesi olduğu iddia edilen Abdulkadir Yapuquan'ın Çin'e iade talebini reddedip Yapuquan üzerindeki adli önlemleri kaldırmıştır (People's Daily Online, 2021). 31 Ekim 2022'de BM Genel Kurulunun İnsan Hakları Komitesinde Uygurlara yönelik insan hakları ihlallerini kınayan bildiri yayınlayan 50 ülke arasında Türkiye de yer almıştır (Tekdal, 2023, s. 114). Hükümetin Uygur

meselesinde eleştirel bir söyleme geri dönmesinde Türkiye'deki milliyetçi ve muhafazakâr seçmenin belli bir kesimi tarafından paylaşılan Çin karşıtlığı etkili olmuştur (Üngör, 2025: 38). Türkiye'de muhafazakâr-milliyetçi gelenekten gelen iktidar, Çin'in Uygurları hedef alan radikal eylemlerini ve açıklamalarını doğrudan desteklemenin tabanının tepkisine ve hatta oy kaybına yol açacağını farkındadır. Bu nedenle hükümet, 2019 yerel seçimleri öncesinde Abdurrehim Heyit'e ilişkin yaptığı açıklamayla, Uygurlar konusunda sessiz kaldığı yönündeki eleştirilere yanıt vermek istemiştir (Yeniçağ, 2019).

Ankara, Uygurları destekleyici açıklamalarda bulunmasına rağmen ihtiyatlı bir tutum izleyerek Çin'i doğrudan karşısına almamaya çalışmakta ve Çin ile geliştirmeyi hedeflediği iş birliğinin Uygur meselesi nedeniyle zarar görmesini istememektedir. Bu yaklaşımın bir sonucu olarak 2019 sonrasında Ankara, Uygurların insanca yaşama hakkını savunurken aynı zamanda Çin'in toprak bütünlüğü ve egemenliğine verdiği desteği vurgulayan bir söylem benimsemeye çalışmıştır.² Bu söylem, Ankara'nın sorunda tamamen tarafsız ve etkisiz bir konumda kalmasını isteyen ve Türkiye'de yaşayan Uygurlar için iade talebinde bulunan Pekin yönetimi tarafından kabul görmemektedir. Nitekim, Dışişleri Bakanı Mevlüt Çavuşoğlu, Türkiye-Çin ilişkilerinin gerilemesinin Ankara'nın Sincan'daki Uygurlara verdiği destek ve Çin yönetiminin bu destekten duyduğu rahatsızlıktan kaynaklandığını ifade etmiştir (Anadolu Ajansı, 2022). Bu noktadan hareketle, Türkiye'nin 2020'lerin başında yoğunlaşan Uygurlara yönelik gösterdiği destek ile 2023'te KYG'ye katılımındaki düşüş görülen 19 ülke arasında yer alması arasında bir bağlantı kurulabilir. Çin'in Türkiye'nin Uygurlara yönelik açıklamaları sonrası yatırımların azalabileceği açıklamasında bulunması Uygur meselesi ile ekonomik yatırımlar arasında kurulan bağlantının bir yansımasıdır.

Türkiye'nin Batı Bağlantısı

Türkiye'nin Tanzimat Döneminden itibaren önce modernleşme perspektifi ve daha sonra dış politika kimliği olarak benimsediği "Batıcılık" yaklaşımı Türkiye-Çin ilişkilerinin güçlü bir şekilde gelişmesini engellemektedir (Üngör, 2025: 29). Batılı aktörlerle güçlü ilişkiler kurma ya da onların kurduğu kurumlara hemen katılma isteği Türk dış politikasını yönlendiren en önemli

2 Çalışma 2023 yılının sonuna kadar olan süreci analiz etse de Haziran 2024'te Uygur Özerk Bölgesini ziyaret eden Dışişleri Bakanı Hakan Fidan'ın "Uygurların kültürel hakları ve yaşamları ile ilgili dünyadaki ve İslam dünyasındaki algıyı değiştirmek Çin, bizim ve herkes için faydalıdır ve bu nedenle, her zaman söylediğimiz şey şudur: Türkiye, Çin'in tek Çin politikasını, toprak bütünlüğünü ve egemenliğini destekliyor" açıklaması hem Uygurlara hem de Pekin'e hitap etmeye yönelik yaklaşımın devam ettiğini göstermektedir (Anadolu Ajansı, 2024).

motivasyon olmuştur. Türkiye, sadece siyasi açıdan Batı'ya eklemelenmemiş aynı zamanda Batı liberal ekonomik düzenine entegre olmuş, kurumlarında ya kurucu ya da üye olarak yer almış ve Uluslararası Para Fonu (International Monetary Fund, IMF) ile AB Gümrük Birliği örneklerinde görüleceği üzere güçlü ekonomik ilişkiler sürdürmüştür. Dolayısıyla, Türkiye'nin dış siyasi ve ekonomik ilişkilerinde Batı'nın etkisinin, Çin ve Rusya gibi Batı dışı dünya ile kıyaslandığında, daha baskın olduğu açıklıkla görülebilir. Daha önemlisi, Türkiye-Batı ilişkileri zaman zaman sorunlar olsa da Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü (North Atlantic Treaty Organization, NATO) ve AB örneklerinde görüleceği üzere belli ölçüde güçlü kurumlar üzerinden ilerlemektedir.

Türkiye-Batı ilişkileriyle kıyaslandığında, Türkiye ve Çin, ikili ilişkileri güçlendirecek ya da olumlu yönde etkileyecek güçlü kurumsal mekanizmalardan yoksundur. Her şeyden önce, KYG, Türkiye-Çin ilişkilerinin gelişimine katkı sağlayacak güçlü bir kurumsal iş birliği çerçevesi sunmamaktadır (Güneylioğlu, 2022, s. 564). KYG, standart kurallar ile yöntemlere dayalı bir iş birliği girişimi olarak ilerlememekte ve Pekin yönetimi çoğunlukla zirveler ve ikili ilişki ağları üzerinden eylemler geliştirmektedir. Bu durum, Pekin'e Türkiye ve diğer bölge ülkelerini birbirlerine karşı kullanma gibi stratejik bir esneklik kazandırırken diğer katılımcı ülkeleri gelişmeleri etkileyen bir aktörden ziyade büyük ölçüde salt kabullenici bir konuma getirmektedir (Güneylioğlu, 2022, s. 564).

Türkiye'nin NATO gibi mevcut kurumsal bağları Çin ile iş birliğinin güçlenmesini engelleyen önemli bir faktördür. 2010'ların başlarından itibaren Erdoğan liderliğindeki Türkiye, AB ile bozulan ilişkilerinin yanı sıra geliştirdiği çok boyutlu dış politika yaklaşımına paralel olarak, Şanghay İş Birliği Örgütüne (ŞİÖ) üye olmayı önemli bir dış politika hedefi olarak belirlemiştir. Bununla birlikte, ŞİÖ, üye ülkelerin diğer üye ülkelere herhangi birisini tehdit olarak nitelendiren bir örgütte yer alamayacağını ifade etmiş ve bu durum NATO üyesi olan Türkiye'nin ŞİÖ ile ilişkilerinin güçlenmesini engelleyen bir faktör olmuştur (The Shanghai Cooperation Organisation, 2015, s. 3). Nitekim, Türkiye, ŞİÖ'de tam üyelik yerine diyalog ortağı statüsü elde etmiştir. NATO faktörü, Türkiye'nin 2013'te uzun menzilli füze savunma sistemi inşa etmek için Çin'e verdiği ihaleyi 2015'te iptal etmesinde de etkili olmuştur. İhalenin iptal edilme sebebi, Türkiye'nin milli füze üretim projesini başlatacak olması olarak belirtilirken, ihaleyi alan Çin firması CPMIEC'nin Şubat 2013'te ABD tarafından yaptırım listesine alınmasının ve füze sisteminin NATO sistemine entegrasyonu konusundaki belirsizliklerin süreçte etkili olduğu söylenebilir (BBC News Türkçe, 2015; Oran ve Pekcan, 2024, s. 14).

Ayrıca, Erdoğan liderliğindeki Türkiye uluslararası düzenin işleyişine yönelik eleştirel tutumuna rağmen Çin'in şekillenmesinde önemli bir rol oynadığı, yükselen güçlerin yer aldığı ve uluslararası düzenin gelişmekte olan güçleri kapsayacak şekilde yeniden yapılanmasını savunan BRICS oluşumunda da temsil edilmemektedir. Türkiye, ŞİÖ, BRICS ve AIIB gibi Çin merkezli oluşumlardan sadece temel misyonu finansal iş birliği olan AIIB'de kurucu üye olarak yer almaktadır. Ancak, AIIB, Türkiye-Çin ilişkilerinin yalnızca ekonomi alanında güçlenmesine olanak tanımaktadır. Bu nedenle, AB ve NATO gibi siyasi ve güvenlik iş birliği örneklerinin Türkiye'nin Batılı ülkelerle ilişkilerine sağladığı yapıcı katkılarla karşılaştırıldığında, ŞİÖ ve AIIB'nin Türkiye-Çin ilişkilerine olumlu etkisi oldukça sınırlı kalmaktadır.

Sonuç

KYG kapsamında Türkiye ile Çin arasındaki iş birliğinin derinleşmesinin önündeki en önemli engel, iki ülkenin ikili ilişkilere bakış açılarındaki farklılıklardır. Türkiye, KYG'yi Çin ile ekonomik ortaklığı güçlendirecek bir iş birliği faaliyeti olarak görürken, Pekin yönetimi KYG'yi Ankara ile ilişkileri istediği yönde şekillendirmek için bir araç olarak kullanmıştır. Pekin yönetimi, özellikle Uygur meselesi gibi hassas konular üzerinden Türkiye'nin politik tutumunu etkilemeyi amaçlamış ve bu doğrultuda ekonomik araçları stratejik bir baskı aracı haline getirmiştir. Bu durum, Türkiye ve Çin arasında bir vizyon farklılığı yaratarak taraflar arasındaki uyumu zorlaştırmıştır.

Türkiye'nin KYG kapsamında ön plana çıkarmaya çalıştığı Orta Koridor girişimi bürokratik ve teknik engeller nedeniyle Pekin tarafından tercih edilen bir rota olmamıştır. Bürokratik süreçlerin karmaşıklığı, demiryolu projelerindeki teknik standart uyumsuzlukları ve finansman konusundaki anlaşmazlıklar, Orta Koridorun gelişimini sınırlamıştır. Türkiye'nin düşük faizli kredi ve yerel iş gücü kullanımı talepleri, Çin'in yüksek faiz oranları ve projelerde doğrudan kontrol arayışıyla çelişmiştir. Ayrıca, coğrafi engeller ve iklim koşulları, Orta Koridorun ticari açıdan cazip hâle gelmesini engellemiş ve Çin'in alternatif güzergâhlara yönelmesine neden olmuştur.

Türkiye'deki yatırım ortamı, Çin'in KYG kapsamında büyük ölçekli yatırımlar yapmasını teşvik edici bir nitelik taşımamaktadır. Yasal düzenlemelerdeki belirsizlikler ve değişiklikler, özellikle Kumport limanı örneğinde olduğu gibi, Çinli yatırımcılar açısından uzun vadeli güvenilirlik konusunda soru işaretleri yaratmıştır. Ayrıca, Çin'in bölgedeki diğer ülkelere yaptığı yatırımların Türkiye'ye kıyasla daha yüksek olması, Türkiye'nin KYG çerçevesinde

ikincil bir konumda kaldığını göstermektedir. Yunanistan ve Birleşik Arap Emirlikleri gibi ülkelerdeki daha cazip yatırım koşulları ve görece güçlü/sağlam altyapı Çin'in bu ülkelere yönelmesine yol açmıştır.

Uygur meselesi, Türkiye-Çin ilişkilerini olumsuz etkileyen başlıca siyasi faktörlerden biridir. Çin, Uygur meselesinde Türkiye'nin eleştirel tutumunu iş birliğini kısıtlayıcı bir unsur olarak değerlendirmiş ve yatırımlarını sınırlama yoluna gitmiştir. Uygur meselesinin yanı sıra, KYG ikili ilişkilerin pratik bir temelde ilerlemesini öngörmekte ve ikili ilişkileri güçlendirecek kurumsal bir zemin sunmamaktadır. Son olarak, NATO ve AB gibi Batı merkezli ittifaklarda yer alan Türkiye, Çin'in liderlik ettiği ŞİÖ veya BRICS gibi oluşumlarda sınırlı bir statüye sahiptir. Bu kurumsal ayrışma, Türkiye ile Çin arasındaki stratejik iş birliğinin güçlenmesini engellemektedir.

Kısaca, KYG kapsamında Çin'in yatırım önceliklerini farklı bölgelere kaydırması, Türkiye'nin Orta Koridorun stratejik önemini artırma çabasının karşılıksız kalmasına neden olmuştur. İki ülke arasındaki ekonomik bağları artırsa da farklı yaklaşımlar/öncelikler, teknik engeller ve karşılıklı güvensizlik nedeniyle KYG'nin Türkiye-Çin ilişkilerine yönelik olumlu etkisi sınırlı olmuştur. Gelecekte taraflar arasında iş birliğinin derinleşmesi, karşılıklı güvenin artırılması ve ekonomik beklentilerin daha iyi yönetilmesine bağlı olacaktır.

Kaynakça

- AiIB. (t.y.). *Our Projects*. https://www.aiib.org/en/projects/list/year/All/member/T%C3%BCrkiye/sector/All/financing_type/All/status/Approved.
- Akman, M. S. (2019). Turkey's Middle Corridor and Belt and Road Initiative: Coherent or Conflicting? *TEPAV*, 37, 1-3.
- Anadolu Ajansı. (2021, 31 Mart). *Ziraat Bankası, Çin Exim Bank'tan 400 milyon dolarlık kredi temin etti*. <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/ziraat-bankasi-cin-exim-banktan-400-milyon-dolarlik-kredi-temin-etti/2193820>.
- Anadolu Ajansı. (2022, 29 Aralık). *China's 'unease' over Türkiye's support for Uyghur has hurt ties: Foreign Minister Cavusoglu*. <https://www.aa.com.tr/en/turkiye/chinas-unease-over-turkiye-support-for-uyghur-has-hurt-ties-foreign-minister-cavusoglu/2775432>.
- Anadolu Ajansı. (2024, 5 Haziran). *Turkish foreign minister urges changing global perceptions of Uyghurs*. <https://www.aa.com.tr/en/asia-pacific/turkish-foreign-minister-urges-changing-global-perceptions-of-uyghurs/3241131#>.
- Ath, A. (2021). Turkey's Relations with China and the Belt and Road Initiative. J. Fulton (Ed.), *Routledge Handbook on China-Middle East Relations* içinde (ss. 155-167). Routledge.
- BBC News Türkçe. (2015, 15 Kasım). *Türkiye Çin'den füze almaktan vazgeçti*. https://www.bbc.com/turkce/haberler/2015/11/151115_turkiye_cin_iptal.

- Boer, D. Nedopil, C. ve Fan D. (2023, 7 Mart). China clarifies its vision for a green belt and road initiative. <https://www.clientearth.asia/latest/news/china-clarifies-its-vision-for-a-green-belt-and-road-initiative/>.
- Chen, Y. (2020). Developments in China–Turkey Relations: A View From China. *Critical Sociology*, 46(4-5), 777–787.
- Chen, Z. ve Li, X. (2021). Economic Impact of Transportation Infrastructure Investment Under the Belt and Road Initiative. *Asia Europe Journal*, (19), 131–159.
- Cumhuriyet. (2019, 1 Mart). Çin Türkiye’yi tehdit etti: Tehlikeye girecek. <https://www.cumhuriyet.com.tr/haber/cin-turkiyeyi-tehdit-etti-tehlikeye-girecek-1272894>.
- DEİK. (2022). Çin’in Kuşak ve Yol Girişimi: Covid-19 Salgını Sonrası Dönemde Türkiye İçin Fırsatlar Riskler ve Öneriler. Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu.
- Durdular, A. (2016). Çin’in “Kuşak-Yol” Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi. *Avrasya Etüdları*, 49(1), 77–97.
- Durmaz, F. (2025). Pivot to Asia: Examining Türkiye’s Relations with the SCO, AIIB, and ASEAN. *Insight Turkey*, 27(1), 153–171.
- Eliküçük-Yıldırım, N. (2022). Turkey-China Rapprochement: Turkey’s Reconstruction of Its Liminality? B. Erdoğan, F. Hisarlıoğlu (Ed.), *Critical Readings of Turkey’s Foreign Policy* içinde (ss. 173–192). Palgrave Macmillan.
- Eliküçük-Yıldırım, N. ve Yılmaz, G. (2023). Use/misuse of Chinese BRI Investment? BRI-related Crony Capitalism in Turkey. *Southeast European and Black Sea Studies*, 23(2), 365–383.
- Eliküçük-Yıldırım, N. (2024). Legitimation, Co-optation, and Survival: Why is Turkey Silent on China’s Persecution of Uyghurs? *Democratization*, 31(6), 1183–1204.
- Erdoğan, R. T. (2019, 1 Temmuz). Turkey, China share a vision for future. <https://www.globaltimes.cn/page/201907/1156357.shtml>.
- Ergenç, C. ve Göçer, D. (2022). BRI Engagement and State Transformation in the Middle East: A Case Study on Turkey. N. Talmacs, D. Pavlićević(Ed.), *The China Question: Contestations and Adaptations* içinde (ss. 93–112). Springer.
- Ergenç, C. ve Göçer, D. (2023). *China’s Response to Türkiye’s Volatile Authoritarianism*. Carnegie Endowment for International Peace.
- Ergin, S. (2021, 26 Mayıs). Çin’den asılların gecikmesinin nedeni Uygur Türkleri meselesi mi? <https://www.hurriyet.com.tr/yazarlar/sedat-ergin/cinden-asilarin-gecikmesinin-nedeni-uygur-turkleri-meselesi-mi-41818288>.
- Euronews. (2017, 3 Ağustos). Türkiye, Doğu Türkistan İslami Hareketi’ni terör örgütü olarak tanıdı. <https://tr.euronews.com/2017/08/03/turkiye-dogu-turkistan-islami-hareketini-teror-orgutu-olarak-tanidi>.
- Euronews. (2019, 25 Şubat). Çavuşoğlu: Çin’in Uygur Türklerine yönelik hak ihlalleri endişe verici. <https://tr.euronews.com/2019/02/25/cavusoglu-cin-in-uygur-turklerine-yonelik-hak-ihlalleri-endise-verici>.
- Euronews. (2019, 1 Mart). Çin’den Türkiye’ye Uygur Türkleri tehdidi: Ekonomik ilişkileri tehlikeye atarsınız. <https://tr.euronews.com/2019/03/01/cin-den-turkiye-ye-uygur-turkleri-tehdidi-ekonomik-iliskileri-tehlikeye-atarsiniz>.

- Göçer, D. ve Ergenç, C. (2024). Political Informality, State Transition and Belt and Road Initiative: the Case of Turkey's Logistics Sector. *Asia Europe Journal*, 22(1), 43-61.
- Güneylioğlu, M. (2022). The Turkey-China Rapprochement in the context of the BRI: a Geoeconomic Perspective. *Australian Journal of International Affairs*, 76(5), 546-574.
- Gürel, B. ve Kozluca, M. (2022). Chinese Investment in Turkey: The Belt and Road Initiative. Rising Expectations and Ground Realities. *European Review*, 30(6), 806-834.
- ICBC. (t.y.). *ICBC Turkey'de Çalışmak*. <https://www.icbc.com.tr/tr/kariyer/detay/ICBC-Turkey-de-Calismak/234/761/0>.
- IFIMES. (t.y.). *Middle Corridor: Eurasia Optimized*. <https://www.ifimes.org/en/researches/middle-corridor-eurasia-optimized/5269>.
- Işık, A. F. ve Yang, C. (2022). *50th Anniversary of Turkey-China Diplomatic Ties: Expectations and Feasibility*. The Center for Belt and Road Studies.
- Kutlay, M. ve Öniş, Z. (2021). Turkish Foreign Policy in a Post-Western Order: Strategic Autonomy or New Forms of Dependence? *International Affairs*, 97(4), 1085-1104.
- Milliyet. (2009, 11 Temmuz). *Erdoğan: Adeta bir soykırım*. <https://www.milliyet.com.tr/dunya/erdogan-adeta-bir-soykirim-1116463>.
- Nedopil, C. (2024). *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2023*. Griffith Asia Institute, Griffith University ve Green Finance & Development Center, FISF Fudan University.
- Oran, F. C. ve Pekcan, C. (2024). Türkiye-China Relations Revisited: a Neo-Gramscian Perspective. *British Journal of Middle Eastern Studies*, DOI: 10.1080/13530194.2024.2427100
- Özşahin, M. C. Donelli, F. ve Gasco, R. (2022). China-Turkey Relations from the Perspective of Neoclassical Realism. *Contemporary Review of the Middle East*, 9(2), 218-239.
- People's Daily Online. (2017, 3 Ağustos). *Turkey Lists "E. Turkestan Islamic Movement" as Terrorists*. <http://en.people.cn/n3/2017/0803/c90883-9250745.html>.
- People's Daily Online. (2021, 14 Nisan). *China Urges Turkey to Reverse Decision on ETIM terrorist*. <http://en.people.cn/n3/2021/0414/c90000-9839055.html>.
- Resmi Gazete. (2017, 30001). *Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanması Uygun Bulunduğuna Dair Kanun*. https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc101/kanuntbmmc101/kanuntbmmc10106792.pdf.
- Sabah. (2018, 27 Temmuz). *Çin'den 3.6 milyar dolar geliyor*. <https://www.sabah.com.tr/ekonomi/2018/07/27/cinden-36-milyar-dolar-gelior>.
- Söylemez, M. (2017). *Turkey and China: An Account of a Bilateral Relations Evolution*. Asia Centre & Dgris.
- The Shanghai Cooperation Organisation. (2015). *Development Strategy of the Shanghai Cooperation Organization Until 2025*. <https://eng.sectso.org/20150710/1628531.html>.
- Tekdal, V. (2023). Greater Autonomy through Closer Relations with China? Revisiting Turkey-China Engagement. *Oasis*, (39), 103-120.

- Tuncer, G. (2021, 30 Haziran). *Pire Limanı'na Rakipti, 10 Yılda Ancak bir Dalgakıran İnşa Edildi: 45 Yıllık Proje Çandarlı Limanı Neden Bitemiyor?* <https://www.indyturk.com/node/380761/ekonomi%CC%87/pire-liman%C4%B1na-rakipti-10-y%C4%B1lda-ancak-bir-dalgak%C4%B1ran-in%C5%9Fa-edildi-45-y%C4%B1ll%C4%B1k-proje>.
- Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Yatırım Ofisi. (2015, 28 Eylül). *Kumport Limanı, Cosco Pacific'e satıldı*. <https://www.invest.gov.tr/tr/news/news-from-turkey/sayfalar/280915-cosco-pacific-buys-turkish-kumport.aspx>.
- Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Yatırım Ofisi. (2020, 3 Nisan). *Türkiye Varlık Fonu Çin'den Sinosure ile Mutabakat Anlaşması İmzaladı*. <https://www.invest.gov.tr/tr/news/news-from-turkey/sayfalar/turkey-wealth-fund-inks-mou-with-chinas-sinosure.aspx>.
- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı. (2019, 9 Şubat). *SC-06, 9 Şubat 2019, Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü Hami Aksoy'un Uygur Türklerine Yönelik Ağır İnsan Hakları İhlalleri ve Halk Ozamı Abdurrehim Heyit'in Vefatı Hakkındaki Soruya Cevabı*. https://www.mfa.gov.tr/sc_-06_-uygur-turklerine-yonelik-agir-insan-haklari-ihlalleri-ve-abdurrehim-heyit-in-vefatı-hk.tr.mfa.
- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı. (t.y.). *Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası*. https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-taraflı-ulaştırma-politikası.tr.mfa.
- Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası. (2021, 15 Haziran). TCMB ile Çin Halk Cumhuriyeti Merkez Bankası arasında İmzalanan Swap Anlaşmasına İlişkin Basın Duyurusu. [https://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/TR/TCMB+TR/Main+Menu/Duyurular/Basin/2021/DUY2021-24#:~:text=T%C3%BCrkiye%20Cumhuriyet%20Merkez%20Bankas%C4%B1%20\(TCMB,35%20milyar%20C3%87in%20yuan%C4%B1na%20ula%C5%9Fm%C4%B1%C5%9Ft%C4%B1r](https://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/TR/TCMB+TR/Main+Menu/Duyurular/Basin/2021/DUY2021-24#:~:text=T%C3%BCrkiye%20Cumhuriyet%20Merkez%20Bankas%C4%B1%20(TCMB,35%20milyar%20C3%87in%20yuan%C4%B1na%20ula%C5%9Fm%C4%B1%C5%9Ft%C4%B1r).
- Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı. (2024). *Çin Ülke Profili*. https://ticaret.gov.tr/data/5f3b-925713b876ea88e4c9c4/CHC%20_Ulke_Profil_i_%202024Kas%C4%B1m.pdf.
- Üngör, Ç. (2025). A 'Bridge' Pushed to the Periphery? Turkey's Geopolitical Significance in the Asia-Pacific Century. *Turkish Studies*, 26(1), 28-50.
- Vural, Ç. ve Aydın, H. (2019). Dolar Diplomasisi ve Borç Tuzağı Diplomasisi: ABD ve Çin örneklerinin Karşılaştırılması. *Uluslararası Politik Araştırmalar Dergisi*, 5(3), 174-194.
- Yanarates, B. (2020). *Çin Türkiye'nin Yüklerini Selanik'e Kaydırıyor*. <https://www.lojistikcilerinsesi.biz/2020/10/22/cin-turkiyenin-yuklerini-selanike-kaydiriyor/>.
- Yeniçağ. (2019, 9 Şubat). *Meral Akşener: "Konu Uygur Türkleri ve hükümet yine sessiz"*. <https://www.yenicaggazetesi.com.tr/meral-aksener-konu-uygur-turkleri-ve-hukumet-yine-sessiz-223097h.htm>.
- Yu, H. (2021). China-Turkey Strategic Docking and Cooperation under the Belt and Road Initiative: Progress, Challenges and Prospects. *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, 15(2), 254-273.