



Türkiye-Çin Orta Koridor Ticaret ve İşbirliği Fırsatları Raporu

Ahmet HAMAMCIOĞLU

Doç. Dr. Buğra SARI

İstanbul 2026

Türkiye-Çin Orta Koridor Ticaret ve İşbirliği Fırsatları Raporu

USPUM RAPOR

Yazarlar

Ahmet HAMAMCIOĞLU, Çin ve Uzakdoğu Ticaret Danışmanı

ahmet@notron.net

Doç. Dr. Buğra SARI, Mersin Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü

bugrasari1988@gmail.com

.....

COPYRIGHT © 2026 Uluslararası Stratejiler ve Politikalar Üretme Merkezi (USPUM)

Bu yayının tüm hakları USPUM'a aittir. Kurumun izni olmaksızın yayının tümünün veya bir kısmının elektronik veya mekanik yollarla basımı, yayını, çoğaltılması veya dağıtımını yapılamaz. Bu yayının içeriği USPUM'un resmi fikirlerini yansıtmamaktadır. Raporda yer alan bilgi ve fikirler hakkındaki sorumluluk tümüyle yazar(lar)ın kendi(leri)ne aittir.

.....

USPUM Yayınları, Rapor No: 16

USPUM, Nish Residence C Blok No: 84 Bahçelievler / İSTANBUL

Telefon: +90 850 441 8006

E-posta: iletisim@uspum.org.tr

Türkiye-Çin Orta Koridor Ticaret ve İşbirliği Fırsatları

İÇİNDEKİLER

1. Giriş.....	3
2. Diplomatik İlkeler ve Karşılıklı Saygı Perspektifi	3
3. Orta Koridor'un Önemi ve Jeopolitik Avantajları.....	4
4. Lojistik ve Ulaşım Alanında Kazan-Kazan İşbirliği	5
5. Sanayi ve Teknoloji Alanında İşbirliği	6
6. Yatırım ve Finansman Boyutu	8
7. Enerji İşbirliği ve Stratejik Kazanımlar.....	8
8. Sonuç ve Öneriler.....	10

Türkiye-Çin Orta Koridor Ticaret ve İşbirliği Fırsatları Raporu

1. Giriş

Türkiye ile Çin arasındaki ticari işbirliğinin derinleştirilmesi, küresel ekonomik dengelerin yeniden şekillendiği günümüzde stratejik bir önem kazanmıştır. Küresel tedarik zincirlerinin yeniden yapılandığı, jeopolitik risklerin arttığı ve bölgesel bloklaşma eğilimlerinin güçlendiği bir dönemde, iki ülke arasındaki ekonomik ve lojistik entegrasyon yalnızca ikili düzeyde değil, Avrasya ölçeğinde de belirleyici sonuçlar doğurabilecek niteliktedir. Özellikle Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi (BRI) kapsamında öne çıkan Orta Koridor (Trans-Hazar Uluslararası Ulaşım Güzergâhı), Türkiye'nin coğrafi konumu, altyapı kapasitesi ve bölgesel ağırları ile birleştiğinde, hem Türkiye hem Çin için "risk azaltıcı" ve "değer çoğaltıcı" bir stratejik çarpan işlevi görmektedir.

Orta Koridor, tarihî İpek Yolu rotası üzerinde Asya ile Avrupa'yı Türkiye üzerinden birbirine bağlayan multimodal (demiryolu–karayolu–denizyolu) bir ticaret arteridir. Bu güzergâh, yalnızca mesafe ve süre avantajı sağlaması bakımından değil, aynı zamanda jeopolitik risklerin dağıtılması, ticaret hatlarının çeşitlendirilmesi ve yeni üretim–dağıtım merkezlerinin ortaya çıkması bakımından da kritik bir rol üstlenmektedir. Son yıllarda Kuzey Koridoru'nun (Rusya üzerinden) savaş, yaptırımlar ve siyasi gerilimler sebebiyle yüksek riskli algılanması; Güney Koridoru'nun ise Afganistan–Pakistan hattındaki güvenlik sorunları ve İran coğrafyasındaki istikrarsızlıklar nedeniyle kırılganlaşması, Orta Koridor'u giderek daha rasyonel ve sürdürülebilir bir seçenek haline getirmiştir.

Türkiye ile Çin arasında kazan-kazan ilkesi temelinde geliştirilecek işbirliği, Orta Koridor'un altyapısal, kurumsal ve ekonomik boyutlarını güçlendirerek bu hat üzerinden taşınan mal ve hizmetlerin hacmini artıracak; böylece hem Çin'in tedarik zincirlerini çeşitlendirmesine hem de Türkiye'nin bölgesel bir lojistik ve üretim üssü olarak konumunu pekiştirmesine imkân verecektir. Bu bağlamda raporda, iki ülke ilişkileri; diplomatik ilkeler, jeopolitik konumlanma, lojistik ve ulaştırma, sanayi ve teknoloji, yatırım ve finansman ile enerji işbirliği başlıkları altında bütüncül bir çerçevede ele alınmaktadır.

2. Diplomatik İlkeler ve Karşılıklı Saygı Perspektifi

Türkiye ile Çin Halk Cumhuriyeti arasındaki diplomatik ilişkiler, uluslararası hukukun temel normlarından olan egemen eşitlik, iç işlerine karışmama ve karşılıklı saygı ilkeleri ekseninde şekillenmektedir. Bu yaklaşım, her iki ülkenin de küresel siyasette benimsediği bağımsızlıkçı dış politika doktrinlerinden kaynaklanmaktadır. Türkiye, Cumhuriyetin kuruluşundan beri dış politikasını "Yurtta sulh, cihanda sulh" şiarıyla bağımsızlık ve barış temelli bir anlayışla sürdürmüştür; Çin ise "Çin tarzı modernleşme" sürecini dış müdahaleye kapalı, kendi iç dinamiklerine göre şekillenen bir kalkınma modeli üzerinden yürütmüştür.

Bu doğrultuda iki ülke, birbiriyle kurduğu her türlü işbirliğini, devletlerin iç egemenlik haklarına ve ulusal bütünlüğüne saygı gösterilmesi şartıyla yapılandırmaktadır. Her iki taraf da uluslararası sistemde çok taraflılık ilkesini ve uluslararası meselelerde diyalog yoluyla çözümü savunmaktadır. Bu anlayış, Türkiye ile Çin arasında hem ikili düzeyde hem de uluslararası platformlarda (Birleşmiş Milletler, G20, Şanghay İşbirliği Örgütü vb.) afilyasyon ve eşgüdümlü hareket alanlarını genişletmektedir.

Ayrıca iki ülke de uluslararası ilişkilerde hegemonik baskılara, ekonomik yaptırımlara veya ideolojik müdahalelere karşı duruş sergilemekte ve özellikle dış politika kararlarında ulusal çıkar önceliği vurgulamaktadır. Bu çerçevede Türkiye ve Çin, birbirlerinin iç siyasi meselelerine ilişkin açıklama yapmaktan kaçınmakta ve ilişkilerini karşılıklı tanıma ve saygı temelinde inşa etmektedir. Örneğin Türkiye, “tek Çin” ilkesini desteklemekte; Çin ise Türkiye'nin hem bölgesel hem de ulusal güvenlik kaygılarına saygı göstermekte ve bu konularda Türkiye ile diyalog halinde olmaya özen göstermektedir.

Bu bağlamda iki ülke arasında son dönemde gelişen ekonomik, siyasi ve kültürel iş birlikleri; egemenlik haklarının tanınması, uluslararası ilişkilerde eşitlik ilkesi ve iç işlerine karışmama prensibi doğrultusunda sürdürülebilir bir zemin bulmaktadır. Bu yaklaşım, Türkiye-Çin ilişkilerinin yalnızca pragmatik bir ticaret ortaklığı değil, aynı zamanda karşılıklı güvene dayalı stratejik bir diyalog olarak gelişmesine olanak tanımaktadır.

3. Orta Koridor'un Önemi ve Jeopolitik Avantajları



Şekil 1: Orta Koridor güzergâhının harita üzerindeki konumu (Trans-Hazar Orta Koridoru, yeşil hat ile gösterilmiştir).

Orta Koridor, Çin'den başlayarak Orta Asya (Kazakistan, Türkmenistan, Özbekistan vb.) ve Kafkaslar (Azerbaycan, Gürcistan) üzerinden Türkiye'ye, oradan da Avrupa'ya uzanan bir ulaştırma hattıdır. Bu koridorun en büyük avantajı, Kuzey Koridoru'na kıyasla yaklaşık 3.000 mil daha kısa olması ve dolayısıyla transit sürelerini önemli ölçüde azaltmasıdır. Nitekim Orta Koridor'u kullanan bir trenin Çin'den Türkiye'ye ulaşma süresi, Marmaray tüneli ve Bakü-Tiflis-Kars demiryolu entegrasyonu sayesinde bir ay yerine yaklaşık 12 güne düşebilmektedir. Bu zaman tasarrufu, taşımacılık maliyetlerini azaltmakta ve işletmelerin ürünlerini pazara daha hızlı ulaştırmasına imkân tanıyarak rekabet gücünü artırmaktadır. Ayrıca Orta Koridor boyunca taşınan yük hacminin artması, güzergah üzerindeki ülkelere geçiş geliri sağlayarak bölgesel ekonomileri canlandırmakta ve yeni altyapı yatırımlarına kaynak yaratmaktadır.

Orta Koridor'un jeopolitik önemi de son dönemde belirgin biçimde artmıştır. Rusya-Ukrayna savaşının tetiklediği riskler ve Batı'nın Rusya'ya yönelik yaptırımları, geleneksel Kuzey Koridoru üzerinden ticaret yapmayı siyasi ve finansal açıdan sorunlu hale getirmiştir. Öte yandan Güney Koridoru ise Afganistan-Pakistan hattındaki güvenlik istikrarsızlığı, İran çevresindeki gerilimler ve altyapı yetersizlikleri nedeniyle sürdürülebilir bir alternatif olmaktan uzaktır. Bu şartlar altında daha istikrarlı bir rotaya sahip olan Orta Koridor, hem Avrupa ülkeleri hem de Çin için *rasyonel bir seçenek* olarak ortaya çıkmaktadır. Orta Koridor üzerindeki Türk devletleri (Azerbaycan, Kazakistan, Özbekistan,

Kırgızistan ve gözlemci statüdeki Türkmenistan gibi) aralarındaki kültürel ve siyasi yakınlık sayesinde bölgesel işbirliği mekanizmalarını (Türk Devletleri Teşkilatı gibi) etkin kılmaktadır. Bu işbirliği, güzergah boyunca gümrük işlemlerinin uyumlaştırılması, dijital transit sistemlerinin kurulması, “kardeş limanlar” ağının oluşturulması ve demiryolu standartlarının birleştirilmesi gibi somut adımlarla Orta Koridor’un verimliliğini artırmayı hedeflemektedir. Nitekim Ekim 2022’de Türk Devletleri Teşkilatı bünyesinde Bakü, Aktau, Kuryk ve Mersin limanlarının katılımıyla düzenlenen “Kardeş Limanlar” toplantısında, limanlar ve lojistik merkezleri arasında çevrimiçi bilgi paylaşımı, gümrük dijital entegrasyonu, tarifeli blok tren seferlerinin başlatılması gibi konularda ortak adımlar kararlaştırılmıştır. Bütün bu gelişmeler, Orta Koridor’un istikrarlı ve entegre bir ticaret yolu haline gelmesini desteklemekte ve Türkiye-Çin işbirliğinin bu zemin üzerinde yükselmesine fırsat tanımaktadır.

4. Lojistik ve Ulaşım Alanında Kazan-Kazan İşbirliği

Orta Koridor eksenindeki lojistik işbirliği, hem Türkiye hem de Çin için çifte kazanç anlamına gelmektedir. Çin açısından, Avrupa pazarlarına uzanan daha kısa ve güvenli bir kara-bağlantı hattı elde etmek, tedarik zincirlerini çeşitlendirmek açısından kritiktir. Orta Koridor üzerinden taşınan yük miktarı son yıllarda hızla artmıştır: 2021’de 530 bin ton olan Orta Koridor yük hacmi, 2023’te 2,3 milyon tona ulaşmış ve 2023’ün ilk yarısında bir önceki yıla göre %77 artış kaydedilmiştir. Aynı dönemde Kuzey rotasının hacmi %56 düşmüştür. Dünya Bankası’nın projeksiyonlarına göre gerekli yatırımlar yapılırsa Orta Koridor’un yıllık taşıma kapasitesi 2030’a kadar 11 milyon tona çıkabilecektir. Çin, Orta Koridor’un bu potansiyelini gördüğü için güzergah üzerindeki stratejik altyapılara yatırım yapmaya başlamıştır. Örneğin Çinli şirketler, Azerbaycan’ın Bakü yakınlarındaki Alat Serbest Ekonomi Bölgesi’nde 1,5 milyar dolarlık bir sanayi parkı yatırımı gerçekleştirmektedir. Yine Gürcistan’daki Anaklia Derin Deniz Limanı projesine Çin daha önce yatırım ilgisi göstermiştir ve genel olarak Pekin yönetimi Orta Koridor’u kendi Kuşak-Yol stratejisinin tamamlayıcı bir parçası olarak görmektedir. Bu yatırımlar Çin’e, Orta Asya ve Kafkaslarda daha güçlü ekonomik etki alanı sağlarken, alternatif rotaları geliştirmek suretiyle Rusya’ya bağımlılığı azaltma imkânı da vermektedir.

Türkiye açısından bakıldığında ise Orta Koridor, ülkenin bir lojistik merkez ve ulaşım koridoru olarak konumunu pekiştirmektedir. Türkiye, coğrafi konumu sayesinde Avrupa, Asya ve Orta Doğu’nun kesişim noktasında, küresel ticaret akışlarında kritik bir transit ülke konumundadır. Orta Koridor üzerindeki taşımacılığın artması, Türkiye’ye ciddi transit ücret gelirleri sağlamakta ve bu gelirler yeniden altyapı iyileştirmelerine yatırılarak koridor kapasitesini daha da artırmaktadır. Nitekim Ankara, 2030 yılına kadar Orta Koridor üzerindeki ticaret hacmini üç katına çıkarma gibi iddialı bir hedef belirlemiştir. Bu hedef doğrultusunda Türkiye; demiryolu, karayolu ve liman altyapısını geliştirmekte, bürokratik süreçleri hızlandırmak için bölge ülkeleriyle çok taraflı anlaşmalar imzalamakta ve özel sektör yatırımlarını teşvik etmektedir. Örneğin, 2017’de hizmete giren Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu, “Demir İpek Yolu” olarak adlandırılan bu güzergâhın belkemiğini oluşturarak Hazar geçişini Anadolu’ya bağlamıştır. BTK hattının Marmaray tüneli ile birleşmesi sayesinde Çin-Avrupa yük trenleri kesintisiz şekilde İstanbul Boğazı’nın altından geçerek Balkanlar ve Orta Avrupa’ya uzanabilmektedir. Kasım 2019’da Xi’an’dan yola çıkan ilk Çin-Avrupa yük treni, Marmaray’ı kullanarak Ankara Garı’na ulaştığında bu “İpek Demiryolu” hayali gerçeğe dönüşmüş ve Asya-Avrupa arası seyahat süresinin dramatik biçimde kısaldığı sembolik olarak gösterilmiştir.



Şekil 2: 6 Kasım 2019’da ilk Çin-Avrupa yük treni Ankara Garı’nda törenle karşılanıyor (Fotoğraf: AA).

Türkiye ile Orta Koridor güzergahındaki Azerbaycan, Gürcistan ve Kazakistan gibi ülkeler, 2022 yılında imzaladıkları mutabakatlarla tarifelerin harmonize edilmesi, sınır geçiş süreçlerinin kolaylaştırılması ve demiryolu kapasitelerinin artırılması konusunda ortak hareket etme kararı almıştır. Bu kapsamda, örneğin gümrük tarifelerinin standartlaştırılması ve tek pencere sistemine geçilmesi, tren seferlerinin koordinasyonu ve bilgi teknolojileri altyapısının entegrasyonu yönünde çalışmalar yürütülmektedir. Tüm bu adımlar, Orta Koridor boyunca kesintisiz ve güvenli bir lojistik akış tesis ederek Türkiye’nin bölgedeki ulaşım merkezi rolünü güçlendirmektedir. Çinli lojistik şirketleri de Türkiye’yi Avrupa ve Orta Doğu’ya açılan bir dağıtım üssü olarak değerlendirmeye başlamıştır. Nitekim Çin’in önde gelen deniz taşımacılığı şirketlerinden COSCO Pacific liderliğindeki konsorsiyum, İstanbul Ambarlı’daki Kumport konteyner limanının %65 hissesini 2015’te 940 milyon dolar bedelle satın almıştır. İstanbul’daki bu liman, Uzakdoğu-Avrupa konteyner trafiğinde stratejik bir aktarma noktası haline gelmiştir. Benzer şekilde Çinli müteahhit firmalar, Türkiye’nin büyük ölçekli altyapı projelerine de katılım sağlamaktadır. Örneğin Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren projesinin bir kısmı, Çin Demiryolları İnşaat Şirketi (CRCC) ve Çin Ulusal Makine İthalat-İhracat Şirketi konsorsiyumu tarafından Türk ortaklarla birlikte gerçekleştirilmiş ve proje için Çin EximBank’tan 750 milyon \$ kredi sağlanmıştır. Bütün bu işbirliği örnekleri, Türkiye’nin lojistik altyapısının Çin yatırımlarıyla güçlendiğini, karşılığında da Çin’in güvenilir ve hızlı bir ticaret rotasına kavuştuğunu göstermektedir. Sonuç itibarıyla Orta Koridor, ulaştırma sektöründe Türkiye-Çin arasında gerçek bir kazan-kazan ortaklığının sembolü haline gelmektedir.

5. Sanayi ve Teknoloji Alanında İşbirliği

Türkiye ve Çin arasındaki ticari ortaklığın bir diğer boyutu, sanayi ve üretim alanında ortaya çıkmaktadır. Türkiye, gelişmiş sanayi altyapısı ve Avrupa Birliği teknik standartlarına uyumlu üretim kabiliyetiyle Çinli yatırımcılar için cazip bir üretim üssü konumundadır. Özellikle Türkiye’nin AB ile Gümrük Birliği anlaşması sayesinde, Türkiye’de üretilen sanayi malları Avrupa pazarına gümrüksüz erişebilmektedir. Bu durum, Çinli üreticilerin Türkiye’yi bir imalat ve ihracat merkezi olarak kullanma

isteğini artırmıştır. Nitekim son yıllarda Çin sermayesi, Türkiye’de otomotiv ve elektronik sektörlerinde kayda değer yatırımlara girişmiştir. Örneğin Çin’in elektrikli araç devi BYD, 2023 yılında Türkiye’de elektrikli otomobil üretimi için 1 milyar dolar tutarında yatırım planını duyurmuştur. Bu yatırım kapsamında kurulacak fabrika, binlerce kişiye istihdam yaratacak ve Çin menşeli elektrikli araçların AB’nin yüksek gümrük vergilerine takılmadan Avrupa pazarına giriş yapabilmesini sağlayacaktır. BYD’nin ardından diğer Çinli otomotiv firmalarının da benzer şekilde Türkiye’de üretime yönelmesi beklenmektedir. Gerçekten de Türkiye’nin coğrafi yakınlığı ve Gümrük Birliği avantajı, Çinli otomotiv şirketlerine Avrupa’ya açılan bir kapı sunmaktadır. Türkiye, hâlihazırda Avrupa’ya otomotiv ihracatında önemli bir üs olduğundan, Çinli firmaların bu ekosisteme katılımı her iki taraf için de fayda sağlamaktadır.

Elektronik ve bilişim teknolojileri sektöründe de Türkiye-Çin işbirliği dikkat çekici bir ivme kazanmıştır. Türkiye, geniş genç nüfusu ve yetişmiş mühendis kadroları sayesinde teknoloji şirketleri için hem büyük bir pazar hem de verimli bir üretim ortamı sunmaktadır. Bu potansiyeli değerlendiren pek çok Çinli teknoloji devi, son yıllarda Türkiye’ye yatırım yapmıştır. Örneğin Huawei, 2009 yılında İstanbul’da bir Araştırma-Geliştirme merkezi açarak Türkiye’deki faaliyetlerine öncülük etmiş ve bu merkez Huawei’nin Çin dışındaki en büyük ikinci Ar-Ge merkezi konumuna ulaşmıştır. Yine Çin’in önde gelen akıllı telefon üreticileri Xiaomi ve OPPO, 2021 yılında İstanbul’da fabrika açmışlardır. Xiaomi, 30 milyon dolarlık yatırımla Türkiye’yi dünyadaki dördüncü üretim üssü olarak seçmiş ve ilk etapta 2.000 kişiye istihdam sağlamıştır. Benzer şekilde OPPO da İstanbul’da kurduğu tesiste akıllı telefon modellerinin üretimine başlamıştır. Bunun yanı sıra, diğer Çinli telefon üreticileri TECNO Mobile, TCL, Vivo ve Realme de Türkiye’de üretim veya montaj operasyonları kurmuş ya da yatırım planlarını açıklamıştır. Örneğin TECNO, 35 milyon dolarlık yatırımla 1.000 kişiye iş imkânı yaratırken; TCL, Türk beyaz eşya firması Arçelik ortaklığıyla yıllık 450 bin adet kapasiteli bir telefon üretimini devreye almıştır.

Bu yatırımlar Türkiye’ye know-how transferi, istihdam ve ihracat geliri kazandırırken, Çinli firmalara da Türkiye’nin maliyet avantajlarından ve bölgesel pazar erişiminden yararlanma imkânı vermektedir. Türk Lirası’nın döviz karşısındaki durumu, Türkiye’yi yabancı yatırımcılar için rekabetçi maliyetlerle üretim yapılabilir bir ülke haline getirmiştir. Ayrıca Türkiye’nin genç ve teknolojiye meraklı nüfusu, yeni ürünler için dinamik bir tüketici kitlesi sunmaktadır. Nitekim Çin malı akıllı telefonlar Türkiye’de pazar paylarını hızla artırmış; Xiaomi, Huawei, Oppo gibi markalar Türk tüketiciler arasında yaygınlaşmıştır. Çinli şirketler sadece üretim değil, aynı zamanda Ar-Ge tarafında da Türk üniversiteleri ve teknoparklarıyla işbirliği yapmaktadır. Örneğin Huawei, İstanbul Teknik Üniversitesi mezunu mühendisleri kendi Ar-Ge merkezinde istihdam etmekte ve Türk parlamento heyetleri dahi Çin ziyaretlerinde Huawei’nin teknoloji merkezini gezerek bilgi almaktadır. Bu durum, Türkiye’nin dijital altyapısının güçlenmesine katkı sağlamaktadır. Türkiye halen 5G mobil şebekesini kurma aşamasındadır ve bu alanda Huawei’nin önemli bir tedarikçi olması gündemdedir. Hatta 2024 yılı itibarıyla Huawei’nin Türkiye’nin 5G şebekesinin ana sağlayıcısı olacağı ve ülkenin 2026’da tam 5G’ye geçişinde kritik rol oynayacağı konuşulmaktadır. Türk telekom operatörleri Turkcell ve Türk Telekom, Huawei ile 5G ve ötesi teknolojiler konusunda yakın işbirlikleri yürütmektedir. 2024 Dünya Mobil Kongresi’nde Turkcell ile Huawei, 5.5G, yeşil enerji ve yapay zekâ destekli şebekeler konusunda ortak AR-GE çalışmaları başlatmak üzere mutabakat imzalamıştır. Bu çerçevede yeni nesil telekom altyapısında enerji verimliliği, nesnelerin interneti ve yapay zekâ tabanlı otomasyon gibi alanlarda birlikte çalışacaklardır. Tüm bu gelişmeler, Türkiye’nin iletişim ve bilişim sektörlerinde Çin teknolojisiyle entegre bir ekosisteme adım attığını göstermektedir. Türkiye, uygun maliyetli ve gelişmiş teknolojiye Çin işbirliğiyle erişirken; Çinli firmalar da NATO üyesi ve Avrupa piyasasına komşu bir ülkede referans projeler geliştirerek küresel konumlarını sağlamlaştırmaktadır.

6. Yatırım ve Finansman Boyutu

Türkiye ve Çin arasındaki ekonomik ortaklığın güçlenmesinde doğrudan yatırımlar ve finansman olanakları da önemli rol oynar. Her ne kadar Çin, bugüne dek Türkiye’deki toplam doğrudan yabancı yatırımların görece küçük bir bölümünü oluşturmuş olsa da (resmî rakamlara göre %2 civarı), son yıllarda bu alanda belirgin bir artış trendi gözlenmektedir. Çin sermayesi Türkiye’ye dört ana kategoride yatırım yapmaktadır: (1) Ticari ve enerji yatırımları, (2) Ulaşım ve altyapı yatırımları (BRI-Orta Koridor bağlantılı), (3) Finansal sektör yatırımları ve (4) Dijital ekonomi yatırımları. Yukarıda bahsedilen sanayi üretim tesisleri ve lojistik altyapı projeleri bu kapsamın içindedir. Örneğin, enerji sektöründe Çin yatırımları dikkat çekicidir. Çin’in Devlet Güç Yatırım Şirketi (SPIC) ve Avic firması ortaklığında Adana’da inşa edilen Emba Hunutlu Termik Santrali (1320 MW kapasiteli) yaklaşık 2,1 milyar \$ ile Çin’in Türkiye’deki en büyük tekil yatırımdır. 2019’da inşasına başlanan bu santral, Çin Eximbank, ICBC ve Bank of China tarafından finanse edilmiştir ve Türkiye’nin elektrik arzına önemli katkı yapacaktır. Öte yandan yenilenebilir enerji alanında da Çin-Türkiye işbirliği görülmektedir; örneğin Çinli solar panel üreticileri (CSUN gibi) Türkiye’de fabrika kurarak hem iç pazar hem ihracat için üretim yapmıştır. İlerleyen dönemde Türkiye’nin planladığı nükleer enerji santrallerinden birinin Çin konsorsiyumu tarafından gerçekleştirilmesi ihtimali de bulunmaktadır (Çin, İçneada’da kurulması düşünülen nükleer santral için ilgilenen ülkeler arasındadır).

Finans sektöründe, Çin’in büyük bankaları Türkiye’de faaldir. Industrial and Commercial Bank of China (ICBC), 2015 yılında Tekstilbank’ı satın alarak Türkiye’de bankacılık lisansı almış ve ardından sermaye artırımıyla piyasadaki varlığını büyümüştür. Bank of China ise 2017’de Türkiye’de şube açmış ve kurumsal bankacılık hizmetleri vermeye başlamıştır. Çin ve Türkiye merkez bankaları arasında yerel para takas anlaşmaları (swap) imzalanmış, 2021’de bu swap tutarı 6 milyar dolara çıkarılarak Türkiye’nin döviz likiditesine destek sağlanmıştır. Ayrıca Çin’in EximBank ve Kalkınma Bankası, Türk bankalarına kredi hatları açarak Türk firmalarının Çin’den yaptığı teknoloji ve makine ithalatını finanse etmektedir. Örneğin Vakıfbank, Çin EximBank’tan 140 milyon \$; TSKB (Türkiye Sınai Kalkınma Bankası) Çin Kalkınma Bankası’ndan 200 milyon \$ tutarında krediler temin etmiştir. Bu tür finansal işbirlikleri, ticaret hacminin gelişmesine yardımcı olmakta ve yatırım projelerine kaynak sağlamaktadır.

Sonuç olarak, Çinli firmaların Türkiye’deki varlığı giderek güçlenmektedir. COSCO, Huawei, ZTE, CMEC, Alibaba, ICBC, Bank of China gibi birçok büyük Çin şirketi halihazırda Türkiye’de aktif faaliyet göstermektedir. Çin e-ticaret devi Alibaba, Türkiye’nin en büyük e-ticaret platformu Trendyol’un %86 hissesini satın almış ve bugüne kadar 1,4 milyar \$ yatırım yapmıştır. Alibaba, Eylül 2023’te Türkiye’ye önümüzdeki dönemde 2 milyar \$ daha yatırım yapmayı planladığını ve bu kapsamda Ankara’da bir veri merkezi ile lojistik merkezi ve İstanbul Havalimanı’nda bir ihracat operasyon üssü kuracağını açıklamıştır. Gerçekten de İstanbul Havalimanı’nın modern altyapısı ve coğrafi avantajı, Türkiye’yi Çinli lojistik ve e-ticaret firmaları için Avrupa, Orta Doğu ve Afrika’ya açılan bir merkez haline getirmektedir. Bu yatırımlar sayesinde Türkiye, Çin’in Dijital İpek Yolu girişiminde de önemli bir halka konumuna gelmektedir.

7. Enerji İşbirliği ve Stratejik Kazanımlar

Türkiye-Çin işbirliğinin bir diğer kritik alanı enerji sektörü ve enerji ticaret yollarıdır. Çin, dünyanın en büyük enerji ithalatçısı olarak, arz güvenliğini sağlamaya yönelik küresel bir strateji izlemektedir. Bu bağlamda, Orta Koridor üzerindeki Türk devletleri zengin hidrokarbon ve maden kaynaklarıyla Çin için

büyük önem taşır. Özellikle Türkmenistan, Kazakistan ve Azerbaycan gibi ülkeler, petrol ve doğal gaz rezervleri ile öne çıkmaktadır. Çin halihazırda bu kaynakların önemli bir müşterisidir; örneğin Türkmenistan'ın doğal gaz ihracatının %70'ten fazlası Çin'e gitmekte olup, 2023 yılında Aşkabat'ın elde ettiği 14,17 milyar \$ gaz gelirinin 9,6 milyar \$'ı Çin satışlarından gelmiştir.. Kazakistan da petrol üretiminin hatırı sayılır bölümünü Çin'e yönlendirmekte, Çin devlet petrol şirketleri bölgede aktif olarak sahalar işletmektedir.

Bununla birlikte, Orta Asya enerji kaynaklarının çoğulcu ve barışçıl biçimde paylaşımı, bölge istikrarı ve küresel enerji güvenliği açısından kritik hale gelmiştir. Türkiye, hem kendi enerji arzını çeşitlendirmek hem de Orta Asya kaynaklarını uluslararası piyasalara entegre etmek amacıyla son yıllarda aktif bir diplomasi yürütmektedir. Aralık 2022'de düzenlenen Türkiye-Azerbaycan-Türkmenistan zirvesinde, Hazar ötesi enerji bağlantılarının güçlendirilmesi konusunda mutabakat sağlanmıştır. Bu kapsamda, Türkmenistan doğal gazının Türkiye'ye ve oradan Avrupa'ya taşınması yönünde somut adımlar atılmaya başlanmıştır. Nitekim Şubat 2025'te Türkiye ve Türkmenistan, yıllardır üzerinde konuşulan doğal gaz sevkiyatı konusunda ilk somut anlaşmayı imzalayarak, Mart 2025'ten itibaren küçük ölçekli de olsa gaz akışını başlatma kararı almıştır. Bu anlaşmaya göre, yıllık 2 milyar metreküp civarında Türkmen gazı İran üzerinden swap yöntemiyle Türkiye'ye ulaştırılacaktır. Her ne kadar başlangıç hacmi mütevazı olsa da (Çin'in Türkmenistan'dan aldığı ~35 bcm'e kıyasla), bu gelişme Türkmen gazının ilk kez Batı'ya yönelmesi bakımından tarihseldir. Bu küçük adım, ileride daha büyük hacimlerin Avrupa'ya taşınabilmesi için zemin oluşturabilir ve Orta Asya enerji kaynaklarının hem Doğu'ya (Çin'e) hem Batı'ya (Avrupa'ya) yönelmesini sağlayan dengeli bir paylaşımın kapısını aralayabilir. Böylece, Çin tek müşteriye dönüşüp bir bağımlılık riski yaratmadan kaynak çeşitliliği elde ederken, Avrupa da Rusya dışı kaynaklara erişim imkanı bulacaktır. Türkiye ise bu denklemin ortasında bir enerji köprüsü rolü oynayarak transit gelirleri elde edecek ve enerji arz güvenliğini artıracaktır.

Orta vadede, Hazar Denizi'nin altından Türkmenistan'dan Azerbaycan'a uzanacak olası bir Trans-Hazar Doğal Gaz Boru Hattı projesi, Çin ve Batı'nın Orta Asya enerji altyapısında birlikte yer alabileceği bir fırsat alanıdır. Bugün teknik ve siyasi zorluklar nedeniyle bu proje beklemede olsa da, Azerbaycan-Türkmenistan arasındaki işbirliği artmış durumdadır. Çin, mevcut durumda Türkmenistan gazını doğrudan kendi inşa ettiği boru hatlarıyla alırken (Orta Asya-Çin boru hattı, yıllık ~55 bcm kapasiteli), Batı ise henüz bu kaynaklardan doğrudan faydalanamamaktadır. Türkiye'nin girişimleriyle Türkmen gazı swap veya ileride boru hattı yoluyla Batı pazarlarına ulaşırsa, enerji rekabetinin yerine işbirliği ve paylaşım geçecektir. Bu durum, enerji kaynakları üzerinde küresel güç mücadelesi riskini azaltarak hem Çin'in hem Batı'nın enerji güvenliğine katkı sağlar. Çin de bu çeşitlendirilmiş yapıdan dolaylı olarak faydalanır; zira Orta Asya'da tek alıcı konumunda olmanın getirdiği siyasi yük hafifler ve bölge ülkeleriyle ilişkiler daha dengeli bir zemine oturur. Ayrıca Türkiye, Ortadoğu enerji kaynaklarının da taşınmasında kilit rol oynayan bir ülke olarak (Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol hattı, TANAP doğal gaz hattı vb.), Çin'in Ortadoğu'daki enerji yatırımları için de güvenli bir güzergah ve ortak sunabilir. Örneğin Çin, Irak'ta ve İran'da petrol projelerine yatırım yaparken, bu petrolün Akdeniz üzerinden küresel piyasalara çıkışı için Ceyhan gibi Türk terminallerini kullanma opsiyonu bulunmaktadır. Benzer şekilde, Doğu Akdeniz'de keşfedilen doğal gazın Türkiye üzerinden taşınması gündeme gelirse, Çin'li şirketler finansman veya teknoloji sağlayıcısı olarak bu projelerde yer alabilir. Bütün bunlar, enerji alanında çok paydaşlı ve barışçıl işbirliği mekanizmaları geliştirilmesine imkan tanımaktadır.

Enerji teknolojileri boyutunda da Türkiye-Çin sinerjisi görülmektedir. Çin, dünyada yenilenebilir enerji ekipmanlarının (güneş paneli, rüzgar türbini, pil depolama teknolojileri vb.) en büyük üreticisi

konumundadır. Türkiye ise yenilenebilir enerji kurulu gücünü hızla artıran ve bu ekipmanlara talebi olan bir ülkedir. Çinli firmalar, Türkiye’de güneş paneli üretimine yatırım yapmış; örneğin HT Solar adlı ortak girişim İstanbul’da panel fabrikası kurmuştur. Rüzgar enerjisinde de Çin teknolojisi kullanılmaktadır. Türkiye’nin 2030’lara dönük enerji planlarında nükleer santral inşası da yer almaktadır ve Çin, üçüncü nükleer santral projesi için potansiyel bir ortak olarak değerlendirilmektedir. Eğer bu gerçekleşirse, nükleer enerji barışçıl amaçlarla teknoloji transferi ve uzun vadeli işbirliği için önemli bir alan teşkil edecektir.

8. Sonuç ve Öneriler

Bu rapor, Türkiye ve Çin’in Orta Koridor bağlamında geliştirebilecekleri ticaret fırsatlarını ve karşılıklı faydaları kapsamlı biçimde ele almıştır. Yapılan analiz, Orta Koridor’un yalnızca bir transit yolu olmanın ötesinde, çok boyutlu bir işbirliği platformu sunduğunu göstermektedir. Lojistikten sanayiye, bilişimden enerjiye uzanan geniş bir yelpazede her iki ülke de kazanımlar elde edebilmektedir:

- Lojistik alanda, Çin Avrupa pazarlarına daha kısa ve güvenli bir ulaşım imkanı bulurken, Türkiye küresel tedarik zincirlerinde vazgeçilmez bir köprü rolü üstlenerek transit gelirlerini ve stratejik önemini artırmaktadır. Orta Koridor’un kapasitesinin geliştirilmesi için ortak altyapı yatırımları ve gümrük kolaylaştırıcı anlaşmalar kritik olup, mevcut işbirlikleri bu yönde cesaret vericidir.
- Sanayi ve teknoloji alanında, Türkiye’nin üretim kabiliyetleri ile Çin’in sermaye ve ileri teknolojisinin buluşması, karşılıklı fayda doğurmaktadır. Çinli şirketlerin Türkiye’de kurduğu fabrikalar (akıllı telefon, otomobil vb.) Türkiye’ye istihdam ve ihracat getirirken, Çinli yatırımcılar için de maliyet avantajı ve Avrupa pazarına erişim sağlamaktadır. Türkiye’nin ihtiyaç duyduğu yüksek teknoloji ürünleri ve altyapı (örneğin 5G şebekesi, yapay zekâ uygulamaları) Çin tarafından karşılanabilirken, Türkiye de kendi bölgesinde Çin teknolojisinin vitrine çıkacağı bir üs haline gelebilir.
- Enerji alanında, Çin’in artan enerji talebi ile Türk devletlerinin (Orta Asya ve Hazar bölgesi) zengin enerji kaynaklarını buluşturan mekanizmalar geliştirilmektedir. Türkiye, Orta Asya enerji kaynaklarının hem Doğu’ya hem Batı’ya yönlendirilmesinde yapıcı bir rol oynayarak, enerji transferinde barışçıl bir dengeleyici konumuna yükselmektedir. Bu sayede Çin, bölgedeki kaynaklara erişimini korurken, kaynak ülkeler tek bir pazara bağımlı kalmamış olmakta ve tüm taraflar için enerji güvenliği artmaktadır. Türkiye’nin enerji hub’ı olma vizyonu, Çin’in de Ortadoğu ve Akdeniz enerji projelerine katılımıyla pekişebilir.
- Dijital ve finansal işbirliği alanında, Türkiye’nin gelişmiş finans sistemi ve genç dijital nüfusu, Çin’in dijital ekonomideki (e-ticaret, fintech, telekom vb.) devleri için geniş bir oyun alanı sunmaktadır. Alibaba’nın ve Çinli fintech şirketlerinin Türkiye’deki varlığı bu potansiyelin göstergesidir. Çinli bankaların finansman olanakları, Türk projelerinin hayata geçmesinde destekleyici bir rol oynamaktadır. Bu alanda da kazan-kazan dengesi gözetilerek, finansal şeffaflık ve sürdürülebilirlik ilkeleri çerçevesinde işbirliği ilerletilmelidir.

Sonuç itibarıyla, Türkiye ve Çin kamu otoriteleri ile özel sektör temsilcilerinin ortak çabaları sayesinde, Orta Koridor üzerinden yeni ticaret fırsatlarını gerçeğe dönüştürebilirler. Her iki ülke de birbirinin tamamlayıcısı olan ekonomik yapılara sahiptir: Çin, yüksek teknoloji ve sermaye birikimiyle; Türkiye

ise jeostratejik konumu, üretim kapasitesi ve bölgesel bağlantılarıyla ön plana çıkmaktadır. Orta Koridor'un canlandırılması, bu iki ülkenin yetkinliklerini birleştirerek Avrasya'nın ortak refahına hizmet edecek; kazan-kazan işbirliğinin dünya sahnesinde örnek bir modeli olacaktır. Bu doğrultuda, raporumuzdaki tespitler ışığında şu politika önerileri getirilebilir:

- Orta Koridor üzerinde yer alan ülkeler arasında daha fazla kurumsal eşgüdüm sağlanmalı; gümrük entegrasyonu, ortak lojistik üsler ve hukuki altyapı (ör. transit geçiş anlaşmaları) tamamlanmalıdır. Bu konuda Türk Devletleri Teşkilatı ve Çin'in diyalog mekanizmaları birleştirilebilir.
- Türkiye, Çin ile birlikte Orta Koridor altyapı projelerine (demiryolu modernizasyonu, liman genişletmeleri, Bakü-Aktau feribot hatlarının kapasite artışı vb.) yönelik ortak yatırım fonları oluşturmayı değerlendirmelidir. Uluslararası kalkınma bankaları ve özel sermaye fonları da bu girişime dahil edilebilir.
- Sanayi işbirliğinde, yüksek katma değerli üretim alanlarına odaklanılmalıdır. Özellikle elektrikli araçlar, batarya teknolojileri, yarı iletkenler ve petrokimya gibi sektörlerde Türkiye-Çin ortak yatırımları teşvik edilmelidir. Bu, Türkiye'nin cari açığının azaltılmasına da katkı yapacaktır.
- Dijital ekonomi alanında, Türkiye ve Çin yenilikçi şirketleri ve start-up ekosistemlerini buluşturan platformlar kurabilir. Ortak teknoloji geliştirme programları ve kuluçka merkezleri sayesinde yapay zekâ, büyük veri, fintech gibi alanlarda eşgüdüm sağlanabilir.
- Enerji konusunda, Türkiye'nin enerji terminali rolü güçlendirilirken, Çin'in de bu altyapılara yatırım yapması teşvik edilmelidir. LNG terminalleri, yer altı gaz depoları veya elektrik iletim hatları gibi alanlarda Çinli yatırımcıların pay alması, hem finansman ihtiyacını karşılar hem de Çin'in bölgeyle bağını kuvvetlendirir. Ayrıca yenilenebilir enerji yatırımlarında (güneş, rüzgar) Çin-Türkiye ortak projeleri, Türkiye'nin yeşil dönüşüm hedeflerini hızlandırırken Çin'e de teknolojisini sergileme fırsatı verecektir.

Sonuç olarak, Türkiye ve Çin'in ortak vizyonu, Orta Koridor'u sadece bir ulaşım hattı değil, aynı zamanda ticaretin, endüstrinin ve enerjinin entegre edildiği bir refah koridoru haline getirmektir. Bu vizyon gerçekleştirildiği takdirde, iki ülke arasındaki ilişkiler stratejik bir ortaklık seviyesine yükselecek; Avrasya'nın ortasında istikrarlı, müreffeh ve birbirine sıkı entegre olmuş bir ekonomi kuşağı oluşacaktır. Böylece hem Türkiye hem Çin, küresel ölçekte rekabet güçlerini artırırken, bölgesel barış ve kalkınmaya da birlikte öncülük etmiş olacaktır.