POLİTİKA RAPORU
KASIM 2026

OTOMOTİV · SANAYİ POLİTİKASI

Türkiye'nin Elektrikli Araç Politikası

"Made in Europe" ile "Yerli ve Milli" Arasında

YAZARLAR

Ceren Ergenç · Derya Göçer · Veysel Tekdal

İSTANBUL

Kasım 2026

YÖNETİCİ ÖZETİ

Fransa ve Almanya Ekim ortasında AB otomotiv politikasında uzlaştı. Paris, Berlin'in istediği gibi benzinli, dizel ve hibrit araçların 2035 sonrasında da belirli emisyon sınırları içinde satılmaya devam etmesini kabul etti. Berlin de karşılığında Paris'in istediği dar "Made in Europe" tanımını kabul etti.

Bu tanıma göre kamu alımlarından ve teşviklerden yararlanacak araçların Avrupa'da monte edilmesi ve batarya hariç parça değerinin en az yüzde 70'inin Avrupa'da üretilmesi gerekecek. Kapsam AB üyeleri ve birkaç Avrupalı ortakla sınırlı, Türkiye, Japonya ve Kore ise dışarıda kalıyor. Yani elektrikli araç dönüşümünün hızı ile kimin Avrupalı sayılacağı aynı pazarlıkta belirleniyor ve bu pazarlık, Türkiye'de üretilen elektrikli araçların Avrupa pazarındaki yerini doğrudan etkiliyor.

Türkiye otomotiv sanayisindeki dönüşüme aynı anda üç yoldan girmeye çalışıyor. Çinli BYD gümrük muafiyeti karşılığında bir milyar dolarlık fabrika sözü verdi, iki yıl araç sattı ama inşaata hiç başlamadı. Otuz yıla yakın süredir Türkiye'de üretim yapan Koreli Hyundai, batarya paketlerini İzmit'te monte ederek elektrikli araç üretimine geçti. Devlet destekli Togg ise Çinli hücre teknolojisine dayanan yerli bir marka geliştiriyor.

Üç örneğin sonucu farklı, ama üçü de aynı eksikliğe işaret ediyor. Kendi hesaplarına bırakılan firmalar değer zincirinin en düşük riskli, en kârlı kademesinde kalıyor.

> *Bir ülkeyi bu zincirde yukarı taşıyacak olan ise devletin koyduğu koşullar ve teşvikler; bu nedenle Türkiye'nin bu alanda bütüncül bir sanayi politikası çerçevesini güçlendirmesi önem taşıyor.*

İÇİNDEKİLER

I Türkiye'nin başlangıç noktası

II BYD: fabrika kurmadan pazar erişimi

III Hyundai: merdivende bir kademe yukarı

IV Togg: yerli marka, ithal hücre teknolojisi

V Üç örneğin ortak noktası

VI Politika önerileri

— Yazarlar & Son Notlar

Türkiye'nin başlangıç noktası

Fransa-Almanya uzlaşması, Türkiye'nin Avrupa otomotiv pazarındaki yerini yeniden tartışmaya açıyor.

Komisyon'un Mart 2026'da sunduğu Sanayi Hızlandırma Yasası (*Industrial Accelerator Act*) teklifi, AB ile gümrük birliği ya da serbest ticaret anlaşması olan ülkelerde üretilen malların da belirli koşullarla Avrupa malı sayılmasına izin veriyordu. Türkiye 1996'dan beri yürürlükte olan Gümrük Birliği, Japonya ve Kore de AB ile imzaladıkları ticaret anlaşmaları sayesinde bu kapsama girebiliyordu. Fransa ile Almanya'nın 2026 sonbaharında uzlaştığı yeni tanım bu yolu kapatıyor. Almanya daha önce Türkiye ve Fas'ın da kapsama alınmasını savunuyordu, ama emisyon kurallarındaki esneklik karşılığında bu talepten vazgeçti. Bu, Türkiye için doğrudan bir ihracat meselesi, çünkü otomotiv Türkiye'nin en büyük ihracat sektörü ve Ticaret Bakanı Ömer Bolat'a göre 205 milyar euroluk Türkiye-AB ticaretinin 55 milyar eurosu bu sektörden geliyor.[1] Paris aynı tanımın yasanın kapsadığı çelik, alüminyum, çimento ve temiz teknoloji gibi diğer sektörlerde de kullanılmasını istiyor. Bu da otomotiv sektörü dışındaki ihracatı da etkileyebilecek bir husus.

Türkiye entegre çevrenin tipik bir örneği, ama iki önemli farkla:

Türkiye'deki üretimin yüzde 90'ından fazlasını Ford Otosan, OYAK Renault, Toyota, Hyundai Assan ve TOFAŞ gerçekleştiriyor (Tablo 1). Bu şirketlerin hepsi ya yabancı sermayeyle kurulmuş ortak girişim ya da tamamen yabancı sermayeli.

TABLO 1 — BAŞLICA OTOMOTİV SANAYİİ FİRMALARININ ÜRETİM ADETLERİ (2024)

FİRMALAR	BİNEK OTOMOBİL	TİCARİ ARAÇLAR	TOPLAM MOTORLU TAŞIT ÜRETİMİNDEKİ PAY, % (Toplam üretim = 1.410.934)
Ford Otosan	0	381.786	27,1
TOFAŞ	101.697	38.787	10,0
Oyak Renault	332.503	0	23,6
Toyota	225.337	0	16,0
Hyundai Assan	244.976	0	17,3
Bu firmaların toplam üretim içindeki birleşik payı			**94**

Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği (2025)[2]

Bu yapıda teknoloji transferi ve Ar-Ge sınırlı kalıyor, üretim alt-segment araçlarda ve standart parçalarda yoğunlaşıyor. Türkiye'yi Orta ve Doğu Avrupa'daki çevre ülkelerden ayıran ilk fark, Alman otomotiv ekosistemine bağlı olmaması, çünkü Türkiye'deki üreticilerin yabancı ortakları AB'nin yanı sıra ABD, Japonya ve Kore'den geliyor. İkinci fark, Türkiye'yi otomotiv açısından çevre ülkeleri olarak görülen AB üyeleri ile onunla rekabet eden AB dışı ekonomiler arasında ayrı bir yere koyan Gümrük Birliği'dir. Fransa-Almanya uzlaşması bu ara konumun sağladığı avantajı daraltıyor.

TABLO 2 — OTOMOTİV SANAYİSİNDE ENTEGRE ÇEVRE

Yabancı mülkiyeti ve kontrolü	Çok yüksek
Dünyanın en büyük 100 tedarikçisi arasındaki yerli tedarikçi sayısı	Hiç yok veya çok düşük
Montajı yapılan araçların yapısı	Alt-segment/küçük araçların payı yüksek
Üretilen parçaların yapısı	Standart ve emek yoğun parçaların payı yüksek
Örnekler	Çekya, Macaristan, Slovakya, Romanya, Türkiye, Meksika, Tayland

Kaynak: Pavlínek (2025, s. 38, 115–122, 150).[3]

Türkiye itirazını siyasi kanaldan, Toyota ise üretim ağları üzerinden yapıyor.

Ankara itirazını Brüksel'e tek başına götürdü ve Gümrük Birliği'nin güncellenmesi talebine bağladı. Ama Gümrük Birliği'nin güncellenmesi üye devletlerin oybirliğini gerektiriyor, bu dosya uzun süredir ilerleme kaydedemiyor ve otomotiv alanında alınacak bir kararın onu tek başına harekete geçirmesi beklenmiyor. Toyota ise 16 Ekim'de İngiltere, Japonya ve Türkiye'yi kapsayan bir "Made with Europe" kategorisi önerdi ve yalnızca AB içindeki montajı ödüllendirmenin onlarca yıldır Avrupa'da araç üreten şirketleri cezalandıracağını savundu. Böyle bir ortaklık kategorisi, araçların nerede tasarlanıp üretildiğine ve tedarikçilerin nerede bulunduğuna bakacağı için Ankara'nın etkileyebileceği ölçütlere dayanıyor ve Türkiye'nin üretim ağlarındaki çeşitliliği bu kanalda bir avantaja dönüşüyor.

Çevredeki bir ekonominin sanayileşmek için iki seçeneği var ve birincisi ikincisi olmadan nadiren sonuç veriyor.

Bu ekonomi ya kendi markasını ve dikey değer zincirini kurmak için adım atar ya da mevcut zincirde daha yüksek teknolojili bir kademeye tırmanmak için işbirlikleri arar. Başka ülkelerin deneyimi ve Türkiye'nin farklı sektörlerdeki sanayileşme tarihi, birincisinin

ikincisi olmadan neredeyse imkânsız olduğunu gösteriyor. Türkiye şu anda ikisini aynı anda deniyor ve bunlara üçüncü bir yol ekliyor, yani pazara yeni giren Çinli bir üreticiyi cazip koşullar sunarak ülkeye çekmek.

II BYD: fabrika kurmadan pazar erişimi

Anlaşma bir üretim vaadini pazar erişimine dönüştürdü.

BYD Temmuz 2024'te Türkiye hükümetiyle Manisa'da 150.000 araç kapasiteli bir elektrikli araç fabrikası için 1 milyar dolarlık bir yatırım anlaşması imzaladı ve karşılığında Türkiye'nin Çin menşeli araçlara uyguladığı yüzde 40'lık ek gümrük vergisinden muaf tutuldu. Anlaşmanın yerel içerik oranı, teknoloji transferi yükümlülükleri, istihdam eşikleri ve cezai şartlar gibi koşulları hiçbir zaman açıklanmadı. Basına yansıyan bilgilere göre Çin Ticaret Bakanlığı imzadan kısa süre sonra bir düzineden fazla otomobil üreticisine ileri elektrikli araç teknolojisinin Çin'de kalması gerektiğini bildirdi ve bu uyarıda Türkiye'nin adını özellikle andı. BYD muafiyetten yararlanarak 2025'te Türkiye'de 45.537 araç sattı ve Togg ile Tesla'yı geride bırakıp pazarın en çok satan elektrikli araç markası oldu, ama aynı dönemde Manisa'da inşaat başlamadı (Tablo 3). Ankara 2026 başında muafiyeti askıya aldı ve BYD'nin satışları Ocak'taki 3.866 adetten Mayıs'ta 152 adede düştü. Haziran 2026'da BYD Başkan Yardımcısı Stella Li projenin süresiz olarak beklemeye alındığını ve şirketin önceliğinin Macaristan olduğunu doğruladı.[4]

TABLO 3 — BYD, TOGG VE TESLA'NIN TÜRKİYE OTOMOBİL PAZARINDAKİ SATIŞLARI

	2024	2025
BYD	8.331	45.537
Togg	30.093	39.020
Tesla	11.534	31.509

Kaynak: ODMD (2026, s. 15, 18); ODMD (2025, s. 17)[5]

BYD'nin geri çekilmesinin siyasi olduğu kadar ticari bir mantığı da var.

Türkiye kamuoyu bu geri çekilmeyi Uygur meselesi gibi siyasi bir mercekten okumayı tercih etti. Ama BYD'nin kararını tümüyle siyasi okumak yanlış olur. Macaristan Tek Pazar'ın içinde ve AB'nin Çin'e karşı uyguladığı menşe kurallarına takılmıyor. Yani AB içinde üretmek BYD için hem daha güvenli hem daha ucuz. BYD'nin Szeged fabrikası üretime yaklaştıkça Türkiye'nin Gümrük Birliği üzerinden AB pazarına erişim argümanı gücünü

yitirdi. Saha çalışmamızdaki görüşmeler, Gümrük Birliği'ne rağmen Türkiye'den Avrupa'ya uzanan gümrük ve lojistik süreçlerindeki gecikmelerin ve öngörülemezliğin Çinli yatırımcıları çekingen kıldığını gösteriyor. Bu ticari mantığın işlemesini anlaşmanın yapısı da kolaylaştırdı. Gümrük vergisi muafiyetli pazar erişimi, yatırım henüz başlamadan, kamuoyuyla paylaşılmış ve denetlenebilir taahhütlere bağlanmadan tanındı; bu da taahhüdün yerine getirilmesini sağlayacak kaldıracı sınırladı. Şeffaflık ve önceden tanımlanmış güvenceler olmadan verilen bir muafiyet, sonradan telafisi güç bir kayba dönüşüyor.

III Hyundai: merdivende bir kademe yukarı

Batarya paketi montajı hücre üretiminden geri, ama motor montajından daha ileri bir süreç.

Hyundai'nin İzmit fabrikası Ağustos 2026'da IONIQ 3'ün seri üretimine başladı ve bu model Togg'dan sonra Türkiye'de üretilen ikinci elektrikli otomobil oldu. Bu yatırıma kadar Türkiye'deki köklü üreticilerin hiçbiri ülkede elektrikli binek otomobil üretimini taahhüt etmemişti. Yabancı ortaklar elektrikli otomobil yatırımlarını AB'nin çekirdek ülkelerinde ya da Çin'de topladı ve Türkiye'deki elektrikli üretimleri Ford Otosan'ın Kocaeli'de ürettiği hafif ticari araçlarla sınırlı kaldı. IONIQ 3'ün NMC hücreleri Macaristan'dan geliyor ve Hyundai Motor Türkiye bu hücreleri İzmit'te Hyundai Mobis ile birlikte paket haline getiriyor. Paket montajı, yerel personelin yüksek gerilim güvenliği, termal yönetim ve batarya yönetim sistemi (BMS) yazılımı konularında eğitilmesini gerektiriyor. Teknoloji transferi sağladığı ve işgücünü dönüştürdüğü için bir üst teknoloji kademesine taşıyor ve bir sonraki yatırımın zeminini hazırlayabilir.

Bir sonraki adım kendiliğinden gelmeyecek.

Hyundai'nin Macaristan'da ürettiği batarya hücrelerini Türkiye'ye taşımak, Türkiye'de yeni bir hücre üretim tesisi kurmaktan daha düşük maliyetli. Bu yüzden hücreyi Macaristan'dan getirip paketi İzmit'te monte etmek ve aracı Avrupa pazarına geri göndermek kârlı. Hyundai'nin üretimini Türkiye'ye doğru çeşitlendirmesinin nedeni bu, hesabı değiştirecek bir gelişme olmadıkça paket montajında kalacak olmasının nedeni de bu. Fransa ile Almanya'nın uzlaştığı menşe tanımı kabul edilirse bu hesap Türkiye aleyhine değişebilir, çünkü İzmit'te üretilen elektrikli araçlar Avrupa'daki kamu alımlarından ve teşviklerden yararlanamayacak.

IV Togg: yerli marka, ithal hücre teknolojisi

Marka yerli, ancak kritik teknolojide dışa bağımlılık sürüyor.

Hükümetin birinci yolu deneme girişimi olan Togg, Nisan 2023'te Bursa Gemlik'teki fabrikasında seri üretime başladı ve yerli üretimi destekleyen gümrük düzenlemelerinin de etkisiyle 2025'te 39.000 araç sattı (bkz. Tablo 3). Marka değeri yaratıldı, ama bataryanın kalbi olan hücre teknolojisi Çinli Farasis'e ait. Siro ortak girişimi modül ve paket üretiyor, kritik hücre teknolojisi ise Çin'den transfer ediliyor. Yani marka yerli, ancak kritik hücre teknolojisinde dışa bağımlılık sürüyor. Hücre üretimi milyarlarca dolarlık sermaye, kimya mühendisliği birikimi ve yıllar süren kalibrasyon istiyor. Togg örneği, ikinci yolu, yani teknolojik kademe atlamayı gerçekleştirmeden birinci yolun, yani gerçek dikey entegrasyonu gerçekleştirmenin çok zor olduğunu gösteriyor.

V Üç örneğin ortak noktası

Şirket mantığına bırakıldığında üç şirket de en kârlı kademede duruyor.

Değer zincirinde yukarı çıkış sermayenin iç dinamiklerinden kendiliğinden çıkmıyor. Togg teknoloji transferiyle ilerliyor, çünkü kendi kabiliyetini geliştirmek daha maliyetli. Hyundai paket montajında kalıyor, çünkü hücreyi Macaristan'dan almak daha kârlı. BYD pazar erişimiyle yetindi, çünkü pazara girmenin en ucuz yolu buydu. Yani şirket mantığına bırakıldığında her firma kendine açık olan en düşük riskli, en kârlı kademede duruyor. Çevre ülkeler arasındaki rekabet bu eğilimi keskinleştiriyor. AB dışı ekonomiler aynı Çin yatırımı için maliyet üzerinden yarışıyor ve Türkiye'de son yıllarda yaşanan hayat pahalılığına paralel yükselen ücretler, Toyota ve Hyundai'nin 1990'larda yatırım yaptığı dönemdeki maliyet avantajını aşındırdı. Fransa-Almanya uzlaşması da AB üyesi çevre ülkelere maliyetin yanında bir de düzenleyici avantaj sağlıyor.

Teknoloji kademesi atlamak piyasa dengesinin bir sonucu değil, sanayi politikasının getirisidir.

Hyundai'yi paket montajından hücre üretimine, Togg'u transferden kendi üretimine taşıyacak olan, şirketlerin kârlılık hesabı değil, kamunun koyduğu ve bu hesabı değiştirebilecek koşulluluk ve teşviklerdir. Yatırımı çekerken hangi kademenin şart koşulduğu, yerli katma değer eşiklerinin nasıl tanımlandığı ve teşviklerin hangi koşullara bağlandığı, bir ülkenin küresel ve bölgesel üretim ağlarının neresine konumlanacağını şekillendiriyor. Bu, "ne pahasına olursa olsun dış yatırım çek" yaklaşımından farklı bir

anlayış gerektiriyor. Türkiye'de sanayi politikası süreçlerinin daha şeffaf ve kurumlar arası eşgüdüme dayalı hale gelmesi, taahhütlerin denetlenebilir olması ve iş dünyası ile işçi örgütlerinin karar sürecine daha etkin katılması bu açıdan önem taşıyor. Hangi yolun seçileceği ve bir yatırımın hangi kademeye oturacağı teknik bir soru değil, siyasi bir karar ve katılımcı bir sanayi politikası yapımı gerektiriyor.

VI Politika önerileri

- Pazar erişimi ve gümrük muafiyeti gibi imtiyazlar, tanınmadan önce aşamalı ve doğrulanabilir üretim hedeflerine bağlanmalı, yerel içerik oranları, takvimler ve cezai şartlar da teşvik verilmeden önce kamuoyuyla paylaşılmalı. BYD örneği, bu koşullar olmadan verilen bir muafiyetin, taahhütler yerine getirilmediğinde geri alınmasının ne kadar zor olduğunu gösterdi.
- Teşvikler yatırımın büyüklüğü kadar hangi kademeye oturduğuna da bağlanmalı ve paket montajından hücre üretimine ve yerli Ar-Ge'ye geçiş takvime bağlanmalı. Teknoloji transferi ve yerli Ar-Ge gibi unsurlar sistematik bir şekilde denetlenmeli ve buradaki aksamaların yaptırımları önceden belirlenmeli.[6]
- "Made in Europe" itirazı, uzun süredir ilerleme kaydedemeyen Gümrük Birliği güncellemesine bağlanmak yerine, Japonya ve Kore gibi aynı tanımın dışında kalan ortaklarla birlikte, üretim ağlarına ve kamu alımlarında karşılıklılığa dayanan bir ortak kategorisi için pazarlık yürütülmeli. Otomotiv paketi gelecek yıl müzakere edileceği için bu fırsat penceresi hâlâ açık.
- Kamu alımlarında karşılıklılık hem AB'nin ortaklarından istediği hem de Türkiye'nin 1995'te taahhüt ettiği ancak henüz hayata geçirmediği koşul. Türkiye bu adımı Brüksel'in siyasi takvimini beklemeden atabilir ve bir ortaklık kategorisinde pazarlık gücünü doğrudan artırabilir.
- Sanayi politikası, iş dünyası ve işçi örgütlerinin, üniversitelerin ve ilgili kurumların birlikte katıldığı ve taahhütlerin denetlenebildiği bir süreçle belirlenmeli.
- OSD ve TAYSAD gibi sektör örgütleri yatırım duyurularını memnuniyetle karşılamakla yetinmemeli, anlaşmalar kesinleşmeden yerel içerik ve tedarik taahhütlerini bağımsız olarak değerlendirmeli ve pazarlık gücünü müzakere başlamadan kaybetmemeli. Saha çalışmamızda görüştüğümüz sektör temsilcilerinden biri, BYD anlaşmasını imzadan çok kısa süre önce öğrendiğini anlattı.
- İşçi örgütlerinin yatırım anlaşmalarının istihdam ve beceri dönüşümü boyutlarını izlemesi, hükümetin ikili müzakerelerdeki elini zayıflatmaz, güçlendirir.

- Türk sanayi örgütleri, Orta ve Doğu Avrupa ile Akdeniz'deki muadilleriyle, yani Avrupa'nın otomotiv açısından çevre ülkelerindeki ortaklarıyla bir çalışma platformu kurmalı. Bugün teşvik paketlerinde ülkeler arasında süren dibe doğru yarışı Çinli üreticiler kendi lehlerine kullanıyor ve bu yarışı hiçbir çevre ülke tek başına dengeleyemez.
- Türkiye'de üreten Toyota ve Hyundai gibi şirketler, Türkiye'nin "Made in Europe" kapsamına alınmasında doğal müttefik. Sektör örgütleri bu şirketlerle birlikte, Türkiye'deki üretimin Avrupa değer zincirine katkısını rakamlarla ortaya koyan ortak bir savunu yürütmeli.
- Batarya paketi montajı gibi yatırımların gerektirdiği yüksek gerilim, termal yönetim ve yazılım mühendisliği, uygulamalı yapay zekânın ve ileri imalatın da dayandığı beceriler. Türk tedarikçileri ve mühendislik firmaları bu kapasiteyi otomotivle sınırlı tutmamalı, ileri sanayi hizmetleri olarak başka sektörlere ve bölgedeki müşterilere sunmalı.

SONUÇ OLARAK

Bu önerilerin ortak paydası, tercihi şirketlere bırakmamak. Elektrikli araç dönüşümünde Türkiye'nin hedefi yeni bir bağımlılık değil, Türkiye'yi değer zincirinde bir üst kademeye taşıyan bir dönüşüm olmalı. BYD, Hyundai ve Togg ile yaşanan deneyim, bu tercih şirketlere bırakıldığında Türkiye'nin konumunu şirketlerin kârlılık hesabının belirlediğini gösteriyor. O hesabı değiştirebilecek olan ise şeffaf, koşullara bağlı ve katılımcı bir sanayi politikası.

YAZARLAR

CE

Ceren Ergenç

DOÇ. DR., AVRUPA POLİTİKA ÇALIŞMALARI MERKEZİ (CEPS)

Ceren Ergenç, Boston Üniversitesi'nden siyaset bilimi alanında doktora derecesine sahiptir. Halen Brüksel'deki Avrupa Politika Çalışmaları Merkezi'nde (CEPS) araştırmacı (Research Fellow) olarak görev yapmaktadır. Aynı zamanda Universitat Autònoma de Barcelona bünyesindeki Doğu Asya Çalışmaları ve Araştırmaları Merkezi'nde (CERAO) konuk araştırmacıdır. Daha önce Çin'in Suzhou kentindeki Xi'an Jiaotong-Liverpool Üniversitesi'nde Çin Çalışmaları Bölümü'nde Çin siyaseti, yerel yönetimleri ve toplumsal ilişkileri üzerine ders vermiş ve Çin Çalışmaları yüksek lisans programının koordinatörü olarak çalışmıştır. Bu görevden önce Orta Doğu Teknik Üniversitesi'nde Uluslararası İlişkiler Bölümü'nde öğretim üyeliği ve Asya Çalışmaları anabilim dalı başkanlığı yapmıştır. Pekin Üniversitesi, Renmin Üniversitesi ve Fudan Üniversitesi'nde misafir araştırmacı olarak bulunmuştur. Araştırmaları Çin'in iç ve dış politika yapım süreçleri, Kuşak ve Yol Girişimi, Çin'de yerel yönetişim ve Çin'in Avrupa'daki yatırımları üzerine yoğunlaşmaktadır. Makaleleri *Asia Europe Journal*, *Globalizations*, *Third World Quarterly*, *International Journal of Urban and Regional Research*, *Territory, Politics, Governance* ve *Journal of Chinese Governance* gibi dergilerde ve Carnegie Endowment for International Peace yayınlarında yer almıştır.

DG

Derya Göçer

DOÇ. DR., ORTA DOĞU TEKNİK ÜNİVERSİTESİ, EDAM YÖNETİM KURULU

Derya Göçer, London School of Economics and Political Science'tan (LSE) Uluslararası İlişkiler alanında yüksek lisans ve doktora derecelerine sahiptir. Halen Orta Doğu Teknik Üniversitesi'nde (ODTÜ) doçent olarak görev yapmaktadır. Orta Doğu Çalışmaları ve Bölge Çalışmaları lisansüstü programlarının başkanlığını da yürütmektedir. Çalışmaları uluslararası ilişkiler kuramı, altyapı jeopolitiği ve Orta Doğu'da bölgesel düzen üzerine yoğunlaşmaktadır. Koridor projeleri, Çin'in bölgeyle ilişkileri ve Türk dış politikası, güncel araştırmalarının odağında yer almaktadır. Bu çerçevede Çin'in Orta Doğu'daki enerji ve altyapı yatırımları ile Türkiye'deki Çin liman yatırımları üzerine çalışmaktadır. 2026-2027 döneminde UKRI tarafından desteklenen ve Orta Koridor ile birbiriyle rekabet eden koridor tasarımlarını inceleyen bir projede Türkiye ortağı olarak yer almaktadır.

VT

Veysel Tekdal

ÖĞRETİM ÜYESİ, ESKİŞEHİR OSMANGAZİ ÜNİVERSİTESİ

Veysel Tekdal, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi'nde öğretim üyesidir. Doktorasını ODTÜ Bölge Çalışmaları Programı'nda tamamlamış, Queen Mary University of London'da doktora sonrası araştırmacı ve Tsinghua Üniversitesi'nde misafir doktora araştırmacısı olarak bulunmuştur. Küresel politik ekonomi alanında çalışan Tekdal, Çin, Türkiye ve geç sanayileşen ekonomilere odaklanmaktadır. Makaleleri *New Political Economy*, *Pacific Review* ve *Australian Journal of International Affairs* gibi akademik dergilerde yayımlanmıştır.

SON NOTLAR

1. Ata Ufuk Şeker, "Ticaret Bakanı Bolat, Türkiye'nin AB'nin sanayi politikalarında eşit ortak olarak yer almasını istedi". Anadolu Ajansı, 13 Ekim 2026. https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/ticaret-bakani-bolat-turkiyenin-abnin-sanayi-politikalarinda-esit-ortak-olarak-yer-almasini-istedi/4087853. ↩

2. Otomotiv Sanayii Derneği (OSD), "Otomotiv Sanayii Genel ve İstatistik Bülteni", 2025. https://www.osd.org.tr/saved-files/PDF/2025/06/05/KATALOG%202025.pdf. ↩

3. Pavlínek, P. (2025). *Europe's Auto Industry: Global Production Networks and Spatial Change*. Cambridge University Press. ↩

4. Nikkei Asia, "Turkey Halts BYD Tax Break, Warns of Clawback if It Misses $1bn Plan", 11 Haziran 2026. https://asia.nikkei.com/business/automobiles/electric-vehicles/turkey-halts-byd-tax-break-warns-of-clawback-if-it-misses-1bn-plan ↩

5. Otomotiv Distribütörleri ve Mobilite Derneği (ODMD), "Otomobil ve Hafif Ticari Araç Pazarı: Aralık, Ocak-Aralık 2024". 6 Ocak 2025; Otomotiv Distribütörleri ve Mobilite Derneği (ODMD), "Otomobil ve Hafif Ticari Araç Pazarı: Aralık, Ocak-Aralık 2025". 6 Ocak 2026. ↩

6. Derya Göçer ve Ceren Ergenç, "Digital Infrastructure and Growth Coalitions: Huawei's Trade and Investments in Turkey", *Asian Perspective*, 50(2), 2026, ss. 259–286. https://doi.org/10.1353/apr.2026.a991333. ↩

Ekonomi ve Dış Politika Araştırmalar Merkezi

Bu raporda yer alan görüşler yazarlara aittir ve EDAM'ın kurumsal görüşlerini yansıtmayabilir.