T.B.M.M.
YENİ PARTİ
Grup Başkanlığı
Tarih: 20.10.2026
Sayı: 219

10/4761

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Türkiye'de sanayi üretimi ve istihdamındaki gerilemenin nedenlerinin; uygulanan ekonomi politikalarının sanayileşme, yatırım ve rekabet gücü üzerindeki etkilerinin; Avrupa Birliği'nin "Made in Europe" yaklaşımının Türkiye'nin ihracatı, Gümrük Birliği hakları, otomotiv başta olmak üzere stratejik sektörleri ve istihdamı açısından doğurabileceği sonuçların; hükümetin bu süreçte yürüttüğü müzakerelerin ve alınması gereken önlemlerin tüm yönleriyle araştırılması amacıyla Anayasa'nın 98'inci ve Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün 104 ve 105'inci maddeleri uyarınca Meclis araştırması açılmasını arz ve teklif ederiz.

Özgür KARABAT
İstanbul Milletvekili

Cemal ENGİNYURT
İstanbul

Gökan ZEYBEK
İstanbul Milletvekili

Seyit Torun
Ordu Mv.

Gizem ÖZCAN
Muğla Mv.

Yüksel Taşkın

Ayhan BARUT
Adana Mv.

Av. Mahmut Tanal
Şanlıurfa

Servet Mullaoğlu
Hatay M.V.

Evrim Karakoz
Aydın Mv.

T.B.M.M. * YENİ PARTİ GRUP BAŞKANLIĞI 2026

MİLLETVEKİLİ ADI SOYADI	SEÇİM BÖLGESİ	İMZA
1) Orhan SOMER	Adana	
2) İsmet GÜNEŞHAN	Çanakkale	
3) Namık Tan	İstanbul	
4) Utku ÇAKIROZER	ESKİŞEHİR	
5) Şeref ARPACI	Denizli Mv.	
6) UZAS KARASU	Sivas MV	
7) Süleyman Bülbül	Aydın Mv	
8) Turan Taşkın ÖZER	İstanbul	
9) Hikmet Yalım Halıcı	Isparta	
10) Sibel Suiçmez	Trabzon	S. SUİÇMEZ
11) Mehmet Tahtasız	Corum	
12)		
13)		
14)		
15)		
16)		
17)		
18)		
19)		
20)		
21)		
22)		
23)		
24)		
25)		

T.B.M.M. YENİ PARTİ GRUP BAŞKANLIĞI 2026

GEREKÇE

Türkiye, AKP iktidarının üretimi ikinci plana iten, sanayiciyi yüksek finansman maliyetleri ve ithalat baskısıyla baş başa bırakan ekonomi politikaları nedeniyle ciddi bir sanayisizleşme tehlikesiyle karşı karşıyadır. TÜİK verilerine göre Ağustos 2026'da sanayi üretimi yıllık yüzde 1,9, imalat sanayi üretimi yüzde 2,5 gerilemiş, sanayide ücretli çalışan sayısı yüzde 1 azalmıştır. İstanbul Sanayi Odasının Eylül 2026 imalat PMI değeri 47,9'a düşmüştür. Bu tablo, üretim kapasitesindeki aşınmanın istihdam ve yatırım üzerinde yarattığı baskıyı ortaya koymaktadır.

Türkiye'nin sanayi geleceğini tehdit eden bu gelişmelere, en büyük ihracat pazarımız olan Avrupa Birliği'nin "Made in Europe" yaklaşımı eklenmiştir. 2025'te 41,5 milyar dolarlık otomotiv ihracatımızın yüzde 72,5'i AB ülkelerine yapılmıştır. Avrupa Komisyonunun 4 Mart 2026 tarihli Sanayi Hızlandırma Yasası teklifi, belirli kamu alımları ve teşviklerde araçların AB içinde son montajını ve batarya dışındaki parçaların değerinin en az yüzde 70'inin AB menşeli olmasını öngörmektedir. Gümrük Birliği ortaklarından sağlanan bazı girdilere eşdeğerlik tanınabilmesi, Türkiye'de tamamlanan araçların kendiliğinden aynı desteklerden yararlanacağı anlamına gelmemektedir.

Uluslararası basına da yansıyan bilgilere göre Fransa-Almanya otomotiv uzlaşmasında Birleşik Krallık'a koşullu katılım yolu açılırken Türkiye için benzer bir güvence ortaya konulamamıştır. Bu ayrım, ülkemizde üretim yapan yerli ve yabancı otomotiv markalarının rekabet gücünü zayıflatma tehlikesi taşımaktadır. Kamu teşviklerinden dışlanma ihtimali, üretim maliyetlerini göreli olarak artırabilecek, yeni model, elektrikli araç ve batarya yatırımlarının başka ülkelere yönelmesine, tedarik zincirlerinin çözülmesine ve istihdam kayıplarına neden olabilecektir. Araç başına 5 ila 7 bin avroluk fiyat dezavantajı doğabileceğine ilişkin riskler de bu bağlamda değerlendirilmelidir.

Bu risk otomotiv sektörüyle sınırlı değildir. Demir-çelik, alüminyum ve çimento üreticileri, Avrupa'nın düşük karbonlu üretim ve kamu alımı şartlarına uyum için ek yatırım ihtiyacıyla karşı karşıyadır. Yüksek enerji maliyetleri ve uzun vadeli krediye erişim güçlükleri, sözkonusu dönüşümün finansmanını zorlaştırmaktadır.

T.B.M.M.
YENİ PARTİ
2026
GRUP BAŞKANLIĞI

İktidarın sanayiciyi uygun maliyetli finansmanla desteklememesi ve Gümrük Birliği'nin güncellenmesi konusunda somut sonuç üretememesi, üretimin Türkiye dışına taşınması riskini artırmaktadır. Bu tehlike başta sanayi kentleri olmak üzere ülke genelindeki işçiler, KOBİ'ler ve yan sanayi işletmeleri açısından da araştırılmalıdır.

Üstelik Türkiye bu sürece finansal piyasalarda güven tartışmalarıyla girmektedir. Kamuoyunda "Finansal Susurluk" olarak anılan fon işlemlerine ilişkin iddialar, denetim ve şeffaflık sorunlarını gündeme taşımıştır. MSCI'nin 15 Ekim 2026'da Türk hisse senedi endekslerine ilişkin bazı değişiklikleri dondurması ve piyasa bütünlüğüne dair kaygılarını duyurması, yatırımcı güveninin önemini göstermiştir. Bu gelişme Türkiye'nin gelişmekte olan piyasa statüsünü kaybetme riskiyle birlikte, hukuki öngörülebilirlik ve uluslararası sermayenin uzun vadeli üretim yatırımları bakımından ciddi sorunlar doğurmaktadır.

Avrupa kendi fabrikalarını, teknolojisini ve çalışanlarını koruyan kurallar hazırlarken Türkiye'nin Gümrük Birliği'nden kaynaklanan ekonomik bütünleşmesini müzakere masasında neden yeterli güvenceye dönüştüremediği açıklanmalıdır. AKP iktidarının sanayiyi yüksek maliyetlere mahkum eden politikaları ile dış ekonomik ilişkilerdeki yetersizliğinin sonuçları Meclis denetimine tabi tutulmalıdır.

Bu amaçla sanayi üretimi, kapasite kullanımı, ithalat bağımlılığı ve istihdam kayıplarının; faiz, kur, enerji ve finansman politikalarının; AB'nin menşe, son montaj ve teşvik koşullarının; hükümetin yürüttüğü müzakerelerin ve otomotiv, batarya, makine, demir-çelik gibi stratejik sektörlerde doğabilecek ihracat ve yatırım kayıplarının araştırılması, yapısal eksikliklerin belirlenmesi ve konunun tüm detaylarıyla araştırılması için bir Meclis Araştırma Komisyonu kurulmasını arz ve teklif ederiz.

