Selin Arslanhan[1]
İnovasyon Çalışmaları Program Direktörü

DEĞERLENDİRME NOTU

"MADE IN EUROPE" SÜRECİNDE AVRUPA'YI ANLAMAK: HANGİ SEKTÖRDE KİM AVRUPALI KİM DEĞİL?

Son yıllarda jeoekonomik eğilimler, tedarik zincirlerindeki kırılganlıklar ve Çin'in yeni teknolojilerdeki hızlı yükselişi, sanayi politikasını güçlü biçimde yeniden gündeme getirdi. Avrupa Birliği (AB) için bu süreç, yeşil dönüşümle iç içe başladı. Avrupa Yeşil Mutabakatı (Aralık 2019) yalnızca bir iklim belgesi değil, yeni bir büyüme stratejisi olarak sunulmuştu. Fakat Avrupa'nın asıl problemini açıkça adlandıran, Eylül 2024'teki Draghi raporu oldu. Rapor, Avrupa'nın ABD ve Çin karşısında teknoloji ve üretim kapasitesinde geri kaldığını ilk kez bu seviyede ve bu kadar açık bir siyasi kabulle ortaya koydu. Teknoloji ve verimlilik açığı, stratejik bağımlılıklar ve enerji maliyeti dezavantajı artık yalnızca ekonomik bir kayıp olarak değil, ekonomik ve teknolojik güvenlik meselesi olarak tanımlanıyordu. AB Rekabetçilik Pusulası (Ocak 2025), bu teşhisi bir politika yönüne ve eylem çerçevesine dönüştürdü. Hemen ardından açıklanan Temiz Sanayi Mutabakatı (Şubat 2025) ise yeşil dönüşümü yeniden sanayileşmenin motoru olarak konumlandırdı.

2026 itibarıyla ise tüm bu yönelim "Made in Europe" yaklaşımıyla somut araçlara dönüşmeye başladı. Komisyon'un 4 Mart 2026'da yayımladığı Sanayi Hızlandırıcı Yasa (IAA) Taslağı, stratejik sektörlerde kamu alımlarını ve destek programlarını Avrupa'da üretim şartına bağlayarak bu yaklaşım için bir hukuki çerçeve önerdi. Bunu takiben Kamu Alımları Yasası önerisi geldi. Son birkaç haftada ise tartışma yeni bir aşamaya geçti: Fransa ve Almanya'nın 15 Ekim tarihli ortak belgesi, otomotivde "Made in Europe"u AB-27 ve 1 Ocak 2020 itibarıyla tek pazarın parçası olan Avrupalı ortaklarla

[1] https://www.tepav.org.tr/tr/ekibimiz/s/1280

Bu çalışmada ifade edilen bulgular, yorumlar, sonuçlar, öneriler ve görüşler tamamen yazar(lar)ına aittir. TEPAV'ın resmi görüşü değildir. © TEPAV, aksi belirtilmedikçe her hakkı saklıdır.

sınırlamayı amaçlıyor. Bu tanımda, IAA taslağında Gümrük Birliği sayesinde kapsamda olan Türkiye dışarıda kalıyor.

IAA taslağı açıklandığında temel soru kimin “Avrupalı” sayılacağıydı. Taslak, Türkiye’yi Gümrük Birliği sayesinde kapsama alıyordu ancak eşdeğerlik koşulluydu ve eşdeğerliğin sektörel düzenlemelere bırakılması, bu güvenceyi zayıflatabilirdi (TEPAV, 2026). Fransa-Almanya belgesi, TOBB ve TEPAV iş birliğinde hazırlanan Made in Europe raporunda[2] da dile getirdiğimiz bu kaygıyı doğruluyor: soru aynı kalsa da cevabı artık sektöre, hatta sektörel bileşenlere göre değişiyor. Türkiye için bu soru etrafında müzakere argümanları oluşturulurken meselenin iki yönlü çalışılması gerekiyor. Bir yanda AB’nin yeni sanayi politikası araçlarının Türkiye sanayisine etkis,i diğer yanda ise Türkiye’nin bu çerçevenin dışında kalmasının Avrupa sanayisine, Avrupalı şirketlerin rekabet gücüne ve AB’nin kendi hedeflerine maliyeti var.

Bu notta, ekim ayında yoğunlaşan Avrupa kapsam tartışmasına ve Avrupa’nın bu soruyu hangi senaryolarla çalıştığına odaklanıyorum. Notun son bölümünde de bunlardan hareketle Türkiye’de yapılması gereken hazırlığa ilişkin başlıkları sıralıyorum. Avrupa’yı anlamak ve gelişmeleri farklı yönleriyle doğru okumak, Türkiye’nin sanayi politikasını şekillendirebilmesi açısından kritik önem taşıyor. Kurallar sektör sektör ve teknoloji bileşeni düzeyinde yazılırken Türkiye’nin yanıtı da sektöre ve teknolojiye özgü olmak zorunda.

Avrupa’nın 2019’dan bu yana izlediği sanayi ve ticaret politikalarının arkasında dört eksenli bir problem haritası görünüyor. İlki sanayisizleşme: imalatın AB GSYH’sindeki payı 2000'de yüzde 17,4 iken 2024'te yüzde 14,3'e geriledi[3]; IAA 2035 için yüzde 20 hedefliyor (IAA Taslağı, 2026, Md. 2). İkincisi stratejik bağımlılık: küresel batarya üretim kapasitesinin yüzde 85'inden, güneş paneli üretim tesislerinin yüzde 90’ından fazlası Çin’de (Avrupa Komisyonu, 2025). Üçüncüsü sanayi politikalarının jeopolitik araçsallaşması, dördüncüsü yapısal enerji maliyeti.

Peki, Avrupa’nın asıl açığı nerede? Sorun tam olarak teknolojik keşif ve yenilikte değil: Avrupa özellikle yeşil teknolojilerin önemli bir kısmında hala öncü ve yenilikçi. Sorun, bu yeniliklerin laboratuvardan pilot üretime, oradan sanayiye ve pazara taşınamaması. Yani değer zincirlerine yayılarak büyüyen bir değere dönüşememesi. Draghi raporu da benzer bir teşhis koyuyordu. Kısacası Avrupa’nın sorunu bir teknoloji ölçeklendirme sorunu. Avrupa Parlamentosu’nun talebiyle Eylül 2026'da hazırlanan çalışma da bunu örneklerle gösteriyor: güneş panellerinde öncü Avrupalı üreticiler Çin rekabetiyle pazardan çekildi, yeni nesil bataryalarda ise yenilikler gereken ölçekte ticari ürüne dönüştürülemedi (Guadagno vd., 2026). Bugün AB’nin küresel batarya üretim kapasitesindeki payı yalnızca yüzde 7 civarında (Guadagno vd., 2026).

AB’nin bu problemlere yönelik öne çıkardığı çözümlerden biri, kamu alımları ve destek programlarıyla Avrupa’da üretilen ürünler için öncü pazarlar yaratmak (IAA Taslağı, 2026). AB’de her yıl 250 binden fazla kamu kurumu yaklaşık 2,6 trilyon euroluk, yani AB GSYH’sinin yüzde 15’i kadar alım yapıyor (Avrupa Komisyonu, 2026). Bu talebin kime yöneleceği “Avrupalı” tanımına bağlı. Ancak burada yapısal bir gerilim var: Avrupa’nın ölçek sorunu, ihtiyaç duyduğu sanayi altyapısını ve pazar büyüklüğünü tek başına sağlayamamasıyla ilgili. Sınırı dar çizmek belki siyasi sinyali güçlendiriyor ama bu ölçek sorununu kendiliğinden çözmüyor. Türkiye’nin pozisyonu tam da bu gerilimin içinde yer alıyor.

Mart 2026’da açıklanan IAA taslağına göre kamu alımlarında STA, Gümrük Birliği ve GPA ortaklarından gelen içerik, AB’nin bu anlaşmalarda ilgili yükümlülüğü varsa Birlik menşeli

[2] https://files.tepav.org.tr/upload/files/1793452956470-0.TEPAVMadeinEurope_Raporu062026.pdf
[3] Eurostat verileri, 2026

sayılıyor. Destek programlarında ise STA ve Gümrük Birliği ortakları bu şart aranmadan eşdeğer (IAA Taslağı, 2026, Md. 8 ve 9). Her iki durumda da Komisyon, bir ülkeyi yetki devrine dayalı tasarruflarla kısmen ya da tamamen kapsam dışına alabiliyor. Yani Türkiye, Gümrük Birliği sayesinde IAA kapsamında ama iki açık konuyla birlikte. Birincisi, Gümrük Birliği kamu alımlarını kapsamıyor ve Türkiye GPA’ya taraf değil (TEPAV, 2026). Bu durumda Md. 8’deki “ilgili yükümlülük” şartı, kamu alımında Türkiye’nin eşdeğerliğini tartışmaya açık hale getiriyor. İkincisi, elektrikli araçlarda “Birlik’te montaj” ayrı bir coğrafi şart olarak duruyor (IAA Taslağı, 2026, Ek III). Bu yüzden Türkiye’de monte edilen araçlar IAA’da da kapsam dışıydı. Türk tedarikçilerin bileşenleri ise destek programlarında eşdeğerlik sayesinde Birlik menşeli içerik hesabına girebiliyordu.

Fransa-Almanya ortak pozisyon belgesi, otomotivde bu tabloyu değiştiriyor. Belge, IAA’nın otomotive ilişkin hükümlerinin Komisyon’un Aralık 2025’te sunduğu otomotiv paketine (CO_2 emisyon standartları ve kurumsal filolara ilişkin teklifler) taşınmasını ve bu birleşik paketin unsurlarının mümkün olan en kısa sürede ve eş zamanlı kabul edilmesini öneriyor. Bu çerçevede otomotivde “Made in Europe” AB-27’den oluşuyor. Diğer Avrupalı ortaklar ancak 1 Ocak 2020 itibarıyla AB tek pazarının parçasıysa ve iki koşulu yerine getirirse kapsama katılabiliyor. Bunlardan birincisi, otomotivdeki Avrupa tercihi sistemini benimsemeyi öngören tam karşılıklılık anlaşması. İkincisi ise AB’nin üçüncü ülke yatırımlarına ilişkin koşullarına ve ilgili ticaret savunma tedbirlerine dinamik uyum sağlanması gibi, mevcut önlemlerin etkisiz kılınmasını önlemeye yönelik tedbirler. Türkiye, bu tanımla dışarıda kalıyor.

Bir aracın “Made in Europe” sayılması için aranan şartlar, 2028’den itibaren kademeli olarak devreye giriyor: Avrupa’da montaj, batarya hariç bileşenlerde değer yaratımının en az yüzde 70’i, elektrikli aktarma ve ana elektronikte en az yüzde 50 AB üretimi ve Ar-Ge’nin önemli bir bölümünün AB’de yapılması. Batarya şartı ise zamana yayılıyor: hücre dahil üç bileşen 2028-29’da bataryaların yüzde 10’unda, 2030-31’de yüzde 20’sinde aranıyor, 2032-34’te ise bataryaların yüzde 70’inde hücre, katot aktif malzeme ve batarya yönetim sistemi dahil beş bileşen isteniyor. Özetle, değer zincirinin hangi aşamalarının Avrupa’da kalacağı tarif ediliyor.

Pozisyon belgesi, IAA ile karşılaştırıldığında bileşen şartlarının yapısını büyük ölçüde koruyor. Batarya şartlarını ve üreticinin tüm filosunu uyumlu saydıran eşiği (yüzde 85’ten 80’e) gevşetiyor, ama coğrafi tanımı daraltıyor. Yani tartışma, ne kadar Avrupa içeriği arandığından kimin Avrupalı sayıldığına kayıyor. Belge ayrıca CO_2 filo standartlarındaki süper kredileri tüm “Made in Europe” elektrikli araçlara genişletiyor ve “Made in Europe” düşük karbonlu çelik ve alüminyum kullanan araçlara daha yüksek çarpan tanıyor. Bu tanımla Türk tedarikçilerin bileşenleri Avrupa içeriği sayılmıyor, düşük karbonlu Türk çeliği de bu yüksek çarpandan yararlanamıyor. Bu belge henüz yalnızca iki üye devletin ortak pozisyonunu gösteriyor; ancak tartışmanın nereye kaydığına ve sektörden sektöre nasıl farklılaşabileceğine işaret ediyor.

1. AVRUPA ETKİ SENARYOLARINI NASIL ÇALIŞIYOR?

Avrupa’da “Made in Europe”un coğrafi kapsamının ve içerik koşullarının nasıl olacağına dair senaryolar çalışılıyor. Bunun en ayrıntılı örneklerinden biri, Avrupa Parlamentosu Sanayi, Araştırma ve Enerji Komitesi’nin (ITRE) talebiyle hazırlanan çalışma (Guadagno vd., 2026). Çalışma, Parlamento’nun resmi pozisyonu değil; ancak tartışmanın hangi seçenekler etrafında yürüdüğünü gösteriyor. “Made in Europe” kamu alımlarında uygulanırsa kimlerin “Avrupalı” sayılacağı, menşe şartının ne kadar sıkı olacağı ve bunların Avrupa ekonomisine etkilerinin ne olacağı sorularına cevap aranıyor. Menşe şartı (IAA’daki adıyla “Birlik menşei” şartı), bir ürünün kamu alımında “Avrupalı” sayılabilmesi için değerinin ya da bileşenlerinin ne kadarının

kapsamdaki ülkelerden gelmesi gerektiğini ifade ediyor. Çalışma bu soruyu, coğrafi kapsam ve menşe şartının sıkılığı bakımından ayrışan üç senaryoyla cevaplıyor (Tablo 1).

Senaryo 1’de yalnızca AB-27 Avrupalı sayılıyor ve menşe şartı, sanayinin bugün karşılayabileceği düşük bir düzeyde tutuluyor. Senaryo 2’de AB-27’ye AEA ülkeleri ile İsviçre, Birleşik Krallık, ABD, Kanada, Japonya ve Güney Kore gibi en yakın ve güvenilir ortaklar ekleniyor; menşe şartı orta düzeyde. Senaryo 3, IAA taslağını yansıtıyor: GPA üyeleri ve AB ile STA’sı ya da gümrük birliği bulunan ülkelerle birlikte yaklaşık 80 ülke kapsamda, menşe şartı en yüksek düzeyde. Türkiye yalnızca bu senaryoda, Gümrük Birliği sayesinde kapsamda sayılıyor. Senaryoların mantığı şu: kapsam genişledikçe daha çok ülke tedarik edebildiği için menşe şartı yükseltilebiliyor. Ama bu durumda üretimin AB’ye kayma etkisi zayıflıyor. Üçüncü ülke üreticilerinin, özellikle Çinli firmaların, aktarma ya da kapsamdaki ülkelere yatırım yoluyla menşe kurallarını etkisiz kılma riski de artıyor.

Çalışma, senaryoların etkisini bir girdi-çıktı modeliyle hesaplıyor. Sekiz imalat sanayi sektöründe AB dışından gelen girdinin payını senaryoya göre yüzde 10, 25 ve 40 azaltıyor ve bu talebi kapsamdaki ülkelere orantılı olarak dağıtıyor (Tablo 1). Olası kazanç hem GSYH hem istihdam artışı açısından en çok Çekya, Slovakya ve Slovenya’da görünüyor. Onları Macaristan, Polonya ve Almanya izliyor (Guadagno vd., 2026). Hesaplamalar kapasite, maliyet ve süre kısıtı içermediğinden değişimin AB ülkelerine etkisi hep pozitif görünüyor.

Bu dağılım, kapsam tartışmasının neden yalnızca teknik bir tercih olmadığını da gösteriyor: üye devletlerin sanayi yapıları farklı olduğu için sınırın nerede çizileceği, kimin kazanacağını da belirliyor. Çalışma genel olarak Senaryo 2’yi, yani orta düzey menşe şartını güvenilir ortakların katılımıyla birleştiren yapıyı, en dengeli seçenek olarak öneriyor. Ama asıl bulgu, tek bir senaryonun bütün sektörlere uymaması. Otomotiv ve kimyada en uygun seçenek Senaryo 2, çelikte Senaryo 1, ısı pompası ve rüzgârda ise her senaryo işleyebiliyor (Guadagno vd., 2026). Yani sektörlere özgü, hatta ürün gruplarına özgü çalışmak gerekiyor.

Tablo 1. Avrupa Parlamentosu için hazırlanan çalışmadaki üç etki senaryosu

	Coğrafi kapsam	**Menşe şartı (girdi azaltımı)**	**Türkiye**	**AB’ye etkisi, GSYH / istihdam (% değişim)**
Senaryo 1	Yalnızca AB-27	Düşük (%10)	**Dışarıda**	0,13 / 0,11
Senaryo 2	AB-27 + AEA + İsviçre, BK, ABD, Kanada, Japonya, Güney Kore	Orta (%25)	**Dışarıda**	0,19 / 0,16
Senaryo 3	AB-27 + AEA + GPA + STA (yaklaşık 80 ülke, IAA taslağına denk)	Yüksek (%40)	İçeride (Gümrük Birliği ile)	0,31 / 0,27

Kaynak: Guadagno vd. (2026)

Otomotiv, sektörlere özgü yaklaşımın neden şart olduğunu en açık gösteren örnek. Dar kapsam, yani Türkiye’nin de dışarıda kaldığı Senaryo 1 ve 2, Avrupalı üreticilerin ve tedarikçilerin Türkiye ve Fas’taki yakın dönem yatırımlarını atıl hale getirme riski taşıyor. Oysa yapılan bir anket çalışmasına göre, otomotiv tedarikçilerinin yüzde 26’sının Türkiye’de, yüzde 27’sinin Fas’ta üretim tesisi var (Pardi vd., 2025; aktaran Guadagno vd., 2026). Çalışmaya göre kapsamın genişletilmesi bu sorunu hafifletir; ancak “Made in Europe”un fiilen “Made with Europe”a dönüşmesini gerektirir. Çünkü Avrupa’daki mevcut kapasite, sıkı menşe şartlarını karşılamaya yetmeyebilir.

Türkiye, modelde yalnızca Senaryo 3 kapsamındaki yaklaşık 80 ülkeden biri olarak yer aldığı için çalışmada sınırlı bir yer tutuyor. Güney Kore ise çalışmanın en dengeli bulduğu Senaryo 2’ye baştan dahil ediliyor. Ülke listesi, AB’nin imalat ithalatında ilk beşteki ABD, Birleşik Krallık ve İsviçre’yi içeriyor. Fakat beşinci büyük tedarikçi Türkiye’yi içermiyor (Guadagno vd., 2026; TEPAV, 2026). Yani Senaryo 2, AB’nin ilk beş tedarikçisinden yalnızca ikisini dışarıda bırakıyor: Çin ve Türkiye. Çalışma, başka ülkelerin karşılıklılık koşullarıyla sonradan katılabileceğini not ediyor. Fransa-Almanya belgesi ise aynı koşulların önüne 1 Ocak 2020 filtresini de koyuyor.

Çalışma, Gümrük Birliği’ni “derin bir ekonomik entegrasyon biçimi” olarak tanımlıyor; ancak ayrı bir senaryo olarak ele almıyor. Türkiye daha çok risk başlığında görünüyor. Ayrıca, Çin yatırımları üzerinden önlemlerin etkisiz kılınması riski bağlamında da değerlendiriliyor. Türkiye’nin Avrupa sanayisine kattığı değer de aynı metinde yer alıyor: Türk çeliği AB otomotivine düşük karbonlu girdi sağlayabiliyor. Ancak model yalnızca AB üye devletlerini kapsıyor ve yukarıda belirttiğim gibi senaryolar ikame, kapasite ve maliyet kısıtları olmaksızın raporlanıyor. Bu varsayımlar altında, Türkiye’nin dışarıda kaldığı senaryolarda Türk girdilerinin ikame edilmesi, yukarıda değindiğim Çekya, Slovenya ve Slovakya örneklerinde olduğu gibi, yalnızca AB ülkeleri açısından kazanç olarak görünüyor. Hatta bunlara Bulgaristan da eklenebilir: Bulgaristan, Senaryo 2’de GSYH etkisinin en yüksek olduğu ilk yedi ülke arasında yer alıyor. Fakat tüm bu tedarik değişiminin hangi kapasiteyle, ne kadar maliyetle ve ne kadar sürede ikame edilebileceği; edilemezse talebin Çin’e kayıp kaymayacağı, Avrupa’nın bu senaryolarında yanıtsız kalıyor. Türkiye’nin pozisyonunu ve argüman setini oluşturmak için, kendisine özgü senaryoların Avrupa üzerindeki etkilerinin de ayrıntılı biçimde çalışılması gerekiyor.

2. YENİ REKABET ORTAMINDA TÜRKİYE NE YAPMALI?

Sektöre ve teknolojiye özgü hazırlık ihtiyacı

Avrupa’nın yeni teknolojileri sanayiye taşıma, geleneksel değer zincirlerine entegre etme ve ölçeklendirme ihtiyacı var. Fakat bunun için gereken sanayi altyapısını ve pazar büyüklüğünü tek başına sağlaması zor. Türkiye’de ise önemli bir sanayi kapasitesi ve geleneksel sektörlerde güçlü bir beceri seti var. Üstelik Türkiye, Gümrük Birliği’nin yürürlüğe girmesinden bu yana AB ürün standartları, teknik düzenlemeleri ve sektörel uyum mevzuatıyla büyük ölçüde aynı çerçevede çalışıyor (TEPAV, 2026). Türkiye’nin ihtiyacı ise yeni teknolojilere zamanında odaklanmak ve öncelikli sektörlerde yüksek katma değerli üretime geçişi sağlayıp yaygınlaştırmak. Bu iki ihtiyaç birbirini tamamlıyor.

Made in Europe sürecinde Türkiye’nin pozisyonunu belirlemek için meselenin iki yönlü ele alınması gerekiyor. İlk yön için güçlü bir zemin var. Mart-Haziran 2026’da TOBB ve TEPAV iş birliğinde hazırlanan “Made in Europe” raporu, 3 Kasım’da TEPAV’da düzenlenecek toplantıda tartışmaya açılıyor. Raporda, IAA taslağının ve AB’nin Hindistan ve MERCOSUR anlaşmalarının Türkiye’nin imalat sanayi ticaretine olası etkileri ürün ve sektör bazında inceleniyor (TEPAV, 2026). Raporu takiben başlayan sektörel çalışma programı da aynı yaklaşımla bu etkileri sektörler özelinde derinleştirecek. Ancak bu notta ele aldığım güncel gelişmeler, meselenin ikinci yönüne de acilen bakmayı gerektiriyor. Fransa ve Almanya’nın 15 Ekim’de otomotivde “Made in Europe” tanımını Türkiye’yi dışarıda bırakacak şekilde daraltması, Avrupa Parlamentosu çalışmasının en dengeli bulduğu Senaryo 2’nin Türkiye’yi dışarıda bırakması ve bu senaryolarda ikamenin maliyetinin yanıtsız kalması aynı yere işaret ediyor. Türkiye’nin Avrupa sanayisinin bir parçası olduğu ve Avrupa sanayisinin güçlenmesinin iki tarafın ortak çıkarına hizmet ettiği yaklaşımından hareketle, bu maliyetin Türkiye’nin

sektörlerine odaklanan senaryolarla ortaya konması gerekiyor. Türkiye’nin kapsama alınması talebi, ancak dışarıda kalmanın Avrupa’ya neye mal olacağı ürün ve sektör bazında ortaya konulduğunda ortak çıkar argümanına dönüşebilir.

AB, pazara erişimi tarifelerle değil; ürün standartları, teknik düzenlemeler, menşe ve içerik şartları ile karşılıklılık üzerinden yeniden tanımlıyor ve bu kurallar Gümrük Birliği’nin işleyiş çerçevesini de fiilen değiştiriyor. Mesele artık Gümrük Birliği’nin güncellenip güncellenmeyeceği değil, Türkiye’nin bu fiili dönüşümü ne ölçüde şekillendireceği. Bu tablo, Türkiye’nin otuz yıllık sanayi politikası deneyimiyle birlikte okunmalı. Türkiye bu dönemde küresel değer zincirlerine eklemlendi, ihracat sepetini çeşitlendirdi ve bölgenin önemli sanayi ülkelerinden biri oldu. Ancak teknoloji ekosistemine yönelik adımlara rağmen sanayide beklenen teknolojik dönüşüm gerçekleşmedi; yüksek teknolojili ihracatta da son otuz yılda beklenen değişim yaşanmadı. Yeni kurallar bu açığı görünür kılıyor. IAA taslağında ve Fransa-Almanya belgesinde “Made in Europe” şartları sektör düzeyinde değil, teknoloji bileşeni düzeyinde yazılıyor. Yani rekabet artık yüksek ve düşük teknolojili sektör ayrımı üzerinden değil, geleneksel değer zincirlerine giren yeni teknolojilerdeki yetkinlikler ve yeni ürün standartları üzerinden tanımlanıyor.

Bu doğrultuda, Türkiye’nin sanayi politikası, yeni rekabet ortamı dikkate alınarak sektörlere özgü biçimde şekillendirilmeli. Teknolojik dönüşümün farklı aşamaları, farklı kabiliyetler ve araçlar gerektiriyor. Bu nedenle her sektör için hangi yeni teknoloji alanlarının hangi değer zincirlerinde nasıl bir etki yaratacağı ve Türkiye ile AB’nin rekabet gücüne nasıl katkı sağlayacağı belirlenmeli. Brüksel’de “Hangi sektörde kim Avrupalı?” sorusuna verilecek cevap, Türkiye’nin hangi sektörlerde ve hangi teknoloji bileşenlerinde Avrupa’nın sorunlarına çözüm sunabildiğini ve hedeflerine katkı sağlayabildiğini ortaya koymasına bağlı. Bu katkıyı gösterecek analiz, Türkiye’nin sanayi politikasındaki önceliklerini belirlemek için gereken analizle büyük ölçüde örtüşüyor. Meselenin iki yönü birlikte ele alındığında hem Brüksel’deki müzakereler için somut bir hazırlık çerçevesi hem de Türkiye’nin yeni sanayi politikası için sektöre ve teknolojiye özgü bir yol haritası ortaya çıkabilir. Bu tablo, Türkiye için beş başlıkta toplayabileceğim acil bir hazırlık sürecine işaret ediyor:

- **Türkiye’nin Avrupa değer zincirlerindeki yerini şirket, sektör ve ürün düzeyinde ortaya koymak:** Avrupa açısından etki ve maliyet hesabının ön koşulu, Türkiye’nin hangi Avrupalı şirket gruplarının hangi sektör ve ürünlerinde nasıl yer aldığını bilmek ve haritalamak. Bu harita aynı zamanda Fransa-Almanya belgesinin bileşen listesiyle aynı dili konuşmalı ve olası benzer belgelere de hitap edebilecek şekilde hazırlanmalı.
- **Avrupa’nın senaryo 2 çerçevesinin Avrupa’ya maliyetini ürün bazında ve şirket grupları için hesaplamak:** Avrupa Parlamentosu çalışmasının en dengeli bulduğu Senaryo 2’nin ve Fransa-Almanya tanımının, yani Türkiye’nin dışarıda kaldığı bir “Made in Europe”un Avrupa ülkelerine maliyeti ortaya konmalı. Aynı hesap, Senaryo 2’de baştan kapsama alınan Güney Kore gibi ortaklarla karşılaştırmalı yapılmalı. Türkiye, Avrupa Parlamentosu modelinin kapsamadığı sorulara kendi argümanları için cevap verecek hesapları yapmalı.
- **Kamu alımlarını AB’ye açmanın senaryolarını ve koşullarını belirlemek:** Türkiye GPA’ya taraf değil ve AB’nin 22 Ekim 2024 tarihli Kolin kararından sonra Türk firmaları AB kamu alımı direktiflerine dayanarak eşit muamele talep edemiyor (TEPAV, 2026). IAA kamu alımında eşdeğerliği “ilgili yükümlülük” şartına, Fransa-Almanya belgesi de kapsama girişi tam karşılıklılığa, yani Avrupa tercihi sistemini benimsemeye bağlıyor. Türkiye ise kamu alımlarını yerlileştirme aracı olarak kullanıyor (TEPAV, 2026). Bu

yüzden sektör sektör iki taraf birlikte hesaplanmalı: Türkiye AB kamu alımlarına erişimle ne kazanır, kendi kamu alımlarını açmakla ne kaybeder? Bu hesap, Gümrük Birliği’nin güncellenmesi, ikili bir kamu alımları anlaşması ya da GPA’ya katılım seçeneklerinden hangisinin daha uygun olduğunu da gösterebilir.

- **Ürün standartlarını sanayi ve ticaret politikasının ana bileşenlerinden biri olarak öne çıkarmak:** AB pazara erişimi tarifelerle değil, yeşil ve dijital ürün standartlarıyla tanımlıyor (ekotasarım, Batarya Tüzüğü, Sınırda Karbon Düzenleme Mekanizması, dijital ürün pasaportu vb). Türkiye’nin ürün standartları ise bugüne kadar büyük ölçüde ürün güvenliğine odaklandı (TEPAV, 2026). Bu yeni parametreler teknik mevzuata AB takvimine paralel aktarılmalı. Akreditasyon, uygunluk değerlendirme, sertifikasyon ve AB yöntemiyle uyumlu ölçüm, raporlama ve doğrulama kapasitesi güçlendirilmeli. Bu aynı zamanda Türkiye’nin Çin yatırımları üzerinden önlemlerin etkisiz kılınması riski başlığında görülmesine verilebilecek en somut cevaplardan biri olabilir.
- **Türkiye’nin sanayi politikasının derinliğini artırmak ve odaklı hale getirmek:** Yukarıda da bahsettiğim gibi kurallar sektör sektör ve teknoloji bileşeni düzeyinde yazılırken Türkiye’nin yanıtı da sektöre ve teknolojiye özgü olmak zorunda. Bu yüzden her öncelikli sektörde, Fransa-Almanya belgesindeki gibi bileşenlerden hangilerinde Türkiye’nin ölçekli üretim yapabileceği belirlenmeli. TRL 4-6 düzeylerindeki boşluğu doldurmak üzere, Fraunhofer modelini temel alan bir teknoloji arayüzü yapısı pilot uygulamalarla bir an önce hayata geçirilmeli (TEPAV, 2026). Pilot üretim ve test altyapısı, ölçeklendirme finansmanı ve ilk müşteri işlevi gören kamu talebi aynı çerçevede tasarlanmalı. Teknolojinin geliştirilmesini ve yaygınlaştırılmasını farklı araçlarla destekleyecek odaklı ve akıllı bir sanayi politikası tasarımına gidilmeli.

KAYNAKÇA

Almanya ve Fransa. (15 Ekim 2026). Joint German-French Position on the Automotive Package.

Avrupa Komisyonu. (Şubat 2025). Competitiveness Progress Report on Clean Energy Technologies.

Avrupa Komisyonu. (Mart 2026). Proposal for a Regulation establishing a framework of measures for the acceleration of industrial capacity and decarbonisation in strategic sectors (Industrial Accelerator Act)

Avrupa Komisyonu. (Eylül 2026). Proposal for a Regulation on public contracts and concessions (Public Procurement Act).

Avrupa Komisyonu. (2026). Public procurement. https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/public-procurement_en

Draghi, M. (Eylül 2024). The Future of European Competitiveness. Avrupa Komisyonu.

Guadagno, F., Giffoni, F., Reiter, O. ve Schito, M. (Eylül 2026). Developing lead markets through “Made in Europe”: Evaluating mandatory procurement instruments and their economic impact. Avrupa Parlamentosu, PE 795.719.

TEPAV. (Haziran 2026). AB “Made in Europe” Politikaları ile Hindistan ve MERCOSUR Ticaret Anlaşmalarının Türkiye’nin İmalat Sanayi Ticaretine Olası Etkilerinin Ürün Bazında Analizi. TEPAV. https://files.tepav.org.tr/upload/files/1793452956470-0.TEPAVMadeinEurope_Raporu062026.pdf