

ÇİN'İN OTOMOTİV TEDARİK ZİNCİRİNDE ZORLA ÇALIŞTIRMA VE TÜRKİYE'YE YÖNELİK RİSKLER

Nihal İmamoğlu

Politika Notu No. 1
Kasım 2025

Giriş

Doğu Türkistan, Çin'in uzun süredir sürdürdüğü baskı ve asimilasyon politikalarının odağında yer almakta; Uygur ve diğer Müslüman Türk toplulukları sistematik hak ihlallerine maruz bırakılmaktadır. Çin hükûmeti bu uygulamaları çeşitli politik gerekçelerle meşrulaştırırken milyonlarca insanı devlet destekli iş gücü transfer programları aracılığıyla sanayi üretimine zorla entegre etmektedir. Ortaya çıkan zorla çalıştırma düzeni ise ağır insan hakları ihlalleri içermekle birlikte, küresel tedarik zincirlerinin etik bütünlüğünü de doğrudan tehdit eden bir mekanizma hâline gelmektedir. Bu bağlamda en yüksek maruziyeti yaşayan alanlardan biri otomotiv sektörüdür. Çelik, alüminyum, bakır ve batarya bileşenleri gibi temel girdiler, yalnızca üretim süreçleri bakımından değil, tedarik zincirlerinin sürdürülebilirliği ve etik standartların korunması açısından da belirleyici rol oynamaktadır. Doğu Türkistan'daki sistematik zorla çalıştırmanın bölgesel ekonomik-politik stratejinin bir parçası hâline getirilmesi, otomotiv endüstrisi açısından ciddi etik, hukuki ve ticari riskler doğurmaktadır.

Bu politika notu, Çin otomotiv sektörünün yapısını ve Doğu Türkistan'daki zorla çalıştırma bağlantılarını analiz etmeyi amaçlamaktadır. Ayrıca mevcut politika boşluklarını ortaya koyarak karar alıcılar, diplomatlar, sektörel üreticiler, yatırımcılar ve piyasa düzenleyiciler için uygulanabilir öneriler sunmayı hedeflemektedir. Amaç, hem etik risklerin yönetilmesine hem de Türkiye ve küresel aktörlerin sorumluluklarına ışık tutmaya katkı sağlamaktır.

1. Doğu Türkistan'da Sistematik Zorla Çalıştırma

Çin hükûmetinin, Doğu Türkistan'daki Uygurlara ve diğer Müslüman Türklere yönelik zorla çalıştırma uygulamaları, uluslararası kuruluşlar tarafından 2017'den itibaren belgelenmektedir. Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (ILO) raporları Çin'in "ihtiyaç fazlası" olarak nitelendirdiği işçileri, ülke genelinde devlet tarafından yönetilen çalışma programlarına transfer ederek "zorla çalıştırma faaliyetlerini genişlettiğini" belirtmektedir. Bu transferler, genellikle mesleki eğitim ve öğretim merkezleri olarak adlandırılan kamplar aracılığıyla gerçekleştirilmektedir. Bu merkezlerin, fiilen Doğu Türkistan'daki Müslüman halkı keyfi olarak gözetim altında tuttuğu ve bu sürecin giderek "hapishanelerde uzun süreli mahkumiyetlere" dönüştüğü kaydedilmektedir. Bu uygulamaların temelinde Çin hükûmetinin dinî ve kültürel baskı politikaları yatmaktadır.

Doğu Türkistan'daki kamplara kapatılma gerekçesi olarak gösterilen "aşırılık" fiilleri; namaz kılmak, oruç tutmak gibi dinî ibadetleri yerine getirmek, dinî ve millî kültüre dair eserler bulundurmak veya yurt dışındaki kişilerle iletişim kurmak gibi temel insan hakları kapsamına giren eylemlerdir.

Genel Yayın Yönetmeni:

Vildan Kadioğlu Sarıyaşar

Yazar:

Nihal İmamoğlu

Editör:

Amine Ertürk

Tasarım:

Raşidin Buğda



ETHR



Görsel 1. Kızılsu Kırgız Özerk İli'ndeki Jiangsu Endüstri Parkı'nda bulunan Feifeng Araç Endüstrisi (Kexhou) Co., Ltd. çalışanı elektrikli motosiklet monte ederken. Kasım 2023. Kaynak: Shiliuyun/Xinjiang Daily, Paizati Abdu.

Adrian Zenz, yaklaşık 1,8 milyon kişinin zorla çalıştırmanın yaygın olduğu toplama kamplarında tutulduğunu bildirmektedir. Bu süreçte, fiziksel ve psikolojik işkencenin de yaygın olduğu belirtilmektedir. BM'nin eşitlik ve insan onuruna dayalı temel ilkeleri uyarınca hiçbir topluluk ayrımcılığa veya zorla çalıştırmaya maruz bırakılamaz. Ancak Doğu Türkistan'daki Uygur, Kazak, Kırgız ve Özbek nüfusu bu ilkelerle açıkça çelişen "modern kölelik" uygulamalarına maruz bırakılmaktadır. Kamplardan salıverilen kişilerin ise genellikle tekstil, elektronik, pil ve güneş paneli gibi sektörlerde çalışmaya zorlandığı vurgulanmaktadır.

Çin hükûmeti, bu sistematik uygulamaları "mesleki eğitim", "yoksulluğu azaltma", "çalışma yoluyla yeniden eğitim" ve "terörle mücadele" gibi söylemlerle meşrulaştırmaya çalışmaktadır. Öte yandan hükûmet, kendisine yöneltilen zorla çalıştırma ve diğer insan hakları ihlalleri iddialarını reddetmekte ve tüm işçileri korumak adına yerel yasaların yürürlükte olduğunu savunmaktadır. Ancak bu resmî açıklamalara rağmen Çin, iddiaların merkezindeki kampların ve fabrikaların uluslararası heyetler tarafından bağımsız bir şekilde incelenmesine kesinlikle izin vermemektedir.

2. Arka Plan: Çin'in Otomotiv Sektöründeki Konumu

Çin son yıllarda küresel otomotiv endüstrisinde başat güç hâline gelmiştir. 2022'de 27 milyon araç üreterek dünya otomotiv üretiminin üçte birinden fazlasını üstlenmiş, aynı yıl 5,1 milyon elektrikli araç üreterek bu alanda da küresel lider konumuna ulaşmıştır (Human Rights Watch, 2024b). Çin hükûmetinin Made in China 2025 ve 14. Beş Yıllık Plan stratejileri; otomotiv parçaları, çelik, alüminyum ve batarya üretimini doğrudan öncelikli sektörler olarak tanımlamaktadır (Uluyol, 2025). Bu kapsamda üretim süreçleri, devlet politikasıyla Doğu Türkistan'a kaydırılmıştır. Böylece bölge, Çin için ağır sanayi merkezi, küresel otomotiv endüstrisi için kritik bir üretim merkezi hâline getirilmiştir. Bu noktada "fazla iş gücü" olarak tanımlanan Uygur nüfusu, zorla çalıştırma rejimi üretim sürecinin bir parçası hâline getirilmiştir (Uyghur Human Rights Project, 2023).

Otomobil üretiminde kullanılan alüminyum, çelik, bakır, bataryalar ve lastikler gibi hayati öneme sahip bileşenlerin önemli bir kısmı Doğu Türkistan'dan tedarik edilmektedir. Özellikle bölgedeki alüminyum üretimi, Çin'in toplam alüminyum üretiminin beşte birini oluşturmaktadır. Bölgenin bu stratejik rolü, hükûmetin sağladığı cömert teşvikler, gevşek iş gücü yasaları ve işlenmiş ham maddeye kolay erişim gibi faktörlerle desteklenmektedir. Bu durum, otomotiv parçası üreticilerinin son beş yılda Doğu Türkistan'daki operasyonlarını artırmasına yol açmıştır.

Yapılan araştırmada, otomotiv endüstrisiyle ilgili 96 şirketin Doğu Türkistan'da madencilik işleme veya üretimi yaptığı, bu şirketlerden 38'inin ise iş gücü transfer programlarına katıldığı tespit edilmiştir (Uluçol, 2025). Bu durum, 100'den fazla uluslararası otomobil ve parça üreticisinin bu şirketlerden parça tedarik etme riski altında olduğunu göstermektedir. Sheffield Hallam Üniversitesinin "İtici Güç" raporunda adı geçen ve bu riskle ilişkilendirilen önde gelen firmalar arasında Volkswagen, Honda, Ford, General Motors, Toyota, Tesla ve BYD gibi küresel markalar yer almaktadır.

3. Zorla Çalıştırma Bağlantıları

Çin otomotiv sektöründe kullanılan çelikten alüminyuma, bakırdan batarya bileşenlerine kadar birçok kritik girdinin üretiminde, devlet destekli iş gücü transfer programlarıyla kurulan yapısal bağlantılar bulunmaktadır. Aşağıda, otomotiv tedarik zincirlerinde yer alan başlıca girdilerin üretim süreçleri üzerinden bu bağlantılar ele alınmaktadır.

Çelik: Çelik, otomobil şasesi ve gövde üretiminin temel bileşeni olduğundan otomotiv sektöründe yüksek risk taşımaktadır. Dünyanın en büyük çelik üreticisi Baowu, devlet destekli iş gücü transfer programlarına katılmıştır. Covid-19 kısıtlamaları sırasında transfer edilen Uygur işçiler; fabrikalara saatlerce yürütölmüş, ardından düşük standartlı tesislerde karantinaya alınarak çelik üretimine devam etmeye zorlanmıştır (Uluçol, 2025).



Görsel 2. SAIC Volkswagen Co. Ltd. fabrikası, Urumçi Ekonomik ve Teknolojik Kalkınma Bölgesi, 2021. Kaynak: Mark Schiefelbein

Alüminyum: Doğu Türkistan, 2010'da 1 milyon ton olan alüminyum üretimini 2022'de 6,6 milyon tona çıkararak küresel arzın %9'unu karşılar hâle gelmiştir (Human Rights Watch, 2024a). Alüminyum; motor blokları, jantlar ve elektrikli araç batarya folyoları gibi pek çok otomobil parçasında kullanılan temel bir ham maddedir. Ancak tedarik zincirlerinde zorla çalıştırma ile bağlantılı alüminyum üretimi, insan hakları ihlallerinin kolayca gizlenebildiği bir yapıya sahiptir. Alüminyum genellikle "külçe" formunda işlenmekte ve menşeyi gizlemek amacıyla farklı malzemelerle eritilerek alaşımlara dönüştürülmektedir. Bu durum, nihai ürünün kaynağının izlenmesini neredeyse imkânsız hâle getirmektedir. Üstelik Xinjiang East Hope ve Tianshan Aluminum gibi bölgedeki büyük üreticiler, Sincan (Xinjiang) Üretim ve İnşaat Kolordusu (Xīnjiāng Shēngchǎn Jiànshè Bīngtuán) kısa adıyla Bingtuan ile yakın ilişkilere sahiptir (Uluyol, 2025).

Doğu Türkistan ekonomisinin bel kemiğini yarı-askerî, ekonomik ve zirai nitelikli Bingtuan oluşturmaktadır. Bingtuan, merkezî hükûmete bağlı ve ekonomik kalkınma, ham madde üretimi, tarım, turizm ve istihdam alanlarında bölgedeki en önemli aktördür. Bu yapı, Doğu Türkistan ekonomisinde devletin nasıl tekelleştiğini anlamak açısından büyük önem taşımaktadır. Bingtuan, kuruluşundan itibaren oluşturduğu iş alanları ve kurduğu şehirler, fabrikalar ve çiftliklerle Çin'in kalabalık doğu ve merkez şehirlerinden göç eden/ettirilen Han Çinlilerin Doğu Türkistan topraklarına yerleştirilmesinde de kolaylaştırıcı bir rol oynamaktadır. Bingtuan'ın bu rolü, Uygur halkına yönelik kitlesel gözaltılar, gözetim ve zorla çalıştırma politikalarının uygulanmasında büyük önem taşımaktadır.

Bingtuan, hem askerî hem de ekonomik işlevleri bulunan, "devlet içinde devlet" niteliğinde bir yapı olarak zorla çalıştırmayı sistematik biçimde örgütlemektedir. Uygurlar, bu yapı kapsamında "fazla iş gücü" olarak tanımlanmış ve tarım ile sanayi işletmelerine zorla transfer edilmiştir (UHRP, 2018). Bu nedenle Bingtuan, ABD tarafın-

dan zorla çalıştırma ve insanlığa karşı suçlara iştirak gerekçesiyle yaptırım listesine alınmıştır. Ayrıca otomotiv sektörü özelinde, Volkswagen gibi küresel şirketlerin Bingtuan ile bağlantılı ortak girişimlerinde bu riskleri göz ardı ettiği belgelenmektedir (Human Rights Watch, 2024a).

Bakır: Çin, dünyanın en büyük bakır rafinerisi konumunda bulunmaktadır. Doğu Türkistan'da en büyük bakır madencisi ve işleyicisi, Xinjiang Nonferrous Metals şirkettir. Bu şirketin madencilik faaliyetleri/operasyonları, Doğu Türkistan'ın güneyindeki Uygurların, "iş gücü transferi" adı altında ideolojik olarak "eğitilmesini" amaçlayan programların hazırlanması ve uygulanmasında pilot bölge olarak kullanılmıştır. İşçiler ailelerinden zorla uzaklaştırılmış ve son derece tehlikeli koşullarda çalışmaya zorlanmıştır. Zijin Mining gibi büyük şirketler de bölgedeki zorla çalıştırma programlarına dahil olmuştur (Uluyol, 2025).

Batarya: Doğu Türkistan'da batarya üretimi, çevresel etkiler ve insan hakları ihlalleri bakımından ciddi riskler taşımaktadır. Bölgede faaliyet gösteren Camel Group, Çin'in önde gelen batarya üreticilerinden biri olup devlet tarafından kurşun eritme ve batarya üretimi için lisanslandırılmıştır. Otomobil motorlarında kullanılan bataryalar, ağırlıklarının yaklaşık %60'ını kurşunun oluşturması nedeniyle hem işçiler hem de çevrede yaşayan topluluklar için önemli sağlık tehditleri yaratmaktadır. Kurşun eritme sürecinde açığa çıkan toksik maddeler, rüzgâr yönündeki yerleşim alanlarına yayılarak ciddi çevre kirliliğine yol açmaktadır. Bu nedenle Çin'in doğusundaki birçok tesis kapatılmıştır. Camel Group'un tesislerinde, işçilerin ideolojik eğitim ve askerî disiplin altında çalıştırıldığı bildirilmekte; bölgede sık görülen "kanında yüksek kurşun tespit edilmesi" vakaları nedeniyle şirket yaptırımlarla karşılaşmaktadır. Ayrıca elektrikli araç bataryalarının üretiminde kullanılan lityum, nikel ve kobalt gibi stratejik madenlerin de Doğu Türkistan'da işlenmesi, elektrikli araç sektörünü doğrudan zorla çalıştırma sistemine bağlamaktadır (Uluyol, 2025).

Elektronik: Elektronik parçalar, özellikle akıllı araç teknolojilerinde kritik rol oynamaktadır. Devre kartı, sensör ve ekran üretiminde Uygurların zorla iş gücü transferlerinin izleri bulunmaktadır. Uygurlar, iş gücü transferi kapsamında rızaları alınmadan Çin'in doğusundaki fabrikalara gönderilmektedir. Dünyanın en tanınmış elektronik markalarının bazı tedarikçileri, devlet destekli bu iş gücü transferlerinden doğrudan yararlanmıştır.

İç Donanım ve Lastikler: Xinjiang Guanghui Group, merkezi Urumçi'de bulunan büyük bir otomotiv parça üreticisidir. 2021'de Çin'in en büyük otomobil bayisi olmasının onuncu yılını kutlayan şirket, kendi raporlarına göre Çin'de BMW'nin en büyük bayisi konumundadır ve Doğu Türkistan'da Volkswagen otomobilleri de satmaktadır. Xinjiang Guanghui Group, Doğu Türkistan'da devlet destekli iş gücü transferleri dâhil olmak üzere baskıcı hükûmet programlarına aktif katılım göstermektedir. Bu kapsamda, 2018'de Doğu Türkistan'ın güneyindeki köylerde beş "yoksullukla mücadele fabrikası" inşa edilmiş ve bu tesislerde köylerden getirilen işçiler düşük ücretlerle ve asgari ücretin altında çalıştırılmıştır. Hotan Xibao Oto Malzemeleri Şirketi, Lop ilçesindeki Pekin Endüstri Parkı içinde yer almakta ve parkta dört toplama kampı bulunmaktadır. Ayrıca diğer üç fabrika, otomotiv sektörü için paspas, koltuk minderleri, cam ve gövde filmleri gibi ürünler üretmektedir. Guanghui'nin bu fabrikaları ve iş gücü transferleri, şirketin "yoksullukla mücadele" perdesi arkasında zorla çalıştırmayla doğrudan bağlantısını göstermektedir.

4. Mevcut Politika Çerçevesi ve Boşluklar

ABD, zorla çalıştırma ürünlerinin küresel tedarik zincirlerindeki döngüsüne karşı en kapsamlı yasal mekanizmalardan birini geliştirmiştir. 21 Haziran 2022 tarihinde yürürlüğe giren Uygur Zorla Çalıştırmayı Önleme Yasası (UFLPA), Doğu Türkistan'dan gelen tüm malların zorla çalıştırılarak üretildiği yönünde güçlü bir "çürütü-

lebilir varsayım" ilkesini benimsemiştir. Bu yasa, bir ithalatçının ürünlerinin zorla çalıştırma ile üretilmediğine dair "açık ve ikna edici kanıtlar" sunmasını zorunlu kılmaktadır.

ABD, UFLPA kapsamında özellikle tekstil ve güneş panellerini öncelikli sektörler olarak belirlemiş; ancak otomotiv de riskli sektörler arasında değerlendirilmiştir. ABD Gümrük ve Sınır Koruma Birimi (CBP); lityum iyon bataryalar, otomobil lastikleri ve alüminyum gibi otomotiv ham maddelerine yönelik denetimleri artırmıştır. Bu durum, tedarik zincirlerinin şeffaf olduğuna dair somut kanıt sunamayan otomotiv şirketlerini zor durumda bırakmaktadır. Yasayla birlikte, CBP, binlerce sevkiyata el koymuş ve otomotiv sektörü de bu denetimlerin hedefi olmuştur. UFLPA, sadece yasal bir gereklilik değil, aynı zamanda şirketleri tedarik zincirlerini baştan aşağı haritalamaya ve etik iş uygulamalarını benimsemeye teşvik eden bir ticaret politikası aracıdır.

Avrupa Birliği de benzer bir adımla zorla çalıştırma ile üretilen ürünlere karşı bir pazar yasağı düzenlemesi üzerinde anlaşmaya varmıştır (Human Rights Watch, 2024c). AB Konseyi ve Avrupa Parlamentosu arasında 5 Mart 2024'te geçici uzlaşısı sağlanan bu düzenleme, zorla çalıştırma yoluyla üretilen ürünlerin AB piyasasına arzını ve ihracatını yasaklamaktadır. 27 Kasım 2024 tarihinde yürürlüğe giren bu düzenleme, sadece ithal ürünleri değil, AB içerisinde üretilen veya ihraç edilen tüm ürünleri kapsamaktadır. Düzenleme, zorla çalıştırmayı ILO'nun 29 No'lu Sözleşmesi'ne göre tanımlamakta ve devlet otoriteleri tarafından dayatılan zorla çalıştırmayı da yasak kapsamına almaktadır. Bu düzenleme, AB üye ülkelerine, şüpheli ürünlere yönelik soruşturma yürütme ve bu ürünleri piyasadan çekme yetkisi vermektedir. Şirketlerden, tedarik zincirlerinin zorla çalıştırmadan arındırılmış olduğunu ispatlamaları ve risk analizleri yapmaları beklenmektedir (Avrupa Parlamentosu, 2024). ABD ve AB'nin bu yaklaşımları, zorla çalıştırmayı önleme çabalarında küresel bir standart belirlemekte ve bu tür ürünlerin dünya pazarlarında serbestçe dolaşmasını engellemektedir. Avrupa'nın lokomo-

tifi Almanya ise tedarik zinciri yarasını yürürlüğe koymuş olsa da Volkswagen'in Çin'deki ortak girişimleri üzerindeki sorumluluklarını reddetmesi, ulusal düzenlemelerdeki hukuki boşluklara işaret etmektedir (Human Rights Watch, 2024a). Küresel düzeyde ise Londra Metal Borsası (LME), alüminyum ticaretinde şeffaflığı artırmaya yönelik girişimler başlatmış fakat bu adımlar bağlayıcı zorunluluklar getirmekten uzak kalmıştır (Uluyl, 2025).

4.1. Türkiye'nin Çin ile Otomotiv Ticareti ve Mevcut Yasal Çerçevesi

Çinli otomotiv markaları, son yıllarda Türkiye pazarında kayda değer bir yükseliş göstermektedir. BYD ve Chery gibi Çinli otomotiv devlerinin Türkiye'ye yönelik yatırım kararları, pazarın dinamiklerini temelden değiştirmeye başlamıştır. Artan pazar payı, Türkiye için yeni bir risk katmanı oluşturmaktadır. Çin'de üretilen otomobillerin ve yedek parçaların Doğu Türkistan'daki zorla çalıştırma programlarıyla bağlantılı bileşenler içermesi, uluslararası raporlarla belgelenmiştir. Türkiye'nin Çin otomotiv sektörüne ekonomik entegrasyonu arttıkça bu etik ve yasal risklere olan maruziyeti de orantılı olarak artmaktadır. Bu durum, Türkiye'nin zorla çalıştırma ile üretilen ürünler için farkında olmadan bir "arka kapı" hâline gelme riskini beraberinde getirmektedir.

Türkiye 1930 tarihli ILO Zorla Çalıştırma Sözleşmesi'ni 1998 yılında onaylayarak zorla çalıştırmayı yasaklayan uluslararası yükümlülükleri kabul etmiştir. Ayrıca Türk Ceza Kanunu ve İş Kanunu gibi ulusal yasalar, zorla çalıştırma ve insan ticaretiyle mücadele amacıyla çeşitli düzenlemeler içermektedir (Kadioğlu Sarıyaşar, 2025). Ancak mevcut Gümrük Kanunu ve Ticaret Mevzuatı incelendiğinde, bu uluslararası taahhütleri küresel tedarik zincirleri bağlamında etkin bir şekilde uygulayacak spesifik hükümlerin eksik olduğu görülmektedir. Mevzuat, genellikle gümrük gözetimi, vergilendirme ve ürün güvenliği gibi konulara odaklanmaktadır. Zorla çalıştırma şüphesi taşıyan ürünlerin ithalatını doğrudan yasaklayacak veya ithalatçılardan bu konuda ispat talep edecek mekanizmalar mevcut değildir. Bu du-

rum, Türkiye'nin uluslararası hukuki taahhütleri ile fiilî ticaret politikaları arasında bir boşluk yaratmaktadır. Bu boşluk, yabancı şirketler için bir risk oluştururken Türkiye için de bu alanda uluslararası bir adım attığını gösterebileceği stratejik bir fırsat sunmaktadır.

Türkiye'deki Ford Otosan ve Takosan gibi bazı otomotiv şirketleri, kendi iç politikalarında zorla çalıştırma ve insan hakları ihlallerine karşı sıfır tolerans yaklaşımını benimsemiştir (Takosan, 2022; Ford Otosan, t.y.). Bu şekilde düzenlemelere sahip olan otomotiv şirketlerinin sayısının artması ve fiilî olarak da bu düzenlemelerin hayata geçirilmesi gerekmektedir.

Sonuç olarak, Türkiye'de otomotiv sektöründe Uygur zorla çalıştırmasına dair herhangi bir bağlayıcı yasal düzenleme veya ithalat yasağı bulunmamaktadır.

5. Politika Önerileri

Karar Alıcılara:

"Zorla Çalıştırma ile Üretilen Mallara Yönelik Türkiye Yasası" Hazırlanması: ABD'nin UFLPA modelinden ilham alınarak, Doğu Türkistan gibi insan hakları ihlallerinin yaygın olduğu bölgelerden gelen belirli ürün kategorileri için "çürütülebilir varsayım" ilkesini benimseyen bir yasanın hazırlanması önerilmektedir. Bu yasa, ispat yükünü gümrükten ithalatçıya devrederek şirketleri tedarik zincirlerinin zorla çalıştırmadan arındırılmış olduğunu kanıtlamaya zorlayacaktır. Ayrıca yasa, Türkiye'nin bu konudaki duruşunu somutlaştıracak ve uluslararası standartlara uyumunu güçlendirecektir.

Mevcut Gümrük Kanunu'nda Değişiklikler: Zorla çalıştırma şüphesi taşıyan sevkiyatlara el koyma yetkisinin yasal zemine oturtulması için Gümrük Kanunu'na özel maddeler eklenmesi gerekmektedir. İnsan hakları özen yükümlülüğü şartları, ithalatçı şirketler için yasal bir zorunluluk hâline getirilmelidir.

- Zorla çalıştırma yasaları, otomotiv parçaları ve ham maddelerini açıkça kapsamalıdır.
- İthalat yasakları, özellikle alüminyum, çelik ve batarya bileşenleri gibi yüksek riskli ürünler için uygulanmalıdır.

Diplomatlara:

Uluslararası Alanda Türkiye'nin Aktif Rolü:

Türkiye, Birleşmiş Milletler ve ILO gibi uluslararası platformlarda zorla çalıştırma konusundaki süreçleri yakından takip etmeli ve insan hakları ihlallerine karşı daha belirgin bir duruş sergilemelidir. Bu yaklaşım, Türkiye'nin uluslararası imajını güçlendirecektir.

Benzer Konumdaki Ülkelerle İş Birliği: ABD ve AB'nin yasal modellerini incelemek üzere bir uzman heyetinin görevlendirilmesi ve benzer politikalar geliştiren ülkelerle bilgi paylaşımının artırılması önerilmektedir. Bu iş birliği, Türkiye'nin bu konuda atacağı adımların uluslararası standartlarla uyumlu ve etkin olmasını sağlayacaktır.

Sektörel Üreticilere:

Otomotiv Sektöründe Tedarik Zinciri Şeffaflığı

Standartlarının Oluşturulması: Otomotiv Sanayii Derneği (OSD) ve Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) gibi sektör derneklerinin öncülüğünde, zorla çalıştırma riskini azaltmaya yönelik tedarik zinciri haritalama ve şeffaflık standartları oluşturulmalıdır. Ford Otosan gibi halihazırda tedarik zincirinde "kölelik ve insan kaçakçılığına karşı sıfır tolerans" politikası benimsemiş şirketlerin iyi uygulamaları incelenerek bu uygulamalar sektör genelinde yaygınlaştırılabilir.

Yerli ve Yabancı Otomotiv Firmaları ile Stratejik

Diyalog: Türkiye'de operasyonu olan veya pazara giren Çinli ve uluslararası markalarla, tedarik zinciri şeffaflığı ve insan hakları risklerinin yönetimi konularında düzenli toplantılar ve iş birliği mekanizmaları kurulmalıdır. Bu diyalog, şirketlerin kendi iç denetim ve risk yönetimi süreçlerini geliştirmelerine katkı sağlayacaktır.

- Çıkış stratejisi olarak zorla çalıştırmayla bağlantılı tedarikçilerden kademeli şekilde çekilme önerilmektedir.
- Denetimlerin sınırlılıkları dikkate alınarak alternatif izleme yöntemleri geliştirilmelidir.

Yatırımcılara ve Piyasa Düzenleyicilere:

- Zorla çalıştırmayla bağlantılı şirketlerden yatırımlar çekilmelidir.
- Metal borsalarında zorunlu menşe ülke açıklaması ve tedarik zinciri şeffaflığı şartı getirilmelidir.

Sonuç

Küresel otomotiv endüstrisi, Çin'in Doğu Türkistan'da uyguladığı zorla çalıştırma sisteminden bağımsız düşünülemez. Üretimden tedarik zincirine kadar birçok kritik ham madde ve parçanın üretiminde sistematik insan hakları ihlalleri yaşanmakta, otomobil üretiminin neredeyse her aşaması bu ihlallerle bağlantılı hâle gelmektedir. Çelik, alüminyum, bakır ve batarya bileşenleri gibi temel girdiler; yalnızca üretim süreçleri açısından değil, aynı zamanda küresel ticaret, rekabet ve etik standartlar açısından da belirleyici riskler taşımaktadır.

Uluslararası kuruluşların raporları ve ABD ile AB'nin geliştirdiği yasal mekanizmalar, zorla çalıştırmanın küresel ticaretteki dönüştürücü etkisini ve ciddiyetini açıkça ortaya koymaktadır. Türkiye'nin Çinli otomotiv markalarıyla artan ticari ilişkileri, ülkeyi bu risklere doğrudan maruz bırakmakta ve Türkiye'nin zorla çalıştırma ürünleri için bir geçiş noktası hâline gelme potansiyelini artırmaktadır. Bu bağlamda eylemsizlik, uluslararası itibar kaybına ve adil olmayan rekabet nedeniyle yerli sanayinin zarar görmesine yol açabilir.

Etik ve hukuki boyutun yanı sıra zorla çalıştırma riskleri şirketler için de ciddi bir tehdit oluşturmaktadır. Tüketiciler, araçlarının zorla çalış-

tırılmış malzemeler içerip içermediğini bilmemekte; bu durum hem insan hakları açısından hem de şirketlerin itibarî, yasal ve ticari sorumlulukları açısından sürdürülemez bir hâl almaktadır. Hükûmetlerin daha sıkı düzenlemeleri ve şirketlerin köklü tedarik zinciri reformları olmaksızın otomotiv sektöründe zorla çalıştırmanın son bulması mümkün görünmemektedir.

Sonuç olarak, Türkiye'nin aktif ve stratejik bir yaklaşım benimsemesi kritik önem taşımaktadır. Yasal düzenlemelerin güçlendirilmesi, tedarik zincirlerinin şeffaf hâle getirilmesi ve yatırımcıların etik kriterleri gözetmesi hem insan haklarını koruyacak hem de Türkiye'nin uluslararası ticarete güvenilir bir aktör olarak konumlanmasını sağlayacaktır. Atılacak adımlar, etik iş uygulamalarını destekleyen, yerli sanayiye haksız rekabetten koruyan ve ülkenin küresel değer zincirlerindeki konumunu güçlendiren stratejik bir politika niteliği taşıyacaktır. Zorla çalıştırma ile mücadele, yalnızca bir insan hakları meselesi değil, 21. yüzyılın küresel ticaret düzeninde hayati öneme sahip bir stratejik önceliktir.

Kaynakça

Anadolu Ajansı. (2025, 14 Şubat). *BM, Çin hükümetinin, Uyghur ve Tibet'te zorla çalıştırma faaliyetini genişletiyor*. <https://www.aa.com.tr/tr/ayrimcilikhatti/ayrimcilik/bm-uluslararası-calisma-orgutu-cin-tibet-ve-sincanda-zorla-calistirma-faaliyetini-genisletiyor/1823704>

Australian Strategic Policy Institute. (2020, March 1). *Uyghurs for sale*. <https://www.aspi.org.au/report/uyghurs-sale/>

Business & Human Rights Resource Centre. (2022, September 2). *China: UN report finds it 'reasonable to conclude' forced labour present in Xinjiang*. <https://www.business-humanrights.org/en/latest-news/china-un-report-finds-it-reasonable-to-conclude-forced-labour-present-in-xinjiang/>

Cambridge University Press. (2025). *Automotive supply chain links to the Uyghur genocide: Reversing a growing crisis*. <https://www.cambridge.org/core/journals/business-and-human-rights-journal/article/automotive-supply-chain-links-to-the-uyghur-genocide-reversing-a-growing-crisis/01FDE42F15EDF6195F9F0C6EF6A4B250>

Capital. (2024, 1 Ekim). *BYD'nin otomobil yatırımı için yer tahsis yapıldı, sırada Chery var*. <https://www.capital.com.tr/haberler/tum-haberler/bydnin-otomobil-yatirimi-icin-yer-tahsis-yapildi-sirada-chery-var>

Capital. (2024, 9 Temmuz). *Çinli otomobil markaları Türkiye'de yatırım atağına kalktı*. <https://www.capital.com.tr/haberler/tum-haberler/cinli-otomobil-markalari-turkiyede-yatirim-atagina-kalkti>

European Parliament. (2024, December 15). *Regulation on prohibiting products made with forced labour on the Union market*. <https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-an-economy-that-works-for-people/file-forced-labour-product-ban/>

Ford Otomotiv Sanayi A.Ş. *Çalışma ilkeleri ve etik kuralları*. https://www.fordotosan.com.tr/documents/Kurumsal_Politikalar/calisma-ilkeleri-ve-etik-kurallari.pdf

Freedom United. (2022, 12 Şubat). *BM raporuna göre Uyghur Bölgesi'nde zorla çalıştırma hâlâ yaygın*. <https://www.freedomunited.org/tr/haber/zorla-%C3%A7al%C4%B1%C5%9Ft%C4%B1rma-ygur-un/>

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı. (1999). *4458 sayılı Gümrük Kanunu*. https://www.gumruk.com.tr/files/4458_sayili_gumruk_kanunu.htm

Human Rights Watch. (2021, July 22). *Aluminum: The car industry's blind spot. Why car companies should address human rights impacts of aluminum production*. <https://www.hrw.org/report/2021/07/22/aluminum-car-industrys-blind-spot/why-car-companies-should-address-human-rights>

Human Rights Watch. (2022, March 8). *Open letter to the UN High Commissioner for Human Rights: OHCHR cannot wait any longer on grave human rights abuses in Xinjiang*. <https://www.hrw.org/news/2022/03/08/open-letter-un-high-commissioner-human-rights-ohchr-report-grave-human-rights>

Human Rights Watch. (2023, July 9). *Volkswagen announces factory audit in Xinjiang. Can a human rights compliance review be credible amid crimes against humanity?* <https://www.hrw.org/news/2023/07/09/volkswagen-announces-factory-audit-xinjiang>

Human Rights Watch. (2024a, February 1). *Asleep at the wheel: Car companies' complicity in forced labor in China*. <https://www.hrw.org/report/2024/02/01/asleep-wheel/car-companies-complicity-forced-labor-china>

Human Rights Watch. (2024b, February 1). *China: Carmakers implicated in Uyghur forced labor. BYD, GM, Tesla, Toyota, VW risk tainted aluminum*. <https://www.hrw.org/news/2024/02/01/china-carmakers-implicated-uyghur-forced-labor>

Human Rights Watch. (2024, April 30). *Testimony of Jim Wormington before the Congressional-Executive Commission on China*. <https://www.hrw.org/news/2024/04/30/testimony-jim-wormington-congressional-executive-committee-china>

Human Rights Watch. (2024, July 2). *HRW urges European Commission to assess impact of state-imposed forced labor in Xinjiang, including on electric vehicle sector*. <https://www.hrw.org/news/2024/07/02/hrw-urges-european-commission-assess-impact-state-imposed-forced-labor-xinjiang>

Human Rights Watch. (2024c, July 10). *EU should add Xinjiang aluminum to forced labor database: Coordination with US needed to address state-imposed forced labor in China*. <https://www.hrw.org/news/2024/07/10/eu-should-add-xinjiang-aluminum-forced-labor-database>

International Labour Organization. (2022, September). *Global Estimates of Modern Slavery: Forced Labour and Forced Marriage*. https://www.ilo.org/sites/default/files/2025-09/ILO_GEMS-2022_Report_EN_Web.pdf

International Union of The East Turkistan Organizations. (2025, September 7). *Official Statement on the International Labor Organization's Visit to East Turkistan*. <https://udtsb.com/en//page/official-statement-on-the-international-labor-organization-39-s-visit-to-east-turkistan/297>

Kadioğlu Sarıyaşar, V. (2025, Şubat). *Zorla çalıştırma raporu. Doğu Türkistan İnsan Hakları İzleme Derneği (ETHR)*. <https://ethrw.org/raporlar/zorla-calistirma-raporu/>

Kadioğlu Sarıyaşar, V. (2025, Eylül). *Doğu Türkistan'da tarım ve gıda sektöründe zorla çalıştırma: Küresel görünüm ve Türkiye açısından politika riskleri*. Doğu Türkistan İnsan Hakları İzleme Derneği (ETHR). <https://ethrw.org/wp-content/uploads/2025/10/Ethr-Arastirma-Raporu-01-2.pdf>

Kasım, M. (2024). *Uygurların zorla çalıştırılması ve küresel tedarik zincirlerinde insan hakları ikilemi*. Uluslararası Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi (Özel Sayı), 01-20. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/4310494>

Murphy, L. T., Salcito, K., Uluyol, Y., Rabkin, M., & anonymous team of authors. (2025, July). *Driving force: Automotive supply chains and forced labor*. Sheffield Hallam University, Helena Kennedy Centre for International Justice. <https://shura.shu.ac.uk/34918/48/Driving%20Force%20Automotive%20Supply%20Chains%20and%20Forced%20Labor%20July%202025%20.pdf>

Paizati Abdu. (2023, November). *Feifeng Vehicle Industry employees assembling electric motorcycles at Jiangsu Industrial Park in Kızıl Su (Photograph)*. Shiliuyun/Xinjiang Daily. https://x0.ifengimg.com/res/2024/182B6C57052CIE2A659A3A7C9266050C0628A58B_size595_w800_h600.jpg

Schiefelbein, M. (2021). *SAIC Volkswagen Co. Ltd. factory, Urumqi Economic and Technological Development Zone, No. 4253 Wansheng Avenue [Photograph]*. In East Turkistan Press and Media Association (Ed.), *ISTIQLAL: Monthly journal of press*, May 2024. https://turkistanpress.com/en/upload/Dokuman/opt-istiqlal-monthly-journal-of-press-may-2024_compressed-1-060267VKXTGXF9G33QS.pdf

Takosan Otomobil Göstergeleri San. ve Tic. A.Ş. (2022). *Çalışma Standartları –Etik Kuralları– Rüşvet Yolsuzlukla Mücadele ve Sıfır Tolerans Politikası*. <https://takosan.com.tr/tr/calisma-standartlari-etik-kurallari-rusvet-yolsuzlukla-mucadele-ve-sifir-tolerans-politikasi>

Uluslararası Çalışma Örgütü. (1957). *105 No'lu Zorla Çalıştırmanın Kaldırılması Sözleşmesi*. <https://www.ilo.org/tr/resource/105-nolu-zorla-calistirmanin-kaldirilmasi-sozlesmesi>

United Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers of America. (2022, December 6). *UAW Calls on Auto Industry to Cut Ties to State-Sponsored Forced Labor in China*. <https://uaw.org/uaw-calls-auto-industry-cut-ties-state-sponsored-forced-labor-china/>

United Nations. *Universal Declaration of Human Rights*. <https://www.un.org/en/about-us/universal-declaration-of-human-rights>

United States Senate Committee on Finance. (2024, May 20). *Automakers Shipped Cars and Parts Made by Chinese Company Banned for Forced Labor to the United States; Car Companies Are Failing to Police Their Supply Chains For Chinese Components Made with Forced Labor, Finance Committee Majority Staff Investigation Finds*. <https://www.finance.senate.gov/chairmans-news/automakers-shipped-cars-and-parts-made-by-chinese-company-banned-for-forced-labor-to-the-united-states-car-companies-are-failing-to-police-their-supply-chains-for-chinese-components-made-with-forced-labor-finance-committee-majority-staff-investigation-finds>

Uyghur Human Rights Project. (2018, April). *The Bingtuan: China's paramilitary colonizing force in East Turkestan*. <https://uhrp.org/report/the-bingtuan-chinas-paramilitary-colonizing-force-in-east-turkestan/>

Uyghur Human Rights Project. (2021, June 3). *Human rights groups urge U.S. soccer to end Volkswagen partnership*. <https://uhrp.org/statement/human-rights-groups-urge-u-s-soccer-to-end-volkswagen-partnership/>

Uyghur Human Rights Project. (2022, December 6). *Car industry must take immediate action to exit the Uyghur Region*. <https://uhrp.org/statement/car-industry-must-take-immediate-action-to-exit-the-uyghur-region/>

Uyghur Human Rights Project. (2024, March 5). *Surveillance tech series: DJI's links to human rights abuses in East Turkistan*. <https://uhrp.org/report/surveillance-tech-series-djis-links-to-human-rights-abuses-in-east-turkistan/>

Uyghur Human Rights Project. (2024, June 7). *Recent entity list additions are an important step in strengthening UFLPA enforcement*. <https://uhrp.org/statement/recent-entity-list-additions-are-an-important-step-in-strengthening-uflpa-enforcement/>

Uyghur Human Rights Project. (2024, October 3). *Coalition calls on industry to cease audits in Uyghur Region*. <https://uhrp.org/statement/coalition-calls-on-industry-to-cess-audits-in-uyghur-region/>

Zenz, A. (2019, November 24). *"Wash Brains, Cleanse Hearts": Evidence from Chinese government documents about the nature and extent of Xinjiang's extrajudicial internment campaign*. *Journal of Political Risk*, 7(11). <https://www.jpolrisk.com/wash-brains-cleanse-hearts/>



ETHR

DOĞU TÜRKİSTAN İNSAN HAKLARI İZLEME DERNEĞİ

شەرقىي تۈركىستان ئىنسان ھەقلىرى كۆزىتىش جەمئىيىتى

EAST TURKISTAN HUMAN RIGHTS WATCH ASSOCIATION

مرصد تركستان الشرقية لحقوق الإنسان



Doğu Türkistan İnsan Hakları İzleme Derneği, Doğu Türkistan'da Çin Halk Cumhuriyeti tarafından gerçekleştirilen insan hakları ihlallerini sistematik biçimde izleyen, belgeleyen ve raporlayan bağımsız bir sivil toplum kuruluşudur. Dernek, uluslararası insan hakları hukukunun öngördüğü standartlar çerçevesinde Doğu Türkistan halkının temel hak ve özgürlüklerinin korunması ve geliştirilmesi amacıyla izleme, raporlama ve savunuculuk faaliyetleri yürütür. Bu kapsamda, hukuka aykırı uygulamalara maruz kalan kişilerin beyan ve başvurularını görünür kılmayı; ulusal ve uluslararası kurumlar nezdinde farkındalık ve etki oluşturmaya hedefler. Sansür ve ifade özgürlüğüne yönelik kısıtlamalara karşı, bölgeye ilişkin güncel ve doğrulanabilir bilgileri kamuoyuyla paylaşmak ve insan hakları ihlallerine karşı hak temelli sivil tepki ve başvuru yollarını güçlendirmek Derneğin temel misyonudur.



/ethrworg



/ethrworg



/ethrworg



www.ethrw.org



info@ethrw.org



(0212) 524 69 99



Karagömrük Mah. Sarmaşık Sok. No. 43/1
Fatih, İstanbul / TÜRKİYE