



TÜRKİYE'DE YATIRIM ORTAMININ İYİLEŞTİRİLMESİ

OTOMOTİV YAN SANAYİ ÖRNEĞİ



27 EYLÜL 2018

DR.CAN FUAT GÜRLESEL
İSTANBUL

SUNUŞ

İstanbul Düşünce Akademisi, İstanbul Ticaret Odası Bilgiyi Ticarileştirme ve Araştırma Vakfı bünyesinde İSTKA desteği ile kurulmuştur. Akademinin kuruluş amacı Türkiye'nin ekonomik, siyasal, sosyal, tarihi ve kültürel boyutlardaki gelişmelerini yapacağı tarafsız, dengeli ve somut veriye dayalı araştırmalar, çalışmalar ve raporlar ile ortaya koymak ve bunları kamuoyu ile paylaşmaktır. Akademi ayrıca İstanbul başta olmak üzere bütün işletmelerin ekonomik önceliklerini ulusal ve küresel ölçekte temsil ederek Türk iş dünyasının ulusal ve uluslararası platformda etkinliğini artırmayı da hedeflemektedir.

Bu çerçevede İstanbul Ticaret Odası Sanayi İhtisas Komitesinin talebi doğrultusunda Akademi tarafından "Türkiye Yatırım Ortamının İyileştirilmesi" konusunda bir çalışma yapılması kararlaştırılmıştır. Ayrıca sanayinin diğer alanlarına da nispeten genelleştirme yapmaya ve Türkiye'deki genel yatırım ortamını göstermeye olanak sağlayabilecek tek bir alt sektörün "örnek vaka" olarak değerlendirilmesinin yararlı olacağı kararı verilmiştir. Bu çerçevede bu alt sektör "otomotiv yan sanayi" olarak belirlenmiştir.

Çalışma temel olarak Türkiye'de yatırım ortamının uluslararası karşılaştırmalar ile değerlendirilmesini ve yatırım ortamının iyileştirilmesine yönelik öneriler geliştirilmesi ve sunulmasını hedeflemektedir.

Çalışma bu hedeflere yönelik olarak hazırlanmış olup dokuz bölümden oluşmaktadır. Çalışmanın ilk sekiz bölümünde yatırım ortamını belirleyen unsurlara ilişkin olarak seçilmiş ülkeler nezdinde incelemeler ve karşılaştırmalar yapılmakta ve Türkiye'deki yatırım ortamı ve koşulları yine karşılaştırmalı olarak ortaya konulmakta ve değerlendirilmektedir.

Çalışmanın dokuzuncu bölümünde ise karşılaştırmalar ve genel değerlendirmeler çerçevesinde Türkiye'de yatırım ortamının iyileştirilmesine yönelik öneriler geliştirilmekte ve sunulmaktadır.

Bu vesile çalışmamızın Türkiye'deki yatırım ortamının iyileştirilmesine katkı sağlamasını dileriz.

Saygılarımızla

Dr. Can Fuat GÜRLESEL
Eylül, 2018 İSTANBUL

İÇİNDEKİLER

TABLolar

ŞEKİLLER

YÖNETİCİ ÖZETİ

ÇALIŞMANIN AMACI METODOLOJİSİ VE KARŞILAŞTIRMA İÇİN SEÇİLEN ÜLKELER

I. MAKROEKONOMİK ÇEVRE İLE YATIRIM VE İŞ ORTAMI

I.1. MAKROEKONOMİK ÇEVRE

I.1.1 EKONOMİK BÜYÜME

I.1.2 FİNANSAL İSTİKRAR, CARİ İŞLEMLER DENGESİ VE KAMU DENGESİ

I.1.3 FİYAT İSTİKRARI; ENFLASYON, FAİZ ORANLARI VE PARA BİRİMİNİN DEĞERİ

I.1.4 MAKROEKONOMİK ÇEVRE İÇİN GENEL DEĞERLENDİRME

I.2 YATIRIM VE İŞ ORTAMI

I.2.1 YATIRIM ORTAMI İÇİN REKABETÇİLİK ÇEVRESİ

I.2.2 İŞ ORTAMI; İŞE BAŞLAMA, İŞİ SÜRDÜRME VE İŞİ TASFİYE ETME KOLAYLIKLARI

I.2.3 YATIRIM VE İŞ ORTAMLARI İÇİN GENEL DEĞERLENDİRME

II. YATIRIMLAR İÇİN YOL GÖSTERİCİ OLARAK SEKTÖREL STRATEJİLER

II.1 SEÇİLMİŞ ÜLKELERİN OTOMOTİV ENDÜSTRİSİ STRATEJİLERİ

II.2 OTOMOTİV SANAYİ STRATEJİ BELGELERİNİN OTOMOTİV YAN SANAYİ YATIRIMLARINA ETKİLERİ

II.3 TÜRKİYE İÇİN DEĞERLENDİRME

III. YATIRIM KARARLARINDA İÇ PAZAR BÜYÜKLÜĞÜ İLE İHRACAT PAZARLARINA YAKINLIĞIN ÖNEMİ

III.1 İÇ PAZAR BÜYÜKLÜĞÜ VE İHRACAT PAZARLARINA YAKINLIK

III.1.1 OTOMOTİV ÜRETİMİNİN VE SATIŞLARININ KÜRESEL DAĞILIMI

III.1.2 SEÇİLMİŞ ÜLKELER İÇİN PAZAR DEĞERLENDİRMELERİ

III.2 İÇ PAZARDA SATIŞ VE VERGİ DÜZENLEMELERİ

IV. YATIRIM YERİ KARARLARINDA BELİRLEYİCİ OLARAK SANAYİ BÖLGELERİ VE KÜMELENMELER

IV.1 YATIRIM YERİ KARARLARINDA YENİLİKÇİ KRİTERLER VE DÜZENLİ BÖLGELER

IV.2 SEÇİLMİŞ ÜLKELERİN KÜMELENME VE SANAYİ BÖLGELERİ

IV.3 SEÇİLMİŞ ÜLKELERİN KÜMELENME VE SANAYİ BÖLGELERİ İÇİN DEĞERLENDİRME

IV.4 TÜRKİYE İÇİN DEĞERLENDİRME

V. YATIRIM KARARLARININ BELİRLENMESİNDE TEKNOLOJİ KAPASİTESİNİN ARTAN ÖNEMİ

V.1 TEKNOLOJİ KAPASİTESİ İLE YATIRIM KARARLARI İLİŞKİSİ

V.2 OTOMOTİV YAN SANAYİNDE TEKNOLOJİ KAPASİTESİ ÖRNEKLERİ

V.2.1 HİNDİSTAN OTOMOTİV YAN SANAYİ TEKNOLOJİ MERKEZLERİ (NATRIP* CENTRES)

V.2.2 MEKSİKA TEKNOLOJİ KÜMELERİ VE MERKEZLERİ

V.2.3 ÇEK CUMHURİYETİ OTOMOTİV YAN SANAYİ ARGE MERKEZLERİ

V.2.4 GÜNEY KORE OTOMOTİV YAN SANAYİ İLERİ TEKNOLOJİ MERKEZLERİ

V.2.5 ÇİN OTOMOTİV TEKNOLOJİ ARAŞTIRMA MERKEZİ

V.3 OTOMOTİV YAN SANAYİNDE ÜNİVERSİTE SANAYİ İŞBİRLİKLERİ ÖRNEKLERİ
V.3.1 OTOMOTİV YAN SANAYİNDE MEKSİKA-ALMANYA ÜNİVERSİTELERİ İŞBİRLİĞİ
V.3.2 ENDONEZYA ÜNİVERSİTE-SANAYİ ELEKTRİKLİ ARAÇ GELİŞTİRME PROGRAMI
V.3.3 ÇEK CUMHURİYETİ ÜNİVERSİTE SANAYİ İŞBİRLİĞİ ORTAKLIK MODELİ
V.4 TÜRKİYE İÇİN DEĞERLENDİRME

VI. YATIRIM VE ÜRETİM MALİYETLERİ
VI.1 İŞGÜCÜ PİYASASI DÜZENLEMELERİ VE İŞGÜCÜ MALİYETLERİ
VI.2 VERGİ DÜZENLEMELERİ VE VERGİ ORANLARI
VI.3 ENERJİ MALİYETLERİ
VI.4 FİNANSMAN MALİYETLERİ

VII. YATIRIMLARIN FİNANSMANI VE KALKINMA BANKACILIĞI

VIII. YATIRIM TEŞVİKLERİ
VIII.1 ORTA VE DOĞU AVRUPA ÜLKELERİNDE YATIRIM TEŞVİKLERİ
VIII.2 GÜNEY KORE YENİ NESİL İLERİ TEKNOLOJİ YATIRIM TEŞVİKLERİ
VIII.3 MEKSİKA YATIRIM TEŞVİKLERİ
VIII.4 HİNDİSTAN YATIRIM TEŞVİKLERİ
VIII.5 TAYLAND YATIRIM TEŞVİKLERİ
VIII.6 YATIRIM TEŞVİKLERİ İÇİN GENEL DEĞERLENDİRME

IX. TÜRKİYE'DE YATIRIM ORTAMININ GENEL DEĞERLENDİRMESİ VE ÖNERİLER
IX.1 YATIRIM ORTAMI GENEL DEĞERLENDİRME VE İHTİYAÇLAR ANALİZİ
IX.2 YATIRIM ORTAMININ İYİLEŞTİRİLMESİNE YÖNELİK ÖNERİLER

EK.1 TÜRKİYE'DE OTOMOTİV YAN SANAYİNİN GÖRÜŞ VE DEĞERLENDİRMELERİ
EK.2 HUKUK SİSTEMİ VE SİYASİ YAPI
EK.3 TÜRKİYE'DE YAPI RUHSATI ALMAK İÇİN İSTENEN BELGELER
**EK.4 TÜRKİYE'NİN YATIRIM ORTAMI İLE SEÇİLMİŞ ÜLKELERİN YATIRIM ORTAMININ
KARŞILAŞTIRILMASI İÇİN PUANLAMA ÇALIŞMASI**

TABLÖLÄR

- TABLO. 1 ULUSLARARASI KARŞILAŞTIRMA YAPILAN ÜLKELER
TABLO.2 EKONOMİK BÜYÜME YÜZDE
TABLO.3 CARİ İŞLEMLER DENGESİ / MİLLİ GELİR YÜZDE
TABLO.4 GENEL KAMU DENGESİ / MİLLİ GELİR YÜZDE
TABLO.5 TÜKETİCİ ENFLASYONU YÜZDE
TABLO.6 FAİZ ORANLARI 2018 EYLÜL
TABLO.7 PARA BİRİMİ DEĞERİ ABD DOLARI KARŞISINDA
TABLO.8 PARA BİRİMİ DEĞERİ (ABD DOLARI KARŞISINDA) DEĞİŞİMİ VE BİRİKİMLİ ENFLASYON
TABLO.9 MAKROEKONOMİK ÇEVRE İÇİN GENEL DEĞERLENDİRME
TABLO.10 DÜNYA REKABETÇİLİK ENDEKSİ SIRALAMALARI 2017-2018
TABLO.11 DÜNYA REKABETÇİLİK ENDEKSİ SIRALAMALARI 2017-2018
TABLO.12 DÜNYA REKABETÇİLİK ENDEKSİ EĞİTİM SİSTEMİ SIRALAMALARI 2017-2018
TABLO.13 DÜNYA İŞ YAPMA KOLAYLIĞI SIRALAMASI 2018
TABLO.14 İŞ YAPMA KOLAYLIĞINI BELİRLEYEN UNSURLARDA GÖSTERGELER
TABLO.15 REKABETÇİLİK VE İŞ YAPMA KOLAYLIĞI SIRALAMALARI 2018
TABLO.16 OTOMOTİV SANAYİ STRATEJİ BELGESİNE SAHİP OLAN ÜLKELER
TABLO.17 ÜLKELERİN OTOMOTİV SANAYİ STRATEJİLERİNİN YATIRIMLAR İÇİN YOL GÖSTERİCİLİĞİ
TABLO.18 DÜNYA OTOMOTİV ÜRETİMİ 2017
TABLO.19 DÜNYA OTOMOTİV ÜRETİMİNİN BÖLGELER ARASINDA DAĞILIMI YÜZDE PAY
TABLO.20 BÖLGELER BAZINDA DÜNYA OTOMOTİV ÜRETİMİNİN DAĞILIMI YÜZDE PAY 2017
TABLO.21 DÜNYA OTOMOTİV SATIŞLARI 2017
TABLO.22 DÜNYA OTOMOTİV ÜRETİMİNİN BÖLGELER ARASINDA DAĞILIMI YÜZDE PAY
TABLO.23 BÖLGELER BAZINDA DÜNYA OTOMOTİV ÜRETİMİNİN DAĞILIMI YÜZDE PAY 2017
TABLO.24 OTOMOTİV ÜRETİMİNDE İLK 20 ÜLKE 2017
TABLO.25 OTOMOTİV SATIŞLARINDA İLK 20 ÜLKE 2017
TABLO.26 SEÇİLMİŞ ÜLKELER İÇİN PAZAR OLANAKLARINA BAĞLI OLARAK YATIRIM POTANSİYELLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ 2017
TABLO.27 OTOMOBİL SATIŞ VERGİLERİ 2017
TABLO.28 KÜMELENMELER İLE ORGANİZE SANAYİ BÖLGELERİNİN YENİ İÇERİKLERİ
TABLO.29 SEÇİLMİŞ ÜLKELERDE KÜMELENME POLİTİKALARI
TABLO.30 HİNDİSTAN OTOMOTİV YAN SANAYİ TEKNOLOJİ MERKEZLERİ
TABLO.31 MEKSİKA OTOMOTİV SANAYİ TEKNOLOJİ MERKEZLERİ
TABLO.32 ÇEK CUMHURİYETİNDE ÜNİVERSİTELER İLE İŞBİRLİĞİ YAPAN OTOMOTİV ŞİRKETLERİ
TABLO.33 İŞGÜCÜ PİYASALARI DÜZENLEMELERİ VE İŞGÜCÜ VERİMLİLİĞİ
TABLO.34 SOSYAL SİGORTALAR KESİNTİLERİ* BRÜT ÜCRETE ORAN OLARAK YÜZDE
TABLO.35 OTOMOTİV SANAYİNDE İŞGÜCÜ MALİYETİ 2017
TABLO.36 VERGİ ORANLARI 2018 YÜZDE
TABLO.37 ENERJİ FİYATLARI 2018
TABLO.38 TİCARİ KREDİ FAİZ ORANI YEREL PARA BİRİMİ 6 AY VADELİ YÜZDE
TABLO.39 SEÇİLMİŞ ÜLKELERDE KALKINMA BANKALARI VE İŞLEMLERİ
TABLO.40 YATIRIM TEŞVİKLERİNİN ORTAK ÖZELLİKLERİ
TABLO.41 TÜRKİYE'DE YATIRIM ORTAMINA İLİŞKİN GENEL DEĞERLENDİRME
TABLO.42 TÜRKİYE'DE İMALAT SANAYİ TARAFINDAN YENİ YATIRIMLAR İÇİN ALINAN YATIRIM TEŞVİK BELGELERİ VE YURTDIŞI YATIRIMLARI
TABLO.43 DÜNYA REKABETÇİLİK ENDEKSİ HUKUK SİSTEM VE SİYASİ YAPI SIRALAMALARI 2017-2018
TABLO.44 TÜRKİYE'NİN YATIRIM ORTAMI İLE SEÇİLMİŞ ÜLKELERİN YATIRIM ORTAMININ

KARŞILAŞTIRILMASI

ŞEKİLLER

- ŞEKİL.1 OTOMOTİV YAN SANAYİNDE YATIRIM YERİ BELİRLENİRKEN ARANAN UNSURLAR
ŞEKİL.2 YILLIK ORTALAMA BÜYÜME YÜZDE 2010-2018
ŞEKİL.3 GENEL KAMU DENGESİNİN MİLLİ GELİRE ORANI YÜZDE 2018
ŞEKİL.4 MERKEZ BANKALARI POLİTİKA-FONLAMA FAİZ ORANLARI YÜZDE, EYLÜL 2018
ŞEKİL.5 PARA BİRİMLERİNİN ABD DOLARI KARŞISINDA ENFLASYONDAN ARINDIRILMIŞ DEĞİŞİMİ
2010-2018 YÜZDE
ŞEKİL.6 OTOMOTİV SANAYİNDE YILLIK İŞGÜCÜ MALİYETİ 2017 DOLAR
ŞEKİL.7 YEREL PARA CİNSİNDEN İŞLETME KREDİSİ FAİZ ORANI
ŞEKİL.8 OTOMOTİV YAN SANAYİNİN ODAKLANMASI GEREKEN ALANLAR YÜZDE
ŞEKİL.9 OTOMOTİV SANAYİ İÇİN STRATEJİK YATIRIMLAR NELERDİR YÜZDE
ŞEKİL.10 YENİ KÜRESEL YATIRIMLARIN ÇEKİLMESİ İÇİN YAPILMASI GEREKENLER
ŞEKİL.11 YATIRIM YAPILMASI PLANLANAN ÜLKELER

YÖNETİCİ ÖZETİ

“Türkiye Yatırım Ortamının İyileştirilmesi; Otomotiv Yan Sanayi Örneği” çalışması temel olarak Türkiye’de yatırım ortamının uluslararası karşılaştırmalar ile değerlendirilmesini ve yatırım ortamının iyileştirilmesine yönelik öneriler geliştirilmesi ve sunulmasını hedeflemektedir.

Yatırım ortamının değerlendirilmesi ve öneriler geliştirilmesi çalışması örnek bir sektör seçilerek yapılmıştır. Bu çerçevede örnek sektör olarak otomotiv yan sanayi seçilmiştir. Yatırım ortamının değerlendirilmesi ve öneriler geliştirilmesi amacına yönelik olarak uluslararası karşılaştırmalar yapılmıştır. Bu çerçevede de çalışmada karşılaştırma yapılacak ülkeler olarak ABD, Almanya, Japonya, İngiltere, Güney Kore, İspanya, Polonya, Çek Cumhuriyeti, Macaristan, Romanya, Rusya, Slovakya, Slovenya, Tayland, Endonezya, Malezya, Çin, Hindistan, Brezilya, Meksika ve Fas seçilmiştir. Bu ülkeler otomotiv yan sanayinde önemli ülkelerdir. Karşılaştırmalar 2010-2018 dönemi için yapılmaktadır.

Yatırımlar İçin Uygun Makroekonomik Çevre

Bir ülkede yatırım ortamını belirleyen unsurların başında makroekonomik çevre gelmektedir. Makroekonomik çevre istikrarlı ve sürdürülebilir büyümeyi, fiyat istikrarını ve finansal istikrarı içermektedir. İstikrar ölçütleri ise ekonomik büyüme, cari işlemler dengesi ile kamu dengesi, enflasyon, faiz oranları ve ülke para biriminin değeri olmaktadır. Türkiye bu göstergeler içinde karşılaştırma yapılan 2010-2018 döneminde ve ülkeler arasında sadece ekonomik büyümede yüksek performans göstermiştir. Kamu dengesinde sınırlı açıkları ile dengeli bir göstergeye sahiptir. Cari açık, enflasyon, faizler ve para değeri unsurlarında ise olumsuz göstergelere sahiptir. Bu itibarla karşılaştırma yapılan ülkeler içinde Türkiye makroekonomik çevre itibarıyla Brezilya ile birlikte en olumsuz koşullara sahip ülke konumundadır.

Yatırım Ortamı ve Rekabet Gücü

Yatırım ortamının etkinliğinde birçok unsur belirleyici olmaktadır. Bu unsurlar kurumsal yapı, alt yapı, eğitim ve nitelikli insan kaynakları, işgücü piyasası, finansman olanakları, teknoloji kullanımı, inovasyon ve ARGE yetenekleri ile işlerde uzmanlaşma gibi alanlardan oluşmaktadır.

Karşılaştırma yapılan 22 ülke içinde Türkiye işgücü piyasası açısından en zayıf ülkedir. Finansman koşulları konusunda da Türkiye göreceli olarak zayıf konumdadır. Kurumsal yapı itibarıyla Türkiye 22 ülke içinde 14.sırada yer almaktadır. Türkiye gibi kurumsal yapıları daha zayıf olan ülkeler Brezilya, Macaristan, Romanya, Rusya, Tayland ve Polonya’dır. Türkiye firmalarda teknoloji kullanımında gelişme gösterirken ARGE-İnovasyon ve işlerde uzmanlaşma alanında alt sıralarda yer almaktadır. Türkiye’nin göreceli olarak en iyi olduğu alan alt yapıdır.

Nitelikli işgücü ve insan kaynakları nitelikli eğitim sistemi ile doğrudan ilişkilidir. Eğitim sisteminin kalitesinde Türkiye 101. sırada ile gerilerde yer almaktadır. Yatırım ortamına ilişkin

olarak belirleyici unsurlardan biri olan işgücü verimliliğinde ise Türkiye 22 ülke içinde Romanya, İspanya ve Fas'tan sonra en düşük verimliliğe sahip ülkedir.

İş Yapma Ortamı

Yatırımcılar açısından teşvik edici unsurların başında kamu ile ilişkilerde ve bürokraside kolaylıklar gelmektedir. İşe başlama, işi sürdürme ve işin tasfiyesi süreçlerinin kolay, hızlı ve en az maliyetle gerçekleşmesi tercih edilmektedir. Dünya Bankası tarafından her yıl yayınlanan iş yapma kolaylığı sıralamasında Türkiye genel sıralamada 60. sırada yer almaktadır. 22 ülke içinde ise 17. sıradadır. Türkiye'nin ardından Fas, Çin, Endonezya, Brezilya ve Hindistan gelmektedir. Bu beş ülkedeki yatırım yoğunluğu dikkate alındığında iş yapma kolaylığının düşük olmasına karşın yatırımları diğer unsurların cazip kıldığı anlaşılmaktadır. Orta Avrupa ülkeleri de yatırım ve iş ortamlarında önemli gelişmeler sağlamışlardır. Özellikle Polonya, Çek Cumhuriyeti, Slovenya ve Slovakya öne çıkmaktadır. Romanya ve Rusya da gelişme içindedirler.

Türkiye iş yapma ortamına yönelik olarak birçok alanda iyileşmeler sağlamıştır. Şirket kuruluşu bunların başında gelmektedir. Ancak daha sonraki izinlerde prosedür sayıları yüksek, izin süreleri ise uzun kalmaktadır. Vergi sayısı ve ayrılan zaman sayısı göreceli olarak yüksektir. Dış ticaret işlemleri de yine daha uzun sürmekte ve daha yüksek maliyetli gerçekleşmektedir. Hukuki süreçler de yine göreceli daha uzun sürmekte ve daha yüksek maliyetli olmaktadır.

Yatırımlar İçin Yol Gösterici Olarak Sektör Stratejileri

Yatırım yapılacak sektör ve yer seçimlerinde Hükümetlerin sektörlere yönelik öncelikleri, uygulamaları ve destekleri önemli olmaktadır. Ülkeler giderek sektörleri öncelik sıralamasına tabi tutmakta ve öncelik verdiği sektörlerle ayrıcalıklı destekler sunmaktadır. Böylece yatırım alanlarını ve tercihlerini de yönlendirmektedirler. Karşılaştırma yapılmak için seçilen ülkeler içinde çok sayıda ülkenin otomotiv ve otomotiv yan sanayiye ilişkin öncelikleri ve strateji belgeleri olduğu ve bu strateji belgelerini uyguladıkları görülmektedir. Meksika, Tayland, Güney Kore, Hindistan, Polonya, Romanya ve Slovakya bu ülkelerdir.

Türkiye'de Otomotiv sanayiye ilişkin olarak halen "Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı 2016-2019" yürürlükte bulunmaktadır. Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından hazırlanan bu strateji belgesi birçok nedenle verimli olarak uygulanamamaktadır. İlk olarak strateji belgesi sektöre ayrıcalıklı olarak bir öncelik vermemektedir. Belgenin yürütülmesine ilişkin bir Bütçe ayrılmamaktadır. Ve en önemlisi uygulamada kamu kurumları arasında yeterli koordinasyon bulunmamaktadır. Bu nedenle sanayi sektörlerine ait strateji belgeleri yatırım kararlarına yönelik yol gösterici olmaktan uzaktır.

Yatırım Kararlarında İç Pazar Büyüklüğü ile İhracat Pazarlarına Yakınlığın Önemi

Yatırım kararlarının alınmasında iç pazar büyüklüğü ile ihracat pazarlarına yakınlık halen önemli bir kriter olmayı sürdürmektedir. Otomotiv yan sanayi için iç ve dış pazar iki şekilde ortaya çıkmaktadır. Bunlardan ilki üretim sürecinde ortaya çıkan pazardır ve pazar olanaklarının ölçülmesinde kullanılan gösterge otomotiv üretimdir. İkincisi ise satış sonrası yedek parça pazarıdır ve bu pazarın olanakları da satış rakamları ile ölçülmektedir.

İç pazar satışları ile dış pazarlardaki üretim ve satış rakamlarına göre ülkelerin yatırım potansiyelleri çok yüksek, yüksek ve orta yüksek olarak ve de iç pazara, ihracat veya her iki pazara yönelik olarak şeklinde değerlendirilmektedir. Bu çerçevede Çin, Hindistan, Güney Kore ve Meksika iç ve dış pazar büyüklüklerine göre yatırım potansiyelleri için “çok yüksek” değerlendirmesi almaktadırlar. Türkiye ise iç ve dış pazar olanaklarına bağlı olarak yapılan genel yatırım değerlendirmesinde yüksek potansiyeli ile öne çıkmaktadır.

Tüm sanayilerde olduğu gibi otomotiv yan sanayinin gelişmesinde de sürükleyici olacak iç pazarda kamu otoriteleri tarafından yapılan iç satış düzenlemeleri ve vergi uygulamaları da önem taşımaktadır. Türkiye göreceli olarak yüksek satış vergisi uygulamaktadır. Türkiye’de yüksek vergi oranları iç pazarda satışlar üzerinde kısıtlayıcı etki yapmaktadır. Bu da doğal olarak otomotiv ana ve yan sanayinin gelişimini sınırlamaktadır.

Yatırım Yeri Kararlarında Belirleyici Olarak Sanayi Bölgeleri Ve Kümelenmeler

Yatırım yerlerinin belirlenmesinde sanayi arsaları maliyetleri önemli bir belirleyicidir. Kamu otoriteleri kümelenme ve organize sanayi bölgesi niteliğinde sanayi yatırım alanları üretmekte ve bunların altyapılarını hazırlamaktadır. Ancak daha önemli bir eğilim yatırım yerlerinin uzun süreliğine tahsis edilmesi veya yine uzun vadeli satışlar veya kiralamalar yapılmasıdır. Böylece sanayicilerin yatırım yeri maliyetleri en aza indirilmektedir.

Seçilmiş ülkelerin kümelenme ve sanayi bölgeleri karşılaştırmalı olarak değerlendirilmektedir. Buna göre ülkelerin hemen tamamı uyguladıkları kümelenme ve sanayi bölgeleri politikaları ve yaklaşımlar ile otomotiv yan sanayi yatırımları için cazibe oluşturmaktadırlar. Özellikle Meksika, Çek Cumhuriyeti ve Slovakya daha yüksek cazibeye sahip görünmektedirler.

Türkiye’de sanayi yerlerine ilişkin yaşanan en önemli sorun tüm düzenli sanayi bölgeleri dahil sanayi arsalarının çok pahalı olması ve uygun arazi bulunamaması gelmektedir. Diğer ülke örneklerinde görülen seçilmiş sektörler için yatırım arazi tahsisi bulunmamaktadır. Mevcut düzenli sanayi bölgelerinde altyapı kısmen kamu tarafından yapılmaktadır. Mevcut düzenli sanayi bölgelerinin maliyeti işletme dönemlerinde oldukça yüksek olmaktadır. Organize sanayi bölgeleri içinde yatırım kararlarında belirleyici olan birçok unsurun eksikliği görülmektedir. Eğitim kurumları, teknoloji merkezleri, test ve laboratuvar merkezleri, sertifikasyon kurumları geri dönüşüm tesisleri ve benzeriler bunların arasında yer almaktadır.

Otomotiv ana ve yan sanayi özelinde değerlendirildiğinde ise Türkiye’de oldukça gelişmiş otomotiv yan sanayi kümelenmeleri olduğu görülmektedir. Bu kümelenmeler ana sanayi çevresinde İstanbul, Bursa, Kocaeli, Sakarya ve Konya’da doğal olarak kurulmuş ve gelişmiştir.

Yatırım Kararlarının Belirlenmesinde Teknoloji Kapasitesinin Artan Önemi

Sanayi yatırımları kararları alınırken yatırım ve üretim yapılacak yerdeki teknoloji kapasitesi önemli olmaktadır. Teknoloji kapasitesini belirleyen unsurlar mühendislik üniversiteleri, mühendislik eğitiminin kalitesi ve yeterli yetişmiş mühendislerin varlığı, araştırma ve

geliştirme merkezleri, araştırma mühendisleri ve araştırma uzmanları, mühendislik ve tasarım firmaları, mükemmeliyet merkezleri ile insan kaynaklarının varlığı olmaktadır.

Teknoloji kapasiteleri sektör seviyesine inildiğinde artan ölçüde uzmanlık istemeye başlamıştır. Bu nedenle ülkeler aynı zamanda öncelikli sanayi ve teknoloji alanlarında yoğunlaşmaya başlamışlardır. Çalışmamızda inceleme alanı olarak seçilen otomotiv yan sanayinde teknoloji alanında uzmanlaşan çok sayıda ülke örneği bulunmaktadır. Hindistan Otomotiv Yan Sanayi Teknoloji Merkezleri, Meksika Otomotiv Teknoloji Kümeleri Ve Merkezleri, Çek Cumhuriyeti Otomotiv Yan Sanayi ARGE Merkezleri, Güney Kore Otomotiv Yan Sanayi İleri Teknoloji Merkezleri ile Çin Otomotiv Teknoloji Araştırma Merkezi bunlara örnektir.

Türkiye’de son yıllarda teknoloji faaliyetlerinin geliştirilmesine yönelik olarak önemli teşvik programları uygulanmaya konulmuş olup sanayi firmalarına da önemli destekler verilmeye başlanmıştır. Türkiye’de teknoloji faaliyetleri sanayi firmaları içinde yoğunlaşmakta ve kaynaklar ağırlıklı olarak firmaların teknoloji faaliyetlerinin desteklenmesinde kullanılmaktadır.

Karşılaştırma yapılan ülkelerde ise modeller daha farklıdır. Bu ülkelerde kamu ağırlıklı olarak öncelikle sektörlerde ihtisaslaşmış teknoloji, ARGE ve mükemmeliyet merkezleri kurmakta ve firmalar bu kurumlar ile işbirliği içinde teknoloji faaliyetlerini yürütmektedirler. Kamu hem kendi kurduğu kurumları, hem de sanayi firmaları ile ortak yürütülen projeleri mali olarak desteklemektedir. Türkiye’de ise farklı olarak kamuda bu nitelikte sanayiye katkı sağlayacak kurumlar çok sınırlıdır. Örneğin kamunun otomotiv yan sanayine özel bir teknoloji kurumu veya merkezi bulunmamaktadır.

İşgücü Maliyetleri

İşgücü piyasasına ilişkin düzenlemeler ve işgücü maliyetleri yatırım kararlarının alınmasında önemlidir. Türkiye için değerlendirme yapıldığında işgücü verimliliğini ölçen asgari ücretin çalışanların yarattığı katma değer oranında Türkiye 0,54 oranı ile göreceli düşük işgücü verimliliğine sahiptir. Mesai ücretlerinde Türkiye genel ortalamaya uygundur. İşten çıkarma halinde ödenecek tazminat ise Türkiye’de 23,1 hafta ile göreceli yüksek tazminat ödeyen ülkeler içinde yer almaktadır. İşgücü maliyetlerinde önemli bir unsur işçi ve işveren tarafından ödenen sosyal güvenlik sistemi primleridir. Türkiye’de oran yüzde 32,5 ile yüksektir.

Otomotiv sanayinde üretimde çalışan orta seviye kalifiye bir çalışanın yıllık ücret maliyeti itibari ile karşılaştırma yapıldığında Asya pasifik bölgesi işgücü maliyetlerinde avantajını korumaktadır. Orta Avrupa’da ücretler yükselmektedir. Romanya ile Fas cazip işgücü maliyetlerine sahiptirler, ancak işgücü verimlilikleri düşüktür. Kuzey Amerika da ise Meksika işgücü maliyetleri olarak önemli bir avantaja sahiptir ve işgücü verimliliği de göreceli yüksektir. Türkiye ise karşılaştırmada orta üst ücret grubunda yer almaktadır ve bu itibarla işgücü maliyetleri göreceli olarak yüksek kalmaktadır.

Vergi Oranları

Uygulanan vergi oranları da yatırım maliyetlerinde ve kararlarında belirleyici olmaktadır. Türkiye göreceli olarak Kurumlar Vergisinde düşük, Katma Değer vergisinde ise ortalamalara yakın oranlar uygulamaktadır. Gelir vergisi en yüksek dilim oranı ise yüzde 35 ile yine ortalamalara yakındır.

Enerji Maliyetleri

Yatırım kararlarında belirleyici bir diğer unsur özellikle enerji yoğun sanayiler için sanayi elektrik ve doğalgaz fiyatları ile ulaştırma ve taşımacılığı etkileyen benzin fiyatlarıdır. Asya ülkelerinde enerji maliyetlerinin daha düşük olduğu görülmektedir. Çin enerji fiyatlarında kademeli olarak azaltsa bile halen destek uygulamaktadır. Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinde enerji kaynakları ile Rusya avantajlıdır. Diğer ülkelerde ise benzer maliyetler vardır. Ancak Slovakya'da daha yüksek fiyatlar görülmektedir. Brezilya'da elektrik maliyetleri yüksektir. Türkiye, benzin elektrik ve doğalgaz fiyatlarında göreceli düşük fiyatlara gelmiştir.

Finansman Maliyetleri

Nominal faiz oranları olarak yapılan karşılaştırmada Türkiye 2018 yılı Eylül ayı itibariyle en yüksek faiz oranına sahip ülkedir. Türkiye ile birlikte Endonezya, Rusya ve Brezilya'da da faiz oranları yüksektir. Göreceli olarak Meksika ve Hindistan kredi faiz oranları da yüksektir. Orta Avrupa ülkelerinde ise faiz oranları oldukça düşüktür. Bu ülkelerden Slovakya ve Slovenya Euro para birimi kullanmaktadır. Diğer ülkelerde de faiz oranları makul seviyelerdedir.

Yatırımların Finansmanı Ve Kalkınma Bankacılığı

Yatırımların finansmanı olanakları yatırım kararları ve yer seçiminde yine önemli unsurlardan birini oluşturmaktadır. Bu çerçevede seçilmiş ülkelerin sanayi yatırımlarının finansmanında yer alan kalkınma bankaları değerlendirilmiştir. Görülmektedir ki Güney Kore, Hindistan, Brezilya, Meksika, Polonya gibi ülkeler yeni nesil kalkınma bankaları ile yatırımcılara uygun koşullarda çok farklı finansman olanakları sağlamaktadırlar.

Türkiye'de ise kalkınma bankacılığı güç kaybetmiştir. Özel sektörün ortak girişimi olan Türkiye Sınai Kalkınma Bankası küçük ölçekli olarak faaliyetlerini sürdürmektedir. Kamunun tek kalkınma bankası olan Türkiye Kalkınma Bankası ise işlevini yitirmiştir. Bu nedenle Türkiye'de yatırımlara dünyadaki örneklerinde olduğu gibi finansman olanakları sağlayan bir kamu kalkınma bankası kalmamıştır.

Yatırımlar ya döviz cinsinden yurtdışından piyasa koşullarında ya da Türk Bankalarından orta vadeli krediler ile finanse edilmektedir. Bu yöntem ile sağlanan yatırım finansmanı göreceli olarak daha yüksek maliyetlere sahip olmaktadır.

Yatırım Teşvikleri

Seçilmiş ülkelerin karşılaştırmalı olarak incelenen yatırım teşviklerinde ortak eğilimlerin ortaya çıktığı görülmektedir. Öncelikle kamu kesimleri yatırım teşviklerini daha çok stratejik ve sektörel hedeflerine ulaşmak için kullanmaktadır. Yatırım teşvikleri çok sade ve kolay uygulanır hale gelmiştir. Daha çok yatırım ajansları tarafından uygulanmaktadır. Teşviklerde tek bir kamu kurumu muhatap olmaktadır. En çok uygulanan teşvik unsurları arazi tahsisleri,

özel ekonomi bölgelerinde tamamlanmış altyapılar, uzun süreli kurumlar vergisi tatilleri ve muafiyetleri ile istihdam ve yatırım hibeleridir.

Türkiye’de yatırımların teşvik edilmesi için çok sayıda destek programı uygulanmaktadır. Programlar çok sayıda destek unsurunu da içermektedir. Bu yönleri ile değerlendirildiğinde yatırımları desteklenmesi için önemli ölçüde destek sağlandığı görülmektedir. Bununla birlikte yatırım teşvikleri düzenlemeleri uygulamada birçok sınırlayıcı unsura sahip bulunmaktadır. Teşvik mevzuatı çok karmaşık hale gelmiştir. Sektörlere yönelik seçicilik bulunmamaktadır. Teşvik uygulamaları ve kapatmalarında bürokrasi çok fazladır. Teşviklerin her biri ayrı kamu tarafından verilmektedir. Teşviklerin süresi kısadır ve sık sık uygulama değişiklikleri yapılmaktadır. Arazi tahsisi ve uzun süreli vergi tatilleri gibi önemli unsurları ise içermemektedir. Bu itibarla programların ve teşvik unsurların zenginliğine rağmen Türkiye’de yatırım teşvikleri yeterince yol gösterici ve özendirici olamamaktadır.

Türkiye’de Yatırım Ortamının Sayısal Değerlendirmesi

Türkiye’de yatırım ortamının değerlendirilmesinde kullanılacak en önemli gösterge gerçekleşen yatırımların büyüklüğüdür. Bu çerçevede 2010-2016 döneminde yurtdışında imalat sanayi tarafından yeni yatırımlar için alınan yatırım teşvikleri yatırım sayısı ve yatırım tutarı olarak azalmaktadır. Yatırımlardaki bu gerilemede yatırım ortamındaki gelişmelerin büyük payı bulunmaktadır. Aynı dönemde imalat sanayinin yurtdışındaki komple yeni yatırımlarının ise daha istikrarlı olarak sürdüğü görülmektedir. Yurtdışında teşvik alınan yeni yatırımların toplam tutarı 2017 yılında 4,6 milyar dolar olmuştur. Bu yatırım tutarı düşüktür ve yatırım ortamının her yönü ile iyileştirilmesi ihtiyacını ortaya koymaktadır.

Türkiye’de Yatırım Ortamının İyileştirilmesine Yönelik Öneriler

Türkiye’de yatırım ortamının iyileştirilmesine yönelik olarak yönetici özeti bölümüne taşınan önemli öneriler şunlardır;

Makroekonomik çevre önerileri; Yıllık ortalama yüzde 4,0-5,0 ekonomik büyüme sürdürülebilir kılınmalı, bu amaçla makro ve mikro reformlara devam edilmelidir. Cari işlemler dengesi açığı azaltılmalı, bu amaçla yapısal reformlar sürdürülmeli ve üretim-ihracat deseninin içeriği yenilenmelidir. Enflasyon orta vadede yüzde 5,0 seviyesine indirilmeli ve kalıcı bir fiyat istikrarı tesis edilmelidir. Bu amaçla Merkez Bankası yeniden enflasyon hedeflemesi politikası uygulamaya başlamalıdır. Türk Lirası istikrarlı ve öngörülebilir kılınmalı, bu amaçlarla Merkez Bankası Türk Lirasının istikrarını gözeten bir para politikası uygulanmalıdır.

Yatırım ortamı önerileri; Yatırım ortamı ile ilgili kurumsal yapının etkinliği artırılmalı ve bu amaçla teşvik uygulamaları tek bir kamu otoritesi tarafından uygulanmalı, yatırımcılar için yerel tek durak ofisleri kurulmalıdır. Bölgesel kalkınma ajansları yatırım teşviklerinin uygulanmasında yerel kurumlar olarak işlev görmelidir. İşgücü piyasasında esnek yapılara geçiş sağlanmalıdır. Yarı zamanlı, kısa süreli, sözleşmeli, iş yeri dışında çalışma olanakları artırılmalıdır. İşten çıkarmalarda performans ve verimlilik kriterleri kullanılabilir hale getirilmelidir. Sanayi için nitelikli ve yeni nesil işgücü yetiştirilmeli ve sanayide istihdam özendirilmelidir. Sanayinin orta vadede ihtiyaç duyduğu yeni nesil işgücü planlaması yapılmalıdır.

İş yapma ortamı önerileri; Tüm iş süreçlerinde alınan izinlere ilişkin yeniden bir eleme yapılmalı ve izin sayıları azaltılmalı, yatırım teşviklerine bağlanan yatırımlarda tüm izinler tek durak ofisten alınmalı, tüm izin işlemleri elektronik ortamda ve elektronik imza ile yapılmalı, izinlere ilişkin harç ve benzeriler azaltılmalıdır. Ticari uzlaşmazlıkların çözümü ve diğer hukuki işlerde sürelerin kısaltılması ve maliyetlerin düşürülmesi için ihtisas mahkemeleri sayısı ve yetkinlikleri artırılmalı, istinaf mahkemeleri yaygınlaştırılmalı, uzlaştırma kurumları alt yapısı güçlendirilmelidir.

Sektör stratejileri ve belgeleri önerileri; Kamu mevcut ve potansiyel sanayiciler için yol gösterici olacak, uzun vadeli (20 yıllık) genel ve sektörel sanayi stratejisini, öne çıkacak stratejik sanayi ve ürünleri açıkça belirleyerek oluşturmalıdır. Sanayi sektörlerine ilişkin uzun vadeli hedefler çerçevesinde uzun vadeli ve kalıcı strateji belgeleri hazırlanmalıdır. Bu belgeler sanayi sektörleri için inandırıcı ve yol gösterici olmalıdır. Kamunun sektörlerle ilişkin tüm politikaları bu belge hedefleri çerçevesinde yeniden tasarlanmalıdır. Sektör stratejilerini uygulayacak yapılar kurulmalıdır. Sanayi strateji belgelerinde yer alan hedeflere ulaşmak için süreli programlar oluşturulmalı ve bu programların mali kaynaklarına merkezi bütçede Bilim Sanayi Ve Teknoloji Bakanlığı bünyesinde yer verilmelidir.

Pazar olanakları önerileri; İç pazarda hemen tüm sektörlerde görülen kayıt dışı üretim ve satış önlenerek/azaltılarak uygun rekabet koşulları sağlanmalıdır. İthalatta gümrüklerde denetimler ve iç pazarda gözetim etkinleştirilmeli, kalitesiz ve ucuz ithal ürünlerin yarattığı haksız rekabet engellenmelidir. Fikri mülkiyet haklarının etkin kullanımı sağlanmalı ve taklitçilik ile daha yoğun mücadele edilmelidir. Uluslararası standartların karşılanması için hedef sektörlerde etkin test, laboratuvar ve sertifikasyon sistemi altyapısı sağlanmalıdır. Türk Standartları Enstitüsü yeniden yapılandırılmalı ve uluslararası akreditasyona sahip kılınmalıdır.

Avrupa Birliği'nin üçüncü ülkeler ile yaptığı STA anlaşmalarının yarattığı sıkıntıların çözümü için gümrük birliği düzenlemelerinde iyileştirmeler yapılmalıdır. Gümrük Birliğinde yapılacak iyileştirme ile Türkiye AB'nin STA anlaşmalarına aynı anda taraf olabilmeli ve ürünleri üçüncü ülkelere aynı koşullarda erişebilmelidir. İhracat pazarlarına erişimde tercihli ticaret anlaşmaları (sektör hedefleri çerçevesinde) yaygınlaştırılmalıdır. İhracat pazarlarına erişimde uygulanan taşımacılık kotaları sorunu kalıcı olarak çözülmelidir. İhracat pazarlarına erişimde liman kapasiteleri ve liman hizmetleri iyileştirilmelidir. İç taşımacılıkta ve ihracat taşımacılığında yüksek maliyet yaratan akaryakıtlar üzerindeki vergi yükleri azaltılmalıdır. Yurtiçinde ürünler üzerinde uygulanan tüketim vergileri (ÖTV ve KDV) potansiyel yatırımlar, üretim, ihracat ve ölçek ekonomisine geçiş olanakları gözetilerek yeniden düzenlenmelidir.

Sanayi bölgeleri ve alanları önerileri; Sanayi bölgelerinin kuruluş ve işletmelerinde yeni nesil bir model benimsenmelidir. Sanayi bölgeleri kamu tarafından (girişimciler heyeti tarafından değil) kurulmalı ve özel kurumlar tarafından yönetilmelidir. Sanayi bölgeleri sanayi sektör stratejileri çerçevesinde ve ihtisas sanayi bölgeleri şeklinde kurulmalıdır, parsel dağılımında kümelenme yaklaşımı gözetilmelidir. Sanayi bölgelerinde yatırımcılara arazi tahsisi yapılmalı veya 49 yıllık kiralama ile 49 yıllık taksitler ile satış olanakları sağlanmalıdır. Sanayi bölgelerinde sanayi parseli altyapıları, enerji, iletişim, su-kanalizasyon, atık ve geri dönüşüm yatırımları kamu tarafından yapılmalı ve herhangi bir yatırım katılım bedeli alınmamalı,

işletme sürecinde hizmet bedelleri alınmalıdır. Sanayi bölgelerinde üreticiler dışındaki kurumlar da yer almalıdır; teşvik uygulamaları tek durak ofisleri, test laboratuvar ve sertifikasyon kurumları, eğitim kurumları, araştırma enstitüleri, teknoloji ve mükemmeliyet merkezleri, geri dönüşüm tesisleri, ihtisas gümrükleri, lojistik olanakları, makine firmaları, bakım ve onarım-yedek parça firmaları, mühendislik ve tasarım firmaları.

Teknoloji faaliyetleri önerileri; Kamu belirlediği öncelikli sanayi sektörlerine yönelik bilimsel araştırma çalışmaları yapacak ve özel sektör firmaları ile birlikte ürün geliştirme çalışmaları yürütecek “Teknoloji Merkezleri” kurmalıdır. Teknoloji Merkezleri sektörlerin kümeleri içinde yer almalı ve firmaların ARGE merkezleri ile işbirliği içinde olmalıdır. Kamu her yıl sanayi sektörlerinde “odak araştırma projeleri” belirlemeli ve bunları Teknoloji Merkezleri aracılığı ile uygulamalı ve mali olarak desteklemelidir. Kamu teknoloji faaliyetleri sonucu üretilen ürünlerin yurtiçi piyasada kullanımını kamu alımları ve nihai tüketicilere avantajlar (KDV indirimi, istisnası-faizsiz kredi vb.) sağlayarak özendirmeli ve desteklemelidir. Araştırma-geliştirme mühendisleri (doktora-yüksek lisans) uzmanları ve teknik çalışanlarının yetiştirilmesi için üniversiteler ve enstitülerde bilim dalları bazında özgün eğitim programları uygulanmalı, yabancı kurumlar ile işbirlikleri yapılmalı, şirketlerin çalışanları bu kurumlarda hayat boyu eğitim ortaklık programlarına katılmalıdır. Araştırma Üniversiteleri kurulmalı, bu üniversiteler uzmanlaşmalı ve kendi yetkinliklerini göz önüne alarak uluslararası işbirliklerini genişletmelidir. Kamu araştırma üniversitelerinin her birini bir sanayi kolu için görevlendirmelidir.

Yatırım ve üretim maliyetleri önerileri; Sanayi yatırımlarına yönelik olarak kamu sanayi alanları yaratmalı, düzenlenmiş sanayi bölgeleri ile diğer bölgelerde arazi tahsisi ile uzun vadeli (49 yıl) satış ve kiralama yöntemleri kullanılmaya başlanmalıdır. Elektrik, doğalgaz ve akaryakıt fiyatları üzerindeki dolaylı vergi oranları düşürülmelidir. İmalatçı-ihracatçı firmalara belirli bir program kapsamında enerji içinde ödedikleri Özel Tüketim Vergisi iade edilmelidir. Finansal sistemde uygulanan ve aracılık maliyetlerini artıran işlem vergileri azaltılmalı ve oranları düşürülmelidir. İşgücü maliyetlerinin azaltılmasına yönelik olarak İşgücü sayısına bağlı olarak getirilen zorunlu düzenlemeler iyileştirilmelidir, çalışanların (4a statüsünde olanlar) gelir vergisi oranları düşürülmelidir. Vergi sistemi sadeleştirilmeli, vergi sayıları azaltılmalıdır. Çok karmaşık hale gelen ve sayısı izlenemeyen vergi istisnaları azaltılmalıdır. KDV alacakları ve iadeleri sistemi yenilenmelidir, iadeler kısa sürede yapılmalıdır. Yüksek dolaylı vergi oranları düşürülmelidir.

Yatırımların finansmanı önerileri; Sanayi yatırımlarının finansmanını sağlayacak kamu/kamu ağırlıklı yeni nesil bir “Endüstri Yatırım Bankası” kurulmalı veya bir kamu bankası bu statüye dönüştürülmelidir. Banka temel olarak sanayide yatırımlar için proje finansmanı sağlamalıdır. Banka yatırımları bir bütün olarak ele alarak değer zincirinin tüm halkalarını kapsayacak şekilde finansman olanakları sağlanmalıdır. Banka yatırımların finansmanı için uzun vadeli (8-10 yıl), TL cinsinden, ilk 2-3 yılı geri ödemesiz, değişken faizli ve göreceli makul faizler ile yatırım kredileri kullandırılmalıdır veya bu tip kredilerin kullanılması için gerekli garanti ve teminatları sağlamalıdır.

Yatırım teşvikleri önerileri; Yatırım teşvikleri sanayi strateji belgelerinde ortaya konulan hedeflere ulaşılmasına yönelik olarak ortaya çıkan ihtiyaçları karşılamak üzere her sektör için farklı oluşturulmalı ve her proje için farklı uygulanabilmelidir. Yatırım teşviklerinin

uygulanmasında yeni bir yaklaşım benimsenmelidir; teşvikler izleme ve ölçme sistemi kurulmalıdır, bu sistem proje hedeflerine ulaşıp ulaşılmadığını ölçmelidir, proje hedeflerine ulaştıkça teşvikler artan oranda verilmeye devam etmelidir. Yatırım teşviklerinin ana destek unsurları arazi tahsisi, uzun süreli kurumlar vergisi istisnası, işgücü SSK primi ve gelir vergisi istisnası (kamu tarafından karşılanması), enerji indirimleri/destekleri olmalıdır. Yatırım teşvikleri ihracata dönük yatırımları özendirerek şekilde farklılaştırılmalıdır. İhracat taahhütlerine dayalı olarak artan oranlı destekler verilmelidir. Yatırım teşvikleri ile diğer teşvikler ile birlikte tek bir kurum tarafından düzenlenmeli ve verilmeli, tek durak ofisler aracılık etmeli, başvurular, işlemler ve kapatmalar elektronik ortamda beyan ile sağlanmalıdır. Yatırım teşvikleri uzun vadeli (10 yıl) olmalı, ilk yatırım sonrası yapılacak tevsi ve modernizasyon yatırımları da aynı unsurlardan yararlanmalıdır. Bölgesel kalkınma ajansları yatırım teşviklerinin verilmesinde aktif rol almalıdır.

ÇALIŞMANIN AMACI METODOLOJİSİ VE KARŞILAŞTIRMA İÇİN SEÇİLEN ÜLKELER

Çalışmanın temel amacı Türkiye'deki yatırım ortamının durum tespitinin yapılması ve yatırım ortamının iyileştirilmesine yönelik olarak öneriler geliştirilmesidir.

Bu çerçevede çalışmanın metodolojisi için iki önemli unsur belirlenmiştir. Bunlardan ilki yatırım ortamının değerlendirilmesi ve öneriler geliştirilmesi amacıyla yönelik olarak örnek bir sektör seçilerek çalışmanın yapılması olmuştur. Bu çerçevede örnek sektör olarak otomotiv yan sanayi seçilmiştir. İkinci unsur ise yine yatırım ortamının değerlendirilmesi ve öneriler geliştirilmesi amacıyla yönelik olarak uluslararası karşılaştırmalar yapılmasıdır. Bu çerçevede de çalışmada karşılaştırma yapılacak ülkeler seçilmiş ve kullanılmıştır.

Yatırım ortamının değerlendirilmesi ve öneriler geliştirilmesi amacıyla yönelik olarak çalışmada birçok unsur incelenmiştir. Bu unsurların belli başlıları makroekonomik çerçeve, yatırım ve iş ortamı, pazar büyüklükleri, yatırım teşvikleri, organize bölgeler ve kümelenmeler, alt yapı olanakları, teknoloji kapasitesi, yatırım ve işletme maliyetleri, finansman olanakları, üniversite-sanayi işbirliği ile nitelikli insan kaynaklarıdır.

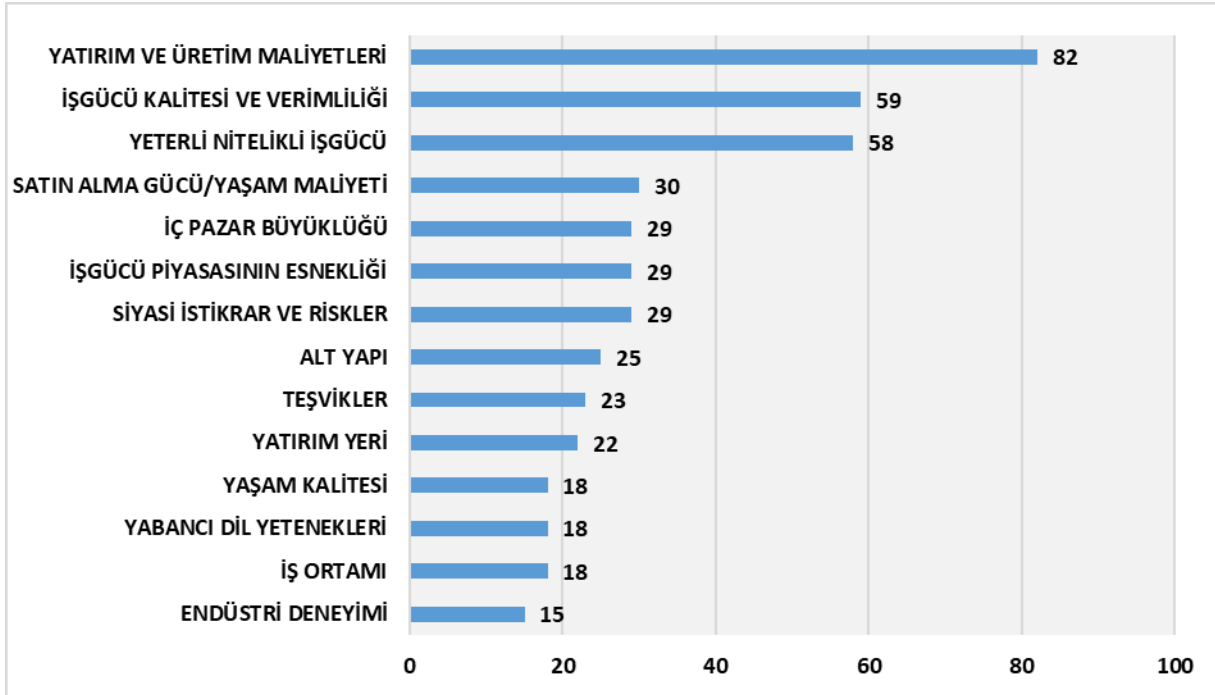
Çalışma metodolojisinde seçilen uluslararası karşılaştırma yöntemi çerçevesinde de karşılaştırma yapılacak ülkeler belirlenmiştir. Belirlenen ülkeler aşağıda tabloda sunulmaktadır. Bu ülkelerin seçilme kriterlerinde otomotiv yan sanayideki konumları öncelikle göz önünde bulundurulmuştur.

ABD, Almanya, Japonya ve İngiltere oto yan sanayinde gelişmiş ülkeleri temsilen belirlenmiştir. Çin ve Hindistan otomotiv üretimi ve satışlarında ilk sıraları almaya başlamıştır ve hızlı büyüyen otomotiv yan sanayiye sahiptirler. İspanya AB'nin üretim merkezi olarak gelişmiştir. Güney Kore ise kendi yetenekleri ile gelişmiş bir otomotiv yan sanayi oluşturmuştur. Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri Avrupa'nın yeni otomotiv üretim merkezleri olarak otomotiv yan sanayinde de önemli gelişme göstermektedirler. Meksika ve Brezilya ABD'den sonra Amerika kıtasındaki diğer üç büyük üreticiden ikisidir. Son olarak Afrika kıtasındaki iki büyük üretici olan Güney Afrika Cumhuriyeti ile Fas arasından karşılaştırmalar için Fas'a yer verilmiştir.

TABLO. 1 ULUSLARARASI KARŞILAŞTIRMA YAPILAN ÜLKELER

ÜLKE GRUBU	ÜLKELER
GELİŞMİŞ ÜLKELER	ABD, ALMANYA, JAPONYA, İNGİLTERE
İKİ BÜYÜK	ÇİN, HİNDİSTAN
İKİ YENİ SANAYİLEŞMİŞ ÜLKE	GÜNEY KORE, İSPANYA
ORTA VE DOĞU AVRUPA	POLONYA, ÇEK CUMHURİYETİ, SLOVAKYA, MACARİSTAN, SLOVENYA, RUSYA, ROMANYA
GÜNEY DOĞU ASYA	TAYLAND, ENDONEZYA, MALEZYA
LATİN AMERİKA	BREZİLYA, MEKSİKA
KUZEY AFRİKA	FAS

Yatırım ortamının değerlendirilmesinde hangi unsurların seçileceği ve karşılaştırmalar için kullanılacağı da çalışmanın metodolojisi açısından önemli olmaktadır. Bu konuda 2017 yılında dünyadaki otomotiv yan sanayi firmaları ile yapılan ve yatırım yerinin belirlenmesini sağlayan unsurları ortaya koyan bir çalışmadan da yararlanılmıştır.

ŞEKİL.1 OTOMOTİV YAN SANAYİNDE YATIRIM YERİ BELİRLENİRKEN ARANAN UNSURLAR

Kaynak: Oliver Wyman Analysis, 2017

Çalışmanın hazırlanmasında ülkelerin resmi istatistik kurumları ile diğer kamu otoritelerinin resmi veri ve bilgilerinden yararlanılmıştır. Ayrıca birçok yerli ve yabancı kaynak kullanılmıştır. Bu kaynakların bir bölümü çeşitli alanlarda ülke sıralamaları yapan uluslararası çalışmalardır. Yapılan sıralamalar genellikle ülkeler için tartışmaya ve eleştiriye açık olmakla birlikte uluslararası yatırımcılar tarafından yatırım kararları verilirken kullanılan sıralamalardır. Çalışmamızda sıralamalara bu çekincemiz ile birlikte yer verilmiştir.

Çalışmanın temel amacı Türkiye'deki yatırım ortamının durum tespiti ve iyileştirilmesine yönelik öneriler geliştirilmesidir. Rapor için otomotiv örnek alınmış olmakla birlikte tüm sektörler için ışık tutabilecek yatırım ortamına ilişkin genel sonuçlar ortaya konulmuştur. Anılan çalışmanın sadece otomotiv için geliştirilen önerilerinin önemli bir bölümünün diğer sektörlerle de uygulanabilir olduğu görüldüğünden, çalışmayı muhtelif sektörlerle yaygınlaştırarak beklenti ve önerilerini de çalışmaya ilave edebilmek amacıyla 24 Ocak 2018 tarihinde 12 farklı Sektörde 25 Dernek temsilcisinin de katılımı ile bir Çalıştay organize edilerek nihai öneriler oluşturulmuştur.

I. MAKROEKONOMİK ÇEVRE İLE YATIRIM VE İŞ ORTAMI

Yatırım kararlarının alınmasını belirleyen birçok unsur bulunmaktadır. Bunların başında yatırım yapılacak olan ülkedeki makroekonomik çevre ile yatırım ve iş ortamının mevcut koşulları gelmektedir. Bu çerçevede çalışmanın ilk bölümünde seçilmiş olan ülkeler ile Türkiye için karşılaştırmalı olarak makroekonomik çevre ve yatırım ile iş ortamına ilişkin değerlendirmeler yapılmaktadır.

I.1. MAKROEKONOMİK ÇEVRE

Bir ülkede yatırım ortamını belirleyen unsurların başında makroekonomik çevre gelmektedir. Makroekonomik çevre genel olarak istikrarlı ve sürdürülebilir büyümeyi, fiyat istikrarını ve finansal istikrarı içermektedir. İstikrar ölçütleri ise ekonomik büyüme, cari işlemler dengesi ile kamu dengesi, enflasyon, faiz oranları ve ülke para biriminin değeri olmaktadır. Seçilen ülkeler ile Türkiye için bu ölçütlere ilişkin karşılaştırma ve değerlendirmeler yapılmaktadır.

Karşılaştırma ve değerlendirmeler 2010-2018 yılı için yapılmaktadır. 2008 küresel krizi ile birlikte 2008 ve 2009 yıllarında tüm göstergeler küresel ölçekte bozulmuştur. 2010 yılından itibaren ise yeni küresel koşullar içinde yeni eğilimler ve göstergeler ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu nedenle başlangıç yılı olarak 2010 yılı seçilmiştir.

Karşılaştırma yapılan ülkelere göstergeleri şekillendiren birçok unsur bulunmaktadır. Rusya'ya uygulanan yaptırımların büyüme üzerindeki etkileri buna bir örnek oluşturmaktadır. Ancak yaptırımlar aynı zamanda Rusya'nın yatırım ortamının siyasi riskleri için de bir örnek teşkil etmektedir.

I.1.1 EKONOMİK BÜYÜME

Yatırım yapılacak olan ülkede iç pazar için makul ve sürdürülebilir bir ekonomik büyüme ile yatırım ortamı için istikrarlı bir ekonomik büyüme aranmaktadır. Karşılaştırma yapılan ülkeler içinde bir grubun daha hızlı, sürdürülebilir ve istikrarlı büyüme sağladıkları görülmektedir.

Çin ve Hindistan bu ülkelerin başında gelmektedir. Güney Kore yine istikrarlı büyümesini sürdürmektedir. Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri Rusya hariç göreceli olarak daha istikrarlı bir

büyüme dönemi göstermektedirler. Güney Doğu Asya’da ise Endonezya ve Malezya büyüme performansında oldukça istikrarlıdır. Tayland ise büyümede dalgalanma göstermektedir.

Latin Amerika’da Brezilya ekonomik büyümede yüksek dalgalanma göstermektedir. Meksika ise daha istikrarlı bir büyüme sergilemektedir.

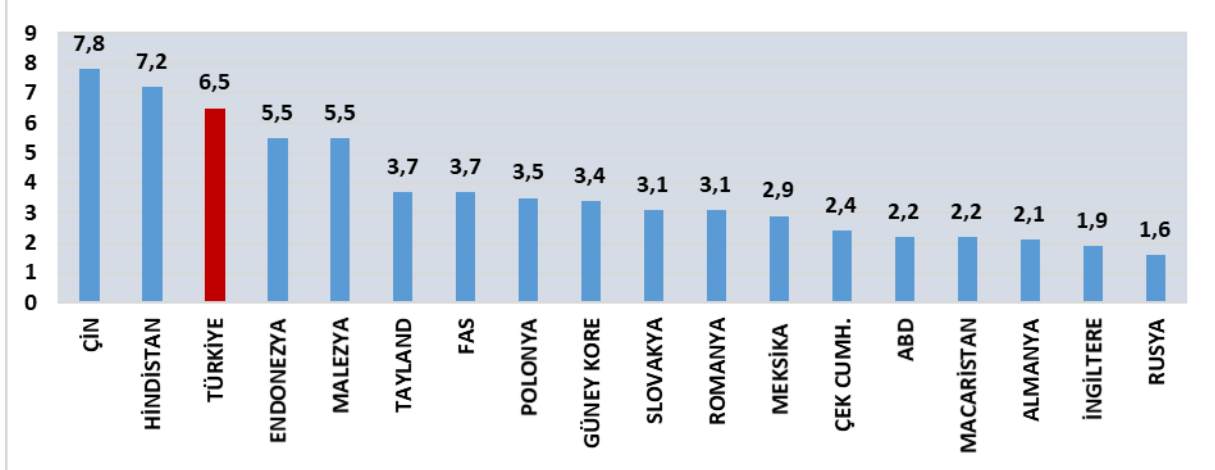
Türkiye ekonomik büyüme olarak hızlı bir büyüme süreci yaşamıştır. Bazı yıllar potansiyelinin üzerinde bazı yıllar ise potansiyelinin altında büyüme sağlamıştır. Ancak diğer ülkeler ile karşılaştırmalarda Türkiye daha iyi bir büyüme performansı göstermiştir.

TABLO.2 EKONOMİK BÜYÜME YÜZDE

ÜLKELER	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2010-2018 ORTALAMA BÜYÜME YÜZDE
ABD	2,5	1,6	2,2	1,7	2,4	2,6	1,6	2,3	2,9	2,2
ALMANYA	4,0	3,7	0,7	0,6	1,6	1,5	1,8	2,5	2,2	2,1
JAPONYA	4,2	-0,1	1,5	2,0	0,3	1,2	1,0	1,7	1,0	1,4
İNGİLTERE	1,9	1,5	1,3	1,9	3,1	2,2	1,8	1,7	1,4	1,9
HİNDİSTAN	10,3	6,6	5,5	6,5	7,2	7,9	7,1	6,7	7,3	7,2
ÇİN	10,6	9,5	7,9	7,8	7,3	6,9	6,7	6,9	6,6	7,8
GÜNEY KORE	6,5	3,7	2,3	2,9	3,3	2,8	2,8	3,1	3,0	3,4
İSPANYA	0,0	-1,0	-2,9	-1,7	1,4	3,2	3,2	3,1	2,8	0,9
POLONYA	3,7	5,0	1,6	1,4	3,3	3,9	3,8	4,6	4,1	3,5
ÇEK CUMH.	2,3	2,0	-0,8	-0,5	2,7	4,5	3,6	4,3	3,5	2,4
SLOVAKYA	5,0	2,8	1,7	1,5	2,6	3,8	3,3	3,5	3,6	3,1
MACARİSTAN	0,7	1,7	-1,6	2,1	4,0	3,1	3,0	3,2	3,5	2,2
SLOVENYA	1,2	0,6	-2,7	-1,1	3,1	2,3	2,8	3,0	3,3	1,4
RUSYA	4,5	4,0	3,5	1,3	0,7	-2,8	-0,2	1,5	1,7	1,6
ROMANYA	-0,8	1,1	0,6	3,5	3,1	3,9	4,8	7,0	5,1	3,1
ENDONEZYA	6,4	6,2	6,0	5,6	5,0	4,9	5,0	5,1	5,1	5,5
TAYLAND	7,5	0,8	7,2	2,77	0,9	2,9	3,2	3,9	3,9	3,7
MALEZYA	7,5	5,3	5,5	4,7	6,0	5,0	4,2	5,9	5,3	5,5
BREZİLYA	7,5	4,0	1,9	3,0	0,5	-3,8	-3,6	1,0	1,8	1,4
MEKSİKA	5,1	4,0	4,0	1,4	2,3	2,6	2,5	2,0	2,3	2,9
FAS	3,8	5,2	3,0	4,5	2,6	4,5	2,5	4,2	3,1	3,7
TÜRKİYE	8,5	11,1	4,8	8,5	5,2	6,1	3,2	7,4	3,5	6,5

Kaynak: IMF, World Economic Outlook Data Base

Türkiye 2010-2018 döneminde yıllık ortalama yüzde 6,5 büyüme göstermiştir. Türkiye Çin ve Hindistan’dan sonra en hızlı büyüme performansı gösteren ülke olmuştur. Türkiye yüksek büyüme performansı ile yatırımlar için en yüksek çekiciliği olan ülkeler içinde yer almaktadır.

ŞEKİL.2 YILLIK ORTALAMA BÜYÜME YÜZDE 2010-2018**I.1.2 FİNANSAL İSTİKRAR, CARİ İŞLEMLER DENGESİ VE KAMU DENGESİ**

Yatırım yapılacak ülkede makroekonomik çevre içinde aranan ikinci istikrar alanı finansal istikrardır. Finansal istikrarın ölçütleri ise cari işlemler dengesi ile kamu dengesidir.

Cari işlemler dengesi büyüklüğü ile bu büyüklüğün milli gelire oranı finansal istikrarın temel ölçütlerinden biridir. Karşılaştırma yapılan ülkeler içinde yapısal olarak Almanya, Japonya, Güney Kore ve Çin yüksek cari fazla veren dört ülkedir. ABD ve İngiltere ise yapısal olarak açık veren iki ülkedir. Gelişmiş ülkeler içinden İspanya cari işlemler dengesinde fazla vermeye başlamıştır. Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinin tamamına yakını cari işlemler dengesinde fazla verir hale gelmiştir. Endonezya hariç Güney Doğu Asya ülkeleri de fazla vermektedir. Brezilya ve Meksika ise yıllar itibariyle yönetilebilir cari işlemler dengesi açıkları vermektedirler. Türkiye ise göreceli olarak ve sürekli yüksek cari işlemler dengesi açığı vermeye devam etmektedir ve bu finansal istikrar önündeki en önemli risk olarak görülmektedir.

TABLO.3 CARİ İŞLEMLER DENGESİ / MİLLİ GELİR YÜZDE

ÜLKELER	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ABD	-3,0	-3,0	-2,8	-2,2	-2,3	-2,6	-2,6	-2,4	-2,5
ALMANYA	5,6	6,1	7,0	6,7	7,3	8,3	8,5	8,0	8,2
JAPONYA	3,9	2,1	1,0	0,9	0,8	3,1	3,9	4,0	3,8
İNGİLTERE	-2,7	-1,8	-3,7	-4,4	-4,7	-4,3	-4,4	-4,1	-3,7
HİNDİSTAN	-2,8	-4,3	-4,8	-1,7	-1,3	-1,1	-0,9	-2,0	-2,3
ÇİN	3,9	1,8	2,5	1,5	2,2	2,7	1,8	1,4	1,2
GÜNEY KORE	2,6	1,6	4,2	6,2	6,0	7,0	7,0	5,1	5,5
İSPANYA	-3,9	-3,2	-0,2	1,5	1,1	1,4	2,0	1,7	1,6
POLONYA	-5,4	-5,2	-3,7	-1,3	-2,1	-0,6	-0,3	0,0	-0,9
ÇEK CUMH.	-3,6	-2,1	-1,6	-0,5	0,2	0,9	1,1	1,1	0,3
SLOVAKYA	-4,7	-5,0	0,9	1,8	1,2	0,2	0,4	-1,5	-0,3
MACARİSTAN	0,3	0,7	1,8	3,8	2,1	3,4	4,3	3,6	2,5
SLOVENYA	-0,1	0,2	2,6	4,8	6,2	5,2	6,8	6,5	6,7
RUSYA	4,1	4,8	3,3	1,5	2,8	5,1	1,7	2,6	4,5
ROMANYA	-5,1	-4,9	-4,8	-1,1	-0,7	-1,2	-2,4	-3,5	-3,7
ENDONEZYA	0,7	0,2	-2,7	-3,2	-3,1	-2,0	-1,8	-1,7	-1,9

TAYLAND	3,4	2,5	-0,4	-1,2	3,7	8,1	11,4	10,8	9,3
MALEZYA	10,1	10,9	5,2	3,5	4,4	3,0	2,0	3,0	2,4
BREZİLYA	-3,4	-2,9	-3,0	-3,0	-4,2	-3,3	-1,3	-0,5	-1,6
MEKSİKA	-0,5	-1,2	-1,4	-2,5	-2,0	-2,9	-2,7	-1,6	-1,9
FAS	-4,4	-7,6	-9,3	-7,6	-5,7	-2,2	-3,9	-3,8	-3,6
TÜRKİYE	-5,8	-8,9	-5,5	-6,7	-4,7	-3,7	-3,8	-5,5	-5,0

Kaynak: IMF, World Economic Outlook Data Base

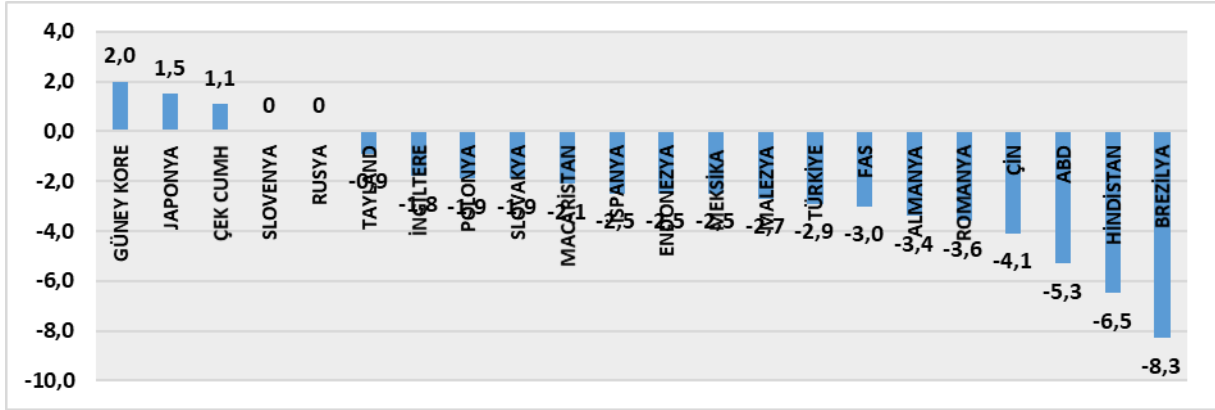
Küresel kriz sonrası alınan önlemler ile birlikte genel kamu dengeleri birçok ülkede bozulmuş ve hemen tüm ülkeler önemli açıklar vermeye başlamışlardır. Son yıllarda ise açıkların giderek azaldığı görülmektedir. Karşılaştırma yapılan ülkeler içinde tüm yıllarda kamu dengesi fazlası veren tek ülke Güney Kore'dir. Almanya, Çek Cumhuriyeti ve Tayland son yıllarda fazla vermektedir. Diğer ülkeler ise açık vermeye devam etmektedir. Brezilya ve Hindistan çok yüksek açıklar vermektedir. Çin ve Rusya'da da açıklar yükselmektedir. Orta Avrupa ülkeleri daha çok yönetilebilir ve makul açıklar vermektedir. Endonezya, Malezya ve Meksika'da da sürdürülebilir açıklar bulunmaktadır. Türkiye ise genel kamu dengesi itibariyle oldukça başarılı bir mali disiplin örneği vermekte olup finansal istikrar destekleyen bir kamu açığına sahip bulunmaktadır.

TABLO.4 GENEL KAMU DENGESİ / MİLLİ GELİR YÜZDE

ÜLKELER	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ABD	-10,9	-9,6	-7,9	-4,4	-4,0	-3,5	-4,3	-4,6	-5,3
ALMANYA	-4,2	-1,0	0,0	-0,2	0,3	0,7	0,8	-4,2	-3,4
JAPONYA	-9,1	-9,1	-8,3	-7,6	-5,4	-3,5	-4,1	1,1	1,5
İNGİLTERE	-9,5	-7,5	-7,7	-5,6	-5,7	-4,4	-3,0	-2,3	-1,8
HİNDİSTAN	-8,6	-8,3	-7,5	-7,0	-7,2	-7,1	-6,6	-6,9	-6,5
ÇİN	-0,4	-0,1	-0,3	-0,8	-0,9	-2,8	-3,7	-4,0	-4,1
GÜNEY KORE	1,5	1,7	1,6	0,6	0,4	0,6	1,7	1,9	2,0
İSPANYA	-9,4	-9,6	-10,5	-7,0	-6,0	-5,1	-4,5	-3,1	-2,5
POLONYA	-7,3	-4,8	-3,7	-4,1	-3,4	-2,6	-2,5	-1,7	-1,9
ÇEK CUMH	-3,2	-1,9	-2,1	1,1	0,0	0,2	0,8	“,3	1,1
SLOVAKYA	-7,7	-7,2	-3,9	-4,1	-2,5	-2,7	-2,2	-1,6	-1,9
MACARİSTAN	-4,5	-5,5	-2,3	-2,5	-2,3	-2,0	-1,8	-2,0	-2,1
SLOVENYA	-5,2	-5,5	-3,1	-13,9	-5,8	-3,3	-1,7	-0,8	0,0
RUSYA	-3,2	1,4	0,4	-1,2	-1,1	-3,4	-3,7	-1,5	0,0
ROMANYA	-6,3	-4,2	-2,5	-2,5	-1,9	-1,5	-2,4	-2,8	-3,6
ENDONEZYA	-1,2	-0,7	-1,6	-2,2	-2,1	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5
TAYLAND	-1,3	0,0	-0,9	0,5	0,8	0,1	0,5	-0,6	-0,9
MALEZYA	-4,5	-3,6	-3,8	-4,1	-2,7	-2,9	-3,0	-2,9	-2,7
BREZİLYA	-2,7	-2,5	-2,5	-3,0	-6,0	-10,3	-9,0	-7,8	-8,3
MEKSİKA	-3,9	-3,4	-3,8	-3,7	-4,6	-4,0	-2,8	-1,1	-2,5
FAS	-4,3	-6,6	-7,2	-5,1	-4,9	-4,2	-4,1	-3,6	-3,0
TÜRKİYE	-2,8	-0,6	-1,5	-1,1	-1,7	-1,3	-2,3	-2,3	-2,9

Kaynak: IMF, Global Fiscal Monitor Data Base

ŞEKİL.3 GENEL KAMU DENGESİNİN MİLLİ GELİRE ORANI YÜZDE 2018



I.1.3 FİYAT İSTİKRARI; ENFLASYON, FAİZ ORANLARI VE PARA BİRİMİNİN DEĞERİ

Fiyat istikrarı bir ülkede yatırım ortamı için çok önemli unsurlardan birini oluşturmaktadır. Fiyat istikrarı öncelikle tüketici enflasyonu ile ölçülmektedir. Gelişmiş ülkeler için yüzde 2,0, gelişen ülkeler için ise yüzde 4,0-5,0 yıllık tüketici enflasyonu tam bir fiyat istikrarı için istenilen oranlardır.

Fiyat istikrarı kapsamında bir diğer önemli gösterge faiz oranlarıdır. Yatırım için her zaman düşük faizler tercih edilmektedir. Merkez Bankası politika veya fonlama faizi, bankalar arası borç verme faizi ile ülkelerin yurtdışında borçlanma için ihraç ettikleri 10 yıl vadeli tahvil faizleri önemli göstergelerdir.

Yine fiyat istikrarı kapsamında ülke para birimlerinin değer değişimi ve ülkedeki enflasyon ile arındırılmış reel değer gelişmeleri önemli bir diğer unsurdur.

TABLO.5 TÜKETİCİ ENFLASYONU YÜZDE

ÜLKELER	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ABD	1,6	3,1	2,1	1,5	1,6	0,1	1,3	2,1	2,5
ALMANYA	1,1	2,5	2,1	1,6	0,8	0,1	0,4	1,7	1,6
JAPONYA	-0,7	-0,3	-0,1	0,3	2,8	0,8	-0,1	0,5	0,8
İNGİLTERE	3,3	4,5	2,8	2,6	1,5	0,1	0,6	2,7	2,7
HİNDİSTAN	9,5	9,5	9,9	9,4	5,9	4,9	4,9	3,6	5,0
ÇİN	3,3	5,4	2,6	2,6	2,0	1,4	2,0	1,6	2,5
GÜNEY KORE	2,9	4,0	2,2	1,3	1,3	0,7	1,0	1,9	1,7
İSPANYA	1,8	3,2	2,4	1,4	-0,1	-0,5	-0,2	2,0	1,7
POLONYA	2,6	4,3	3,7	0,9	0,0	-0,9	-0,6	2,0	2,5
ÇEK CUMH.	1,5	1,9	3,3	1,4	0,3	0,3	0,7	2,4	2,3
SLOVAKYA	0,7	4,1	3,7	1,5	-0,1	-0,3	-0,5	1,3	1,9
MACARİSTAN	4,9	3,9	5,7	1,7	-0,2	-0,1	0,4	2,4	2,7
SLOVENYA	1,8	1,8	2,6	1,8	0,2	-0,5	-0,1	1,4	1,7
RUSYA	6,9	8,4	5,1	6,8	7,8	15,5	7,0	3,7	2,8
ROMANYA	6,1	5,8	3,3	4,0	1,1	-0,6	-1,6	1,3	4,7
ENDONEZYA	5,1	5,3	4,0	6,4	6,4	6,4	3,5	3,8	3,5

TAYLAND	3,3	3,8	3,0	2,2	1,9	-0,9	0,2	0,7	1,4
MALEZYA	1,7	3,2	1,7	2,1	3,1	2,1	2,1	3,8	3,2
BREZİLYA	5,0	6,6	5,4	6,2	6,3	9,0	8,7	3,4	3,5
MEKSİKA	4,2	3,4	4,1	3,8	4,0	2,7	2,8	6,0	4,4
FAS	1,0	0,9	1,3	1,9	0,4	1,5	1,6	0,8	1,4
TÜRKİYE	6,4	10,5	6,2	7,4	8,2	8,8	8,5	11,1	21,0

Kaynak: IMF, World Economic Outlook Data Base

Bu çerçevede karşılaştırma yapılan ülkeler içinde hemen tüm ülkelerin fiyat istikrarını sağladıkları ve sürdürdükleri görülmektedir. Sadece Türkiye henüz fiyat istikrarını tam olarak sağlayamayan ülke olmuştur. Yüksek enflasyon yarattığı maliyet artışları ile yatırım kararlarını da olumsuz etkilemektedir.

Bununla birlikte son yıllarda yaşanan negatif gerçekleşen enflasyonlar da fiyat istikrarı açısından risk oluşturmaktadır. Almanya ve Japonya'ya ilave olarak Orta Avrupa'daki bazı ülkelerde çok düşük veya negatif enflasyon oranları yaşanmaktadır.

Yatırımcılar açısından finansman olanakları ile finansman maliyetleri önemli unsurlardır. Bu çerçevede faiz oranları önemli bir belirleyicidir. Faiz oranları aynı zamanda fiyat istikrarı açısından da önemli bir göstergedir.

Bu bölümde faiz oranları kapsam gereği fiyat istikrarı açısından değerlendirilmektedir. Faiz oranları dönemler itibariyle hızlı değişiklik gösterebilen bir göstergedir. Karşılaştırmalarda güncel olması itibariyle 2018 yılı Eylül ayı faiz oranları kullanılmaktadır. Bu çerçevede Türkiye en yüksek faiz oranlarına sahip olan ülkedir. Diğer ülkeler ile arasında çok yüksek farklar oluşmaktadır. Bu yüksek faiz oranları finansal ve fiyat istikrarı açısından risklerin yüksek olduğunu göstermektedir. Rusya ve Brezilya dışındaki tüm ülkelerde düşük faiz oranları bulunmaktadır.

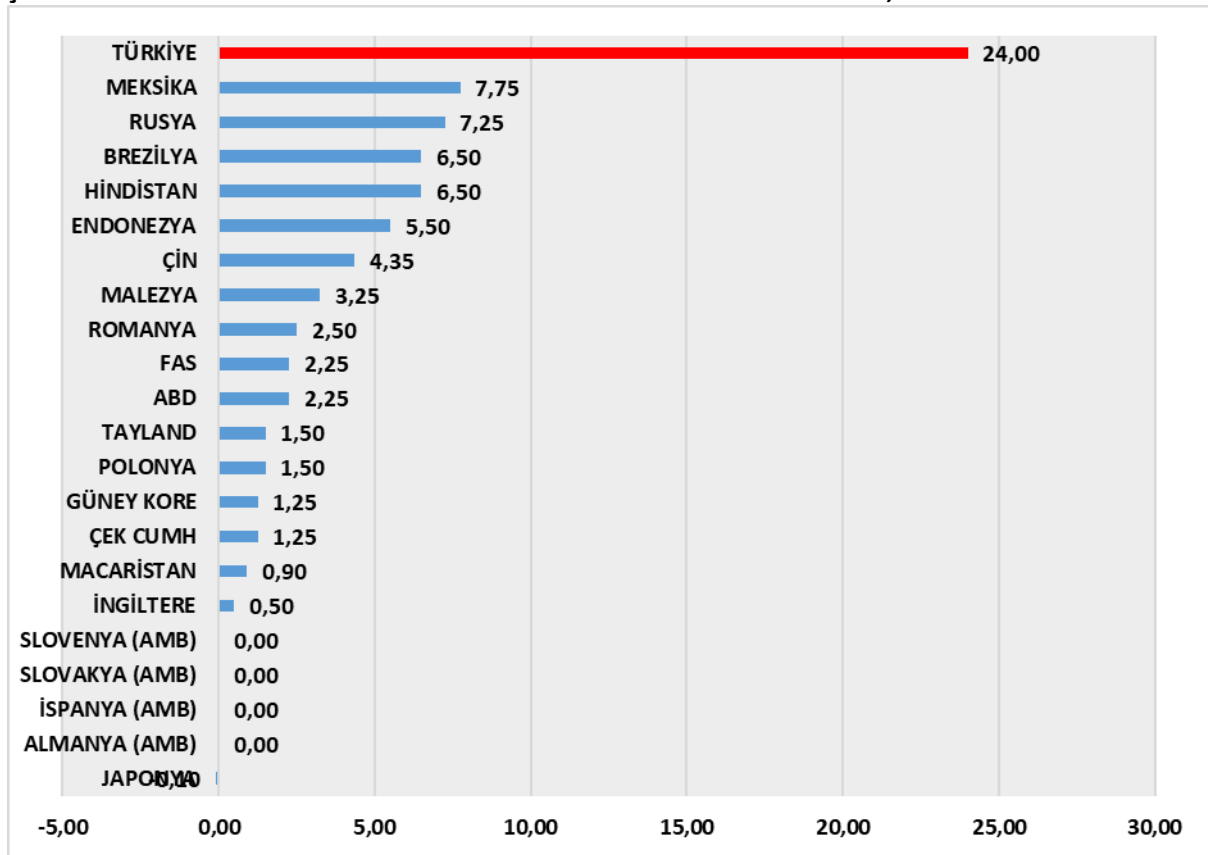
TABLO.6 FAİZ ORANLARI 2018 EYLÜL

ÜLKELER	MERKEZ BANKASI POLİTİKA VE FONLAMA FAİZİ YÜZDE
ABD	2,25
ALMANYA	0,00
JAPONYA	-0,10
İNGİLTERE	0,50
HİNDİSTAN	6,50
ÇİN	4,35
GÜNEY KORE	1,25
İSPANYA	0,00
POLONYA	1,50
ÇEK CUMH	1,25
SLOVAKYA	0,01
MACARİSTAN	0,90
SLOVENYA	0,01
RUSYA	7,25

ROMANYA	2,50
ENDONEZYA	5,50
TAYLAND	1,50
MALEZYA	3,25
BREZİLYA	6,50
MEKSİKA	7,75
FAS	2,25
TÜRKİYE	24,00

Kaynak: Ülke Merkez Bankaları, Trading Economics

ŞEKİL.4 MERKEZ BANKALARI POLİTİKA-FONLAMA FAİZ ORANLARI YÜZDE, EYLÜL 2018



Ülkelerin para birimlerinin değeri de fiyat istikrarı ve finansal istikrar için önemli göstergelerdir. Bu çerçevede karşılaştırma yapılan ülkelerin para birimlerinin ABD doları karşısındaki değer gelişmeleri 2010-2018 Eylül dönemi için aşağıda sunulmaktadır. Ülke para birimlerinin dönem içi dalgalanma sıklığı ve aralığı da istikrar açısından önemlidir.

Değer değişimleri değerlendirildiğinde en istikrarlı para birimi olarak Güney Kore para birimi Won görülmektedir. Bu dönemde Dolar karşısında değer kazanan tek para birimi Çin Yuan'ı olmuştur. En çok değer kaybeden para birimleri ise Türk Lirası ile Brezilya Reali olmuştur. Her iki ülkenin sahip oldukları yüksek riskler ülke para birimlerinin değerlerine yansımıştır. Bu iki ülkeyi benzer özellikleri ile Rusya izlemiştir. Daha sonra göreceli olarak yüksek değer kaybı

yaşayana diğer para birimleri ise Macaristan, Romanya ve Endonezya para birimleri olmuştur. Diğer ülke para birimleri ise daha istikrarlı gelişme göstermiştir.

TABLO.7 PARA BİRİMİ DEĞERİ ABD DOLARI KARŞISINDA

ÜLKELER	PARA BİRİMİ	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 EYL
ABD	DOLAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ALMANYA	EURO*	1,32	1,31	1,31	1,36	1,23	1,09	1,05	1,18	1,18
JAPONYA	YEN	91	82	78	89	105	114	122	112	113
İNGİLTERE	POUND*	1,61	1,60	1,57	1,60	1,63	1,52	1,31	1,34	1,32
HİNDİSTAN	RUPİ	46,5	42,4	52,6	55,0	62,8	63,1	66,4	65,3	72,6
ÇİN	YUAN	6,70	6,60	6,40	6,30	6,10	6,20	6,50	6,65	6,88
GÜNEY KORE	WON	1.180	1.170	1.180	1.110	1.060	1.095	1.180	1.144	1.112
İSPANYA	EURO	1,32	1,31	1,31	1,36	1,23	1,09	1,05	1,18	1,18
POLONYA	ZLOTİ	2,80	2,83	3,41	3,25	3,06	3,60	3,90	3,81	3,64
ÇEK CUMH	ZLOTİ	17,8	18,1	19,3	19,0	20,0	23,2	24,8	22,0	21,8
SLOVAKYA	EURO	1,32	1,31	1,31	1,36	1,23	1,09	1,05	1,18	1,18
MACARİSTAN	FORINT	181	198	231	220	221	260	289	264	275
SLOVENYA	EURO	1,32	1,31	1,31	1,36	1,23	1,09	1,05	1,18	1,18
RUSYA	RUBLE	32	31	31	32	35	61	78	58	66
ROMANYA	LEYİ	2,82	3,04	3,35	3,22	3,26	3,54	4,16	3,85	3,96
ENDONEZYA	RUPAH	9.620	9.240	9.170	9.750	12.000	12.440	13.900	13.660	14.900
TAYLAND	BAHT	32,7	30,3	30,9	30,0	32,2	32,7	35,9	33,1	32,4
MALEZYA	RİNGİT	3,40	3,11	3,18	3,03	3,23	3,60	4,29	4,20	4,14
BREZİLYA	REAL	1,72	1,66	1,80	2,04	2,38	2,51	3,92	3,16	4,03
MEKSİKA	PESO	12,9	12,4	13,9	13,1	13,15	15,10	17,00	18,25	18,80
FAS	DİRHEM	7,61	8,20	8,42	8,36	8,18	9,05	9,95	9,40	9,70
TÜRKİYE	LİRA	1,54	1,89	1,78	2,09	2,33	2,96	3,54	3,58	6,10

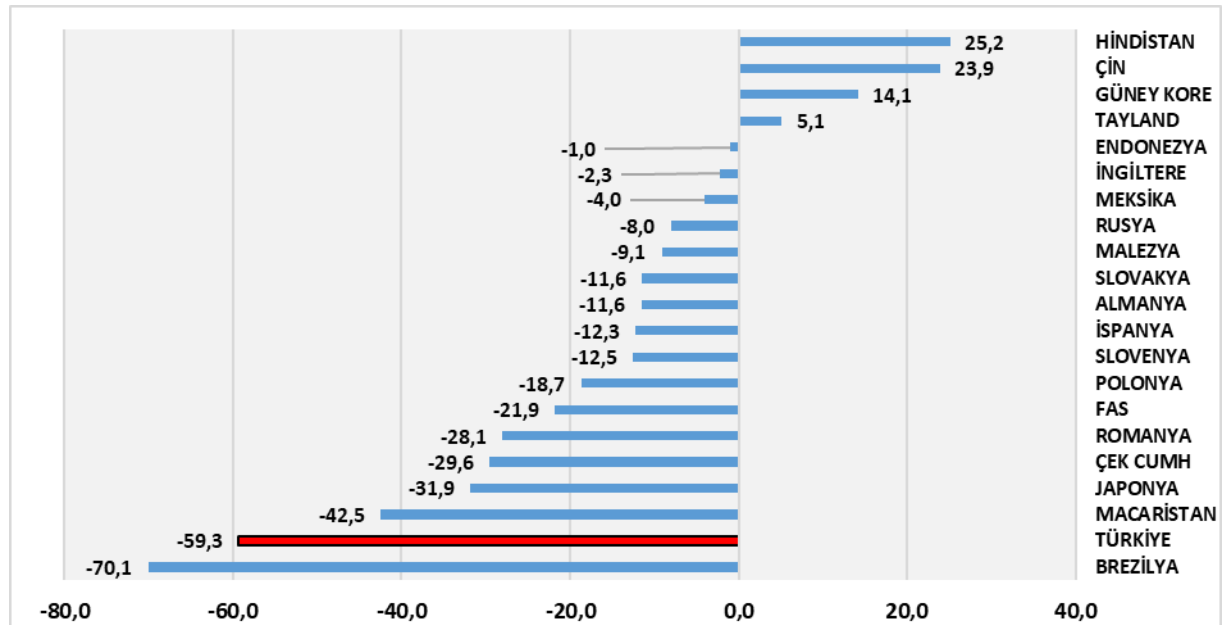
Kaynak: Ülke Merkez Bankaları

Para birimlerinin tek başına değeri önemli bir gösterge olmakla birlikte enflasyon ile arındırıldıktan sonraki değer gelişmeleri de bir diğer önemli ölçüttür. Bu çerçevede Türkiye ve Brezilya para birimlerinin yüksek enflasyon oranlarına rağmen en yüksek reel kayıplara uğrayan para birimleri oldukları görülmektedir. Rusya'da yüksek enflasyon ile para biriminin değer kaybı yakın olup Ruble'nin reel değer kaybı çok sınırlı kalmıştır. Dolar karşısında enflasyondan arındırıldıktan sonra reel olarak değer kazanan dört para birimi vardır. Bunlar Çin, Hindistan, Güney Kore ve Tayland para birimleridir. Romanya, Macaristan ve Çek Cumhuriyeti para birimleri ise düşük enflasyon oranlarına karşın Dolar karşısında reel olarak yüksek reel kayıplara uğramışlardır.

TABLO.8 PARA BİRİMİ DEĞERİ (ABD DOLARI KARŞISINDA) DEĞİŞİMİ VE BİRİKİMLİ ENFLASYON

ÜLKELER	PARA BİRİMİ ABD DOLARI KARŞISINDA DEĞİŞİM YÜZDE 2010-2017	BİRİKİMLİ TÜKETİCİ ENFLASYONU YÜZDE 2010-2017	DEĞER DEĞİŞİMİ ENFLASYON FARKI PUAN 2010-2017	PARANIN REEL DEĞER KAYBI KAZANCI
ALMANYA	-20,45	8,89	-11,56	-
JAPONYA	-34,07	2,16	-31,91	-
İNGİLTERE	-18,64	16,37	-2,27	-
HİNDİSTAN	-42,80	68,00	25,20	+
ÇİN	+3,00	20,90	23,90	+
GÜNEY KORE	0,00	14,14	14,14	+
İSPANYA	-20,45	8,15	-12,30	-
POLONYA	-39,30	20,60	-18,70	-
ÇEK CUMHURİYETİ	-39,30	9,75	-29,55	-
SLOVAKYA	-20,45	8,90	-11,55	-
MACARİSTAN	-59,70	17,25	-42,45	-
SLOVENYA	-20,45	7,92	-12,53	-
RUSYA	-81,25	73,28	-7,97	-
ROMANYA	-47,52	19,44	-28,08	-
ENDONEZYA	-44,50	43,50	-1,00	-
TAYLAND	-9,80	14,85	5,05	+
MALEZYA	-26,20	17,13	-9,07	-
BREZİLYA	-127,90	57,80	-70,10	-
MEKSİKA	-31,80	27,83	-3,97	-
FAS	-30,80	8,92	-21,88	-
TÜRKİYE	-129,90	71,20	-59,34	-

Kaynak: Çalışma Ekibi

ŞEKİL.5 PARA BİRİMLERİNİN ABD DOLARI KARŞISINDA ENFLASYONDAN ARINDIRILMIŞ DEĞİŞİMİ 2010-2017 YÜZDE

I.1.4 MAKROEKONOMİK ÇEVRE İÇİN GENEL DEĞERLENDİRME

Ülkeler için makroekonomik koşulları ölçen unsurlara ilişkin genel bir karşılaştırma ve değerlendirme yapılmaktadır. Buna göre olumlu göstergeler “+” ile, olumsuz göstergeler ise “-” ile işaretlenmektedir. Denge değerler için ise “o” işareti kullanılmaktadır.

Güney Kore tüm unsurlarda olumlu göstergelere sahip tek ülkedir ve makroekonomik çevresi en güçlü ülkedir. Çin, Çek Cumhuriyeti ve Tayland 5 unsurda olumlu göstergeye sahiptir. Hindistan, Slovakya, Macaristan ve Malezya da görece olumlu makroekonomik koşullara sahiptir. Brezilya'nın tüm göstergeleri olumsuzdur. Rusya da ağırlıklı olumsuz koşullara sahiptir.

Türkiye ise sadece büyümede olumlu göstergeye sahiptir. Kamu dengesinde sınırlı açıkları ile dengeli bir göstergeye sahiptir. Cari açık, enflasyon, faizler ve para değeri unsurlarında olumsuz göstergelere sahiptir.

Bu itibarla karşılaştırma yapılan ülkeler içinde Türkiye makroekonomik çevre itibarıyla Brezilya ve Rusya ile birlikte en olumsuz koşullara sahip ülke konumundadır.

TABLO.9 MAKROEKONOMİK ÇEVRE İÇİN GENEL DEĞERLENDİRME

ÜLKELER	EKONOMİK BÜYÜME	CARİ İŞLEMLER DENGESİ	KAMU DENGESİ	ENFLASYON	FAİZLER	PARA BİRİMİ
HİNDİSTAN	+	+	-	+	0	+
ÇİN	+	+	-	+	+	+
GÜNEY KORE	+	+	+	+	+	+
İSPANYA	0	+	-	+	+	0
POLONYA	+	0	0	+	+	0
ÇEK CUMH	+	+	+	+	+	-
SLOVAKYA	+	+	0	+	+	0
MACARİSTAN	+	+	0	+	+	-
SLOVENYA	0	+	0	+	+	0
RUSYA	-	+	-	-	-	--
ROMANYA	+	0	0	+	+	-
ENDONEZYA	+	0	0	+	+	0
TAYLAND	0	+	+	+	+	+
MALEZYA	+	+	-	+	+	0
BREZİLYA	-	-	-	-	-	--
MEKSİKA	+	0	-	+	-	0
FAS	+	-	-	+	+	-
TÜRKİYE	+	-	0	-	-	--

Kaynak: Çalışma Ekibi, +; olumlu değerler, 0; denge değerler, -; olumsuz değerler

I.2 YATIRIM VE İŞ ORTAMI

Çalışmanın bu bölümünde seçilen ülkeler arasında yatırım ve iş ortamına ilişkin karşılaştırmalar yapılmaktadır. Bu amaçla birçok gösterge kullanılmaktadır. Bu göstergeler daha çok mikro ekonomik alanları kapsamaktadır. Kullanılan göstergelerin bir bölümü mutlak değerler, bir bölümü ise uluslararası sıralamalardır.

I.2.1 YATIRIM ORTAMI İÇİN REKABETÇİLİK ÇEVRESİ

Yatırım ortamının etkinliğinde birçok unsur belirleyici olmaktadır. Bu unsurlar kurumsal yapı, alt yapı, eğitim ve nitelikli insan kaynakları, işgücü piyasası, finansman olanakları, teknoloji kullanımı, inovasyon ve ARGE yetenekleri ile işlerde uzmanlaşma gibi alanlardan oluşmaktadır.

Dünya Ekonomik Forumunun her yıl hazırladığı Dünya Rekabetçilik Endeksi yukarıdaki unsurların büyük bölümünü kullanarak hazırlanmaktadır. Bu itibarla Endeks rekabetçiliği ölçtüğü gibi yatırım ortamlarına ilişkin de değerlendirme yapmaya yönelik bilgiler sunmaktadır.

Bu çerçevede çalışmamızda karşılaştırma yapmak üzere seçilen ülkelerin Dünya Ekonomik Forumu 2017-2018 yılı rekabetçilik endeksindeki sıralamaları aşağıda sunulmaktadır. Otomotiv yan sanayi temel alınarak seçilen ülkelerin rekabetçilik sıralamasında gelişmiş ülkelerden sonra ilk olarak 23.sıradaki Malezya gelmektedir. Malezya'yı 26. sıradaki Güney Kore izlemektedir. Çin 27.sırada, Çek Cumhuriyeti 31. sırada yer almaktadırlar.

TABLO.10 DÜNYA REKABETÇİLİK ENDEKSİ SIRALAMALARI 2017-2018

SIRA	ÜLKELER	PUAN
2	ABD	5,85
5	ALMANYA	5,65
8	İNGİLTERE	5,51
9	JAPONYA	5,49
23	MALEZYA	5,17
26	GÜNEY KORE	5,07
27	ÇİN	5,00
31	ÇEK CUMHURİYETİ	4,77
32	TAYLAND	4,72
34	İSPANYA	4,70
36	ENDONEZYA	4,68
38	RUSYA	4,64
39	POLONYA	4,59
40	HİNDİSTAN	4,59
48	SLOVENYA	4,48
51	MEKSİKA	4,44
53	TÜRKİYE	4,42
59	SLOVAKYA	4,33
60	MACARİSTAN	4,33
68	ROMANYA	4,28
71	FAS	4,24
80	BREZİLYA	4,14

Kaynak: WEF, Global Competitiveness Report, 2017-2018

Tayland, İspanya, Endonezya, Rusya, Polonya ve Hindistan ilk 40 ülke içinde yer almaktadır. Endonezya ise 41. sırada bulunmaktadır. Slovenya ve Meksika da Türkiye'nin üzerindedir. Türkiye 53. sırada yer almaktadır. Türkiye'nin altında karşılaştırma yapılan ülkelerden Slovakya, Macaristan, Romanya ve Fas ise Türkiye'ye oldukça yakın rekabetçilik puanları ile sıralanmaktadırlar.

Küresel rekabetçilik endeksi yatırım ortamlarının da değerlendirilmesinde yer alan ölçütleri kullanmaktadır. Bu çerçevede aşağıda seçilen ülkelerin alt ölçütlere göre sıralamaları sunulmaktadır. Böylece ülkelerin rekabetçiliğini belirleyen unsurlar daha anlaşılır hale gelmektedir.

Türkiye'nin rekabetçilik endeksi içindeki ölçütlerde en zayıf olduğu alan işgücü piyasasıdır. Karşılaştırma yapılan 22 ülke içinde Türkiye işgücü piyasası açısından en zayıf ülkedir. Finansman koşulları konusunda da Türkiye göreceli olarak zayıf konumdadır. Kurumsal yapı itibarıyla Türkiye 22 ülke içinde 14.sırada yer almaktadır. Türkiye gibi kurumsal yapıları daha zayıf olan ülkeler Brezilya, Macaristan, Romanya, Rusya, Tayland ve Polonya'dır. Türkiye firmalarda teknoloji kullanımında gelişme gösterirken ARGE-İnovasyon ve işlerde uzmanlaşma alanında alt sıralarda yer almaktadır. Türkiye'nin göreceli olarak en iyi olduğu alan alt yapıdır.

TABLO.11 DÜNYA REKABETÇİLİK ENDEKSİ SIRALAMALARI 2017-2018

GENEL SIRA	ÜLKELER	KURUMSAL YAPI	ALTYAPI	İŞGÜCÜ PİYASASI	FİNANSMAN OLANAKLARI	FİRMALARDA TEKNOLOJİ KULLANIMI	ARGE İNOVASYON İHTİSASL.
2	ABD	20	9	3	2	6	2
5	ALMANYA	21	10	14	12	8	3
8	İNGİLTERE	12	11	6	13	4	9
9	JAPONYA	17	4	22	20	15	6
23	MALEZYA	27	22	26	16	46	21
26	GÜNEY KORE	58	8	73	74	29	23
27	ÇİN	41	46	38	48	73	29
31	ÇEK CUMH.	52	49	41	23	33	32
32	TAYLAND	78	43	65	40	61	47
34	İSPANYA	54	12	70	68	28	38
36	ENDONEZYA	47	52	96	37	80	31
38	RUSYA	83	35	60	107	57	57
39	POLONYA	72	44	78	53	47	59
40	HİNDİSTAN	39	66	75	42	37	30
48	SLOVENYA	56	39	82	106	35	37
51	MEKSİKA	123	62	105	36	71	51
53	TÜRKİYE	71	53	127	80	62	66
59	SLOVAKYA	93	63	87	32	42	56
60	MACARİSTAN	101	56	71	45	40	79
68	ROMANYA	86	83	89	88	51	107
71	FAS	49	54	120	72	82	74
80	BREZİLYA	109	73	114	92	55	65

Kaynak: WEF, Global Competitiveness Report, 2017-2018

Yatırım ortamında rekabetçiliği belirleyen önemli unsurlardan biri nitelikli işgücü ve insan kaynaklarının varlığıdır. Nitelikli işgücü ve insan kaynakları da nitelikli eğitim sistemi ile

doğrudan ilişkilidir. Bu çerçevede seçilen ve karşılaştırma yapılan 22 ülkenin eğitime ilişkin konulardaki rekabetçilik sıralamalarına yer verilmektedir.

Türkiye eğitim alanında oldukça aşağı sıralarda yer almaktadır. Gene olarak eğitim sisteminin kalitesinde Türkiye 101. sırada yer almaktadır. Matematik, Mühendislik ve Fen eğitimindeki kalite sıralamasında ise 104.sırada bulunmaktadır. İşletme okullarının kalitesi ve işbaşı eğitim sıralaması da düşüktür.

Yatırım ortamına ilişkin olarak belirleyici unsurlardan biri olan işgücü verimliliğinde ise Türkiye 22 ülke içinde Romanya, İspanya ve Fas'tan sonra en düşük verimliliğe sahip ülkedir. İşgücü verimliliği ödenen ücrete göre yaratılan üretim ve katma değer ile ölçülmektedir. İşgücü verimliliğinin diğer birçok ülkede daha yüksek olduğu görülmektedir. Malezya, Güney Kore, Çek Cumhuriyeti, Endonezya, Çin ve Hindistan dikkat çeken işgücü verimliliği yüksek ülkelerdir.

TABLO.12 DÜNYA REKABETÇİLİK ENDEKSİ EĞİTİM SİSTEMİ SIRALAMALARI 2017-2018

GENEL SIRA	ÜLKELER	EĞİTİM SİSTEMİNİN KALİTESİ	MATEMATİK MÜHENDİSLİK VE FEN BİLİMLERİ EĞİTİM	İŞLETME OKULLARININ KALİTESİ	İŞBAŞI EĞİTİM KALİTESİ	İŞGÜCÜ VERİMLİLİĞİ (Ücret Verimlilik Dengesi)
2	ABD	4	10	6	2	3
5	ALMANYA	9	15	23	6	7
8	İNGİLTERE	22	41	2	27	18
9	JAPONYA	36	22	59	13	40
23	MALEZYA	14	16	25	9	5
26	GÜNEY KORE	81	36	69	41	15
27	ÇİN	29	50	50	36	26
31	ÇEK CUMH.	59	48	61	29	21
32	TAYLAND	65	83	78	47	47
34	İSPANYA	67	72	13	85	97
36	ENDONEZYA	33	40	42	30	22
38	RUSYA	64	51	65	78	57
39	POLONYA	72	49	71	69	58
40	HİNDİSTAN	26	37	41	34	33
48	SLOVENYA	52	11	53	52	77
51	MEKSİKA	108	117	67	80	84
53	TÜRKİYE	101	104	108	102	91
59	SLOVAKYA	118	82	105	66	44
60	MACARİSTAN	111	78	66	103	85
68	ROMANYA	115	23	121	123	111
71	FAS	120	80	86	117	96
80	BREZİLYA	125	131	95	62	89

Kaynak: WEF, Global Competitiveness Report, 2017-2018

1.2.2 İŞ ORTAMI; İŞE BAŞLAMA, İŞİ SÜRDÜRME VE İŞİ TASFİYE ETME KOLAYLIKLARI

Yatırımcılar açısından en teşvik edici unsurların başında kamu ile ilişkilerde ve bürokraside kolaylıklar gelmektedir. İşe başlama, işi sürdürme ve işin tasfiyesi süreçlerinin kolay, hızlı ve en az maliyetle gerçekleşmesi tercih edilmektedir.

Bu çerçevede Dünya Bankası'nın her yıl yayınladığı "Ease Doing in Business" çalışması tüm ülkelerdeki iş ortamını çok sayıdaki unsur ve ölçüt ile değerlendirmektedir. İş ortamının

değerlendirildiği bu çalışmada ülkeler sıralanmaktadır. Doğal olarak ilk sıralardaki ülkeler yatırımlar ve yatırımcılar için daha cazip olmaktadır.

Çalışmamızda karşılaştırmalar için seçilen 22 ülkenin “Ease Doing in Business 2018” sıralamasındaki yerleri aşağıda sunulmaktadır. Güney Kore 4.sırada yer almakta olup iş kolaylığı açısından 22 ülke içinde en önde gelmektedir. ABD, İngiltere ve Almanya daha sonra sıralanmaktadır. Malezya ve Tayland da iş yapma kolaylığında önde gelen ülkelere biri haline gelmiştir. Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinin iş yapma kolaylığında önemli gelişme sağladıkları görülmektedir. Bu nedenle yatırımların ve yatırımcıların öncelikle tercih ettikleri ülkeler konumuna gelmişlerdir. İş yapma kolaylığı sıralamasında Türkiye genel sıralamada 60. sırada yer almaktadır. 22 ülke içinde ise 17. sıradadır. Türkiye’nin ardından Fas, Endonezya, Çin, Hindistan ve Brezilya gelmektedir. Bu beş ülkedeki yatırım yoğunluğu dikkate alındığında iş yapma kolaylığının düşük olmasına karşın yatırımları diğer unsurların cazip kıldığı anlaşılmaktadır.

TABLO.13 DÜNYA İŞ YAPMA KOLAYLIĞI SIRLAMASI 2018

SIRA	ÜLKELER	PUAN
4	GÜNEY KORE	86,55
6	ABD	82,54
7	İNGİLTERE	82,22
20	ALMANYA	79,00
24	MALEZYA	78,43
26	TAYLAND	77,44
27	POLONYA	77,30
28	İSPANYA	77,02
30	ÇEK CUMHURİYETİ	76,27
34	JAPONYA	75,68
35	RUSYA	75,50
37	SLOVENYA	75,42
39	SLOVAKYA	74,90
45	ROMANYA	72,87
48	MACARİSTAN	72,39
49	MEKSİKA	72,27
60	TÜRKİYE	69,14
69	FAS	67,91
72	ENDONEZYA	66,47
78	ÇİN	65,29
100	HİNDİSTAN	60,76
125	BREZİLYA	56,45

Kaynak: Dünya Bankası, Ease of Doing Business 2018

İş yapma kolaylığı değerlendirmesinde birçok unsur kullanılmaktadır. Bunlar şirket kuruluşu ile işe başlama, yapı izni alma, elektrik bağlatma, sabit kıymet alım ve satımlarının resmi kayıtlarının yapılması (tapu işlemleri vb.), vergi ödemeleri, dış ticaret işlemleri, dış ticaret işlem maliyetleri, kontraların yürürlüğe girmesi (hukuki sürecin çalıştırılarak alacakların vb. tahsilatı gibi) ile şirket tasfiyesi süresi ve maliyetidir.

Bu çerçevede çalışmamızda karşılaştırma yapılan 22 ülke için yukarıdaki unsurlara ilişkin göstergeler aşağıda sunulmaktadır. Buna göre çok sayıdaki unsurda ülkeler farklı performanslar göstermektedir. İlk sırada yer alan Güney Kore tüm göstergelerde yüksek

performansa sahip bulunmaktadır. Malezya iş ortamında önemli iyileşmeler sağlamıştır. Orta Avrupa ülkelerinden Polonya, Çek Cumhuriyeti, Slovenya ve Slovakya da iş ortamını önemli ölçüde kolaylaştırmışlardır.

Türkiye de birçok alanda iyileşmeler sağlamıştır. Şirket kuruluşu bunların başında gelmektedir. Ancak daha sonraki izinlerde prosedür sayıları yüksek, izin süreleri ise uzun kalmaktadır. Vergi sayısı ve ayrılan zaman sayısı göreceli olarak yüksektir. Dış ticaret işlemleri de yine daha uzun sürmekte ve daha yüksek maliyetli gerçekleşmektedir. Hukuki süreçler de yine göreceli daha uzun sürmekte ve daha yüksek maliyetli olmaktadır.

TABLO.14 İŞ YAPMA KOLAYLIĞINI BELİRLEYEN UNSURLARDA GÖSTERGELER

	İŞE BAŞLAMA		YAPI İNŞAAT İZİNİ		ELEKTRİK BAĞLAMA		SABİT KIYMET ALIM SATIMI		VERGİLER	
	PROSEDÜR SAYISI	ZAMAN GÜN	PROSEDÜR SAYISI	ZAMAN GÜN	PROSEDÜR SAYISI	ZAMAN GÜN	PROSEDÜR SAYISI	ZAMAN GÜN	SAYI (1)	GÜN (2)
GÜNEY KORE	2	4	10	28	3	18	7	5,5	12	188
İNGİLTERE	4	4,5	9	86	4	79	6	21,5	8	110
ABD	6	5,6	15,8	80,6	4,8	89,6	4,4	15,2	10,6	175
ALMANYA	9	10,5	8	96	3	28	6	52	9	218
MALEZYA	8,5	18,5	15	79	4	31	8	13	9	164
POLONYA	4	37	12	153	4	122	6	33	7	271
ÇEK CUMH.	8	9	21	247	4	68	4	28,0	8	234
SLOVENYA	4	7	12	224,5	5	38	5	49,5	10	245
İSPANYA	7	13	13	205	7	107	5	12,5	8	152
SLOVAKYA	6	11,5	10	286	5	121	3	16,5	8	192
JAPONYA	8	11,2	12	197	3,4	97,7	6	13	14	175
ROMANYA	6	12	20	171	8	182	7	21	14	161
RUSYA	3,7	9,8	13,7	239,3	3	160,5	3	15	7	168
MACARİSTAN	6	7	17	202	5	257	4	17,5	11	277
TAYLAND	5	25,5	17	103	5	37	4	6	21	266
MEKSİKA	7,8	8,4	13	86,4	6,8	100,4	7,7	42,1	6	286
FAS	4	9,5	13	88,5	5	49	6	22	6	211
TÜRKİYE	7	6,5	18	103	4	63	7	7	11	216,5
ÇİN	9	28,9	22	244,3	5,5	143,2	4	19,5	9,0	259
ENDONEZYA	11,2	24,9	17,0	200,2	4,8	57,7	5	27,4	43	221
BREZİLYA	11	79,5	18,2	425,7	4	64,4	13,6	31,4	9,6	203,8
HİNDİSTAN	12,9	26,0	35,1	190	5	45,9	7	46,8	25	241

Kaynak: Dünya Bankası, Ease of Doing Business 2018 (1) Firmalar tarafından ödenen vergi çeşidi sayısı, bu vergilerin ödendiği saat sayısıdır

TABLO.14 İŞ YAPMA KOLAYLIĞINI BELİRLEYEN UNSURLARDA GÖSTERGELER

	İHRACAT İŞLEMLERİ (HER BİR İŞLEM İÇİN)				KONTRATA BAĞLANMIŞ TİCARETTE ANLAŞMAZLIKLARIN ÇÖZÜMÜ		ŞİRKET TASFİYESİ	
	İHRACAT EVRAKLARI HAZIRLAMA SÜRESİ SAAT	GÜMRÜK ÇIKIŞ BEKLEME SÜRESİ SAAT	İHRACAT EVRAKLARI MALİYETİ DOLAR	GÜMRÜK MALİYETİ DOLAR	GÜN	MALİYET TELEBİN YÜZDESİ OLARAK	YIL	TASFİYE MALİYETİ TASFİYE TUTARININ ORANI OLARAK
GÜNEY KORE	1	13	11	185	290	12,7	1,5	3,5
İNGİLTERE	4	24	25	280	437	43,9	1,0	6,0
ABD	1,5	1,5	60	175	420	30,5	1,5	10,0
ALMANYA	1	36	45	345	499	14,4	1,2	8,0
MALEZYA	10	48	45	321	425	37,3	1,0	10,0
POLONYA	1	00	0	0	685	19,4	3,0	15,0
ÇEK CUMH.	1	0	0	0	611	33,0	2,1	17,0
SLOVENYA	1	0	0	0	1.160	12,7	0,8	4,0
İSPANYA	1	0	0	0	510	18,5	1,5	18,0
SLOVAKYA	1	0	0	0	705	30,0	4,0	18,0
JAPONYA	2,4	22,6	60,4	264,9	360	23,4	0,6	4,2
ROMANYA	1	0	0	0	512	28,9	3,3	10,5
RUSYA	25,4	96	92	765	337	16,5	2,0	9,0
MACARİSTAN	1	0	0	0	395	15,0	2,0	14,5
TAYLAND	11	51	97	223	580	24,9	4,5	14,5
MEKSİKA	8	20,4	60	400	340,7	33,0	1,8	18,0
FAS	26	19	107	156	510	25,2	3,5	18,0
TÜRKİYE	5	16	87	376	580	24,9	4,5	14,5
ÇİN	21,2	25,9	84,6	522,4	453	16,2	1,7	22,0
ENDONEZYA	61,3	53,3	138,8	253,7	471	115,7	1,9	21,6
BREZİLYA	18	49	226,4	958,7	731	20,7	4,0	12,0
HİNDİSTAN	38,4	106,1	91,9	283,3	1.420	39,6	4,3	9,0

Kaynak: Dünya Bankası, Ease of Doing Business 2018

I.2.3 YATIRIM VE İŞ ORTAMLARI İÇİN GENEL DEĞERLENDİRME

ABD, İngiltere, Almanya ve Japonya gelişmiş ülkeler olarak yatırım ve iş ortamlarını sürekli iyileştirmekte ve geliştirmektedirler. Bu ülkelerin ardından yatırım ve iş ortamı en gelişmiş ülke olarak Güney Kore ve Malezya gelmektedir. Tayland da bu ülkelere yaklaşmıştır.

Orta Avrupa ülkeleri de yatırım ve iş ortamlarında önemli gelişmeler sağlamışlardır. Özellikle Polonya, Çek Cumhuriyeti, Slovenya ve Slovakya öne çıkmaktadır. Romanya ve Rusya da hızlı gelişme içindedirler. Rekabetçilik sıralamasında ön sıralarda olan Çin, Endonezya ve Hindistan iş ortamı sıralamalarında alt sıralarda yer almaktadırlar. Bu ülkeler iş ortamlarındaki sıkıntılara rağmen diğer unsurları ile yatırımları ve yatırımcıları cezbetmektedirler.

Brezilya yatırım ve iş ortamı göstergelerinde birlikte oldukça zayıf kalmaktadır. Fas için de aynı değerlendirme yapılmaktadır. Meksika ise kendine yukarıdaki ve aşağıdaki ülke gruplarının arasında sıralamalar bulmaktadır. Meksika'nın iş ortamı göstergesi daha iyidir.

Türkiye ise 22 ülke içinde yatırım ve iş ortamı birlikte aşağı sıralarda kalan ülke konumundadır. Türkiye'nin bu konumu yerli ve yabancı yatırımcıların yatırım iştahını sınırlamaktadır.

TABLO.15 REKABETÇİLİK VE İŞ YAPMA KOLAYLIĞI SIRALAMALARI 2018

REKABETÇİLİK SIRALAMASI		İŞ YAPMA KOLAYLIĞI SIRALAMASI	
SIRA	ÜLKELER	SIRA	ÜLKELER
2	ABD	4	GÜNEY KORE
5	ALMANYA	6	ABD
8	İNGİLTERE	7	İNGİLTERE
9	JAPONYA	20	ALMANYA
23	MALEZYA	24	MALEZYA
26	GÜNEY KORE	26	TAYLAND
27	ÇİN	27	POLONYA
31	ÇEK CUMHURİYETİ	28	İSPANYA
32	TAYLAND	30	ÇEK CUMHURİYETİ
34	İSPANYA	34	JAPONYA
36	ENDONEZYA	35	RUSYA
38	RUSYA	37	SLOVENYA
39	POLONYA	39	SLOVAKYA
40	HİNDİSTAN	45	ROMANYA
48	SLOVENYA	48	MACARİSTAN
51	MEKSİKA	49	MEKSİKA
53	TÜRKİYE	60	TÜRKİYE
59	SLOVAKYA	69	FAS
60	MACARİSTAN	72	ENDONEZYA
68	ROMANYA	78	ÇİN
71	FAS	100	HİNDİSTAN
80	BREZİLYA	125	BREZİLYA

Kaynak: WEF, Global Competitiveness Report, 2017-2018, Dünya Bankası, Ease of Doing Business 2018

II. YATIRIMLAR İÇİN YOL GÖSTERİCİ OLARAK SEKTÖREL STRATEJİLER

Yatırımların belirleyicisi olarak çok sayıda unsur bulunmaktadır. Bu unsurlar yatırım yapılması ve yatırım yeri belirlenmesinde kullanılmaktadır. Bununla birlikte yine sektör ve yer seçimlerinde Hükümetlerin sektörlere yönelik öncelikleri, uygulamaları ve destekleri önemli olmaktadır. Ülkeler giderek sektörleri öncelik sıralamasına tabi tutmakta ve öncelik verdiği sektörlerle ayrıcalıklı destekler sunmaktadır. Böylece yatırım alanlarını ve tercihlerini de yönlendirmektedirler.

II.1 SEÇİLMİŞ ÜLKELERİN OTOMOTİV ENDÜSTRİSİ STRATEJİLERİ

Bu bölümde çalışmada örnek sektör olarak seçilen oto yan sanayiye ilişkin olarak ülkelerin strateji belgeleri ve öncelikleri değerlendirilmektedir. ABD, Almanya, İngiltere ve Japonya için otomotiv ve otomotiv yan sanayi zaten uzun yıllardır öncü olmaya devam etmektedir. Bu nedenle bu ülkelerin dışındaki ülkeler ağırlıklı olarak incelenmektedir.

Karşılaştırma yapılmak için seçilen ülkeler içinde çok sayıda ülkenin otomotiv ve otomotiv yan sanayiye ilişkin öncelikleri ve strateji belgeleri olduğu ve bu strateji belgelerini uyguladıkları görülmektedir. Seçilen ülkelerin stratejileri, belgeleri ve öncelikleri aşağıda sunulmaktadır.

Bu ülkelerin dışındaki ülkelerde otomotiv sanayini öncelikli endüstriler arasında görmekte ve desteklemektedir. Diğer ülkeler kapsamlı bir strateji belgesi olmaksızın otomotiv endüstrisini desteklemektedir.

Aşağıda yer alan 8 ülke ise kapsamlı otomotiv ana ve yan sanayileri için kapsamlı belgeler ile ortaya koydukları stratejileri uygulamaktadırlar. Buna bağlı olarak da yerli ve yabancı otomotiv ana ve yan sanayilerin yatırım için tercih ettikleri ülkeler olmaktadır.

TABLO.16 OTOMOTİV SANAYİ STRATEJİ BELGESİNE SAHİP OLAN ÜLKELER

ÜLKELER	STRATEJİ BELGESİ, STRATEJİK ÖNCELİK
MEKSİKA	STRATEGIC PROGRAM OF THE AUTOMOTIVE INDUSTRY 2020 VISION
TAYLAND	AUTOMOTIVE INDUSTRY MASTER PLAN 2012-2016, 2017-2020; STRATEGY FOR ECO CAR
GÜNEY KORE	GREEN&SMART CAR STRATEGY
HİNDİSTAN	AUTOMOTIVE MISSION PLAN 2016-2026; GLOBAL SMALL CAR PRODUCTION HUB
ÇEK CUMHURİYETİ	OTOMOTİV SEKTÖRÜ 9 STRATEJİK ÖNCELİKLİ SEKTÖRDEN BİRİ
POLONYA	CARS 2020: ACTION PLAN FOR A COMPETITIVE AND SUSTAINABLE AUTOMOTIVE INDUSTRY IN POLAND
ROMANYA	AVRUPA'NIN DÜŞÜK SEGMENT ARABA ÜRETİM MERKEZİ STRATEJİSİ
SLOVAKYA	PROGRAM FOR THE DEVELOPMENT OF THE AUTOMOTIVE INDUSTRY IN SLOVAKIA

Kaynak: Çalışma Ekibi

Meksika'nın "Strategic Program Of The Automotive Industry 2020 Vision" stratejisi Hükümet ile Ana ve Yan Sanayi Birlikleri tarafından ortak hazırlanmış olup, birlikte uygulanmakta, kamu programa finansal destek sağlamaktadır. Stratejinin Vizyonu otomotiv endüstrisinde iki kanalda gelişme sağlanması üzerine kurulmuştur. Bunların ilki iç pazarda istikrarlı büyüme sağlayarak yeni kapasite ve model yatırımlarını özendirme. İkincisi ise 2020 yılında Meksika'yı dünyanın üç önemli otomotiv ve otomotiv yan sanayi tasarım ve üretim merkezinden biri haline çevirmektir. Bu amaçla iç pazarın güçlendirilmesi, otomotiv endüstrisi için iş ve yatırım ortamının sürekli iyileştirilmesi, dış pazarlara erişim ile Teknoloji ve inovasyon faaliyetlerinin geliştirilmesi hedeflenmektedir.

Tayland'ın "Automotive Industry Master Plan 2017-2020; Strategy For Eco Car" stratejisi Tayland'ı Asya'nın mevcut otomotiv üretim merkezlerinden bir olmaktan dünyanın çevre dostu arabalar üretim merkezi haline getirmeyi hedeflemektedir. Strateji öncelikle Tayland'ı dünyanın en büyük ilk 10 otomotiv üreticisi içine taşımayı hedeflemiş ve bunu başarmıştır. İkinci aşamada ise çevre dostu arabaların üretim merkezi olmaya başlamıştır. Nissan, Honda, Suzuki, Mitsubishi ve Toyota çevre dostu arabalarını Tayland'da üretmektedirler. Stratejide yönetimin tam desteği ve teşvikleri bulunmaktadır. Bu amaçla dünyanın en büyük organize sanayi bölgelerinden bir oluşturulmuştur.

Güney Kore'nin "Green&Smart Car Strategy" stratejisi Güney Kore otomotiv endüstrisini yeni nesil bir sürece taşımayı ve küresel alanda öncülük etmeyi hedeflemektedir. Güney Kore halen gelişmiş bir otomotiv ana ve yan sanayine sahip bulunmaktadır. Yeni strateji ile Güney Kore yeşil-çevre dostu ve akıllı özelliklerini birlikte taşıyan otomobillerde dünyada teknoloji alanında öncülüğü, üretim alanında ise liderliği hedeflemektedir. Güney Kore hükümeti bu amaçla üç alanda önemli destek sağlamaktadır. Birincisi test ve sürüş alanları alt yapısını kurmaktadır. İkinci olarak teknoloji faaliyetlerine araştırma enstitüleri ile öncülük etmektedir. Üçüncü olarak ana ve yan sanayi arasındaki işbirliğini düzenlemektedir. Güney Kore ileri sürüş destek sistemlerinde öncülük için firmaları desteklemektedir.

Hindistan'ın "Automotive Mission Plan 2017-2022; Global Small Car Production Hub" stratejisi ile 1200 cc 'ye kadar motor gücüne sahip olan yeni nesil otomobillerin ana ve yan sanayi teknolojileri ve üretiminde Asya bölgesinin hub'ı olmayı hedeflemektedir. Hindistan iç pazar büyüklüğü ve ihtiyaçları itibarıyla bu tip araçlara yüksek talep göstermektedir. Bu çerçevede bu tip yeni nesil araçların geliştirilmesi ve üretilmesinde önemli destekler sağlamaktadır. Teknoloji alt yapısı, nitelikli mühendis kaynakları ve mükemmeliyet merkezleri ile yeni yatırımlar desteklenmektedir. Hindistan aynı zamanda karayolları altyapısını bu araçlara özel yenilemekte ve yine bu araçlara özel karbon salınımı düzenlemeleri ile öncülük etmektedir.

Çek Cumhuriyetinde Otomotiv Sektörü 9 Stratejik Öncelikli Sektörden Biridir; Çek cumhuriyeti sektörlere yönelik strateji belgelerine sahip olmamakla birlikte 9 sektör stratejik sektör olarak seçmiş olup bu sektörleri ayrıcalıklı olarak desteklemektedir. Çek cumhuriyeti özel endüstri alanlarında özel destek programları ile havacılık ve uzay, enerji ve çevre teknolojileri, hayat bilimleri mekanik mühendisliği, iletişim ve bilişim teknolojileri, elektronik mühendisliği ve büyük veri merkezleri ile birlikte otomotiv ana ve yan sanayini de stratejik sektör olarak desteklemektedir.

Polonya “Cars 2020: Action Plan For A Competitive And Sustainable Automotive Industry In Poland” stratejisini Avrupa Birliği’nin otomotiv endüstrisinin rekabet gücünü artırmaya yönelik olarak uygulamaya koyduğu CARS 21 stratejisine paralel olarak uygulamaktadır. Polonya stratejisi kapsamında üç alanda hedeflere sahip olup destekler sağlamaktadır. Bunlar; mevcut üretim alanlarının iyileştirilmesi ve genişletilmesi, ana ve yan sanayide ihracatın artırılması ile yeni uygulamaya koyduğu karbon sınırlamaları ile yeni nesil teknoloji ve araçların geliştirilmesi ve üretilmesinin desteklenmesidir. Polonya ayrıca mevcut araç parkının yeni nesil araçlar ile değiştirilmesini de teşvik etmektedir.

Romanya’nın Avrupa’nın Düşük Segment Araba Üretim Merkezi Stratejisi Romanya’yı otomotiv üreticilerinin düşük segmentli otomotiv ana ve yan sanayide üretim merkezi haline getirmeyi hedeflemektedir. Renault markasının Logan ve Dacia modellerinin üretimini Romanya’ya kaydırması ardından Romanya hükümeti otomotiv sanayi için bu stratejiyi belirlemiştir. Romanya hükümeti bu amaçla lojistik alt yapısını geliştirmekte, nitelikli işgücü yaratılmasını desteklemekte, küçük ve orta ölçekli yan sanayi firmalarını desteklemektedir.

Slovakya’nın “Program For The Development Of The Automotive Industry In Slovakia” programı Çekoslovakya’nın ikiye ayrılması ardından Slovakya hükümeti tarafından uygulanmaya konulmuş olan ve halen geliştirilerek uygulanan programdır. Slovakya hükümeti program ile öncelikle yabancı sermaye yatırımlarını çeken uygulamalara ağırlık vermiştir. Önemli sayıda ana sanayi oyuncusunun yatırım yapması ile birlikte ikinci aşamada yerli ve yabancı yan sanayi yatırımları desteklenmeye başlamıştır. Başta Almanya’nın önemli araba üreticilerinin yatırımları ile Slovakya’da otomotiv yan sanayi önemli bir teknoloji ve bilgi birikimine erişmiştir.

II.2 OTOMOTİV SANAYİ STRATEJİ BELGELERİNİN OTOMOTİV YAN SANAYİ YATIRIMLARINA ETKİLERİ

Örnekleri verilen otomotiv sanayi strateji belgelerinin o ülkelerdeki otomotiv yan sanayi yatırımlarına etkileri aşağıda tabloda sunulmaktadır.

Meksika’da üretim artışı hedefine yönelik olarak yan sanayi yatırımları ve ana sanayi ile tasarım alanında işbirliği sağlanmıştır. Tayland’da Eco-Car otomotiv sanayinde kullanılacak yeni nesil donanım ve parçaların üretimi için yan sanayi yatırımları öne çıkmaktadır. Güney Kore’de yüksek teknolojiye sahip elektronik ve mekanik donanımların üretimi için yan sanayi yatırımları desteklenmektedir. Hindistan’da küçük segment yeni nesil arabalar için yan sanayi yatırımları genişlemektedir. Çek cumhuriyetinde yan sanayide otomotiv ana sanayi ile teknoloji tasarım ve üretim işbirliği içinde yeni yatırımlar artmaktadır. Polonya otomotiv ana sanayine yönelik olarak yan sanayide sürekli iyileştirme ve kapasite yatırımlarını desteklemektedir. Romanya düşük segment otomobiller için yan sanayi yatırımlarını çekmektedir. Slovakya ise yabancı sermayeli ana sanayi oyuncularının bilgi ve teknoloji birikimini kullanarak gelişme gösteren yeni yan sanayi yatırımlarına sahne olmaktadır.

TABLO.17 ÜLKELERİN OTOMOTİV SANAYİ STRATEJİLERİNİN YATIRIMLAR İÇİN YOL GÖSTERİCİLİĞİ

ÜLKELER	STRATEJİ BELGESİ, STRATEJİK ÖNCELİK	OTOMOTİV YAN SANAYİ YATIRIMLARI İÇİN YOL GÖSTERİCİLİK
MEKSİKA	STRATEGIC PROGRAM OF THE AUTOMOTIVE INDUSTRY 2020 VISION	Üretim artışı hedefine yönelik olarak yan sanayi yatırımları ve ana sanayi ile tasarım alanında işbirliği
TAYLAND	AUTOMOTIVE INDUSTRY MASTER PLAN 2012-2016, 2017-2020; STRATEGY FOR ECO CAR	Eco-Car otomotiv sanayinde kullanılacak yeni nesil donanım ve parçaların üretimi için yan sanayi yatırımları
GÜNEY KORE	GREEN&SMART CAR STRATEGY	Yüksek teknolojiye sahip elektronik ve mekanik donanımların üretimi için yan sanayi yatırımları
HİNDİSTAN	AUTOMOTIVE MISSION PLAN 2011-2016, 2017-2022; GLOBAL SMALL CAR PRODUCTION HUB	Küçük segment yeni nesil arabalar için yan sanayi yatırımları
ÇEK CUMHURİYETİ	OTOMOTİV SEKTÖRÜ 9 STRATEJİK ÖNCELİKLİ SEKTÖRDEN BİRİ	Yan sanayide otomotiv ana sanayi ile teknoloji tasarım ve üretim işbirliği içinde yeni yatırımlar
POLONYA	CARS 2020: ACTION PLAN FOR A COMPETITIVE AND SUSTAINABLE AUTOMOTIVE INDUSTRY IN POLAND	Otomotiv ana sanayine yönelik olarak yan sanayide sürekli iyileştirme ve kapasite yatırımları
ROMANYA	AVRUPA’NIN DÜŞÜK SEGMENT ARABA ÜRETİM MERKEZİ STRATEJİSİ	Düşük segment otomobiller için yan sanayi yatırımları
SLOVAKYA	PROGRAM FOR THE DEVELOPMENT OF THE AUTOMOTIVE INDUSTRY IN SLOVAKIA	Yabancı sermayeli ana sanayi oyuncularının bilgi ve teknoloji birikimini kullanarak gelişme gösteren yeni yan sanayi yatırımları

Kaynak: Çalışma Ekibi

II.3 TÜRKİYE İÇİN DEĞERLENDİRME

Türkiye’de sektörler için strateji belgeleri Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından sektörler ile işbirliği içinde hazırlanmaktadır. Otomotiv sanayine ilişkin olarak halen “Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı 2016-2019” yürürlükte bulunmaktadır. Bakanlık tarafından hazırlanan bu strateji belgeleri birçok nedenle verimli olarak uygulanmamaktadır. İlk olarak strateji belgesi sektöre ayrıcalıklı olarak bir öncelik vermemektedir. Belgenin yürütülmesine ilişkin bir Bütçe ayrılmamaktadır. Ve en önemlisi uygulamada kamu kurumları arasında yeterli koordinasyon bulunmamaktadır. Bu nedenle sanayi sektörlerine ait strateji belgeleri yatırım kararlarına yönelik yol gösterici olmaktan uzaktır.

III. YATIRIM KARARLARINDA İÇ PAZAR BÜYÜKLÜĞÜ İLE İHRACAT PAZARLARINA YAKINLIĞIN ÖNEMİ

Yatırım kararlarının alınmasında iç pazar büyüklüğü ile ihracat pazarlarına yakınlık halen önemli bir kriter olmayı sürdürmektedir. Günümüzde lojistik olanaklarının artmasına, her türlü teknolojik ilerlemeye, tedarik zincirinin genişlemesine ve ticaretin serbestleşmesine rağmen üretimin yapılacağı yerdeki pazar büyüklüğü ile ihracat pazarlarına yakınlık gözetilmektedir.

Bu çerçevede çalışmada karşılaştırma yapılan ülkelerin yine örnek olarak seçilen otomotiv yan sanayileri için iç pazar büyüklüğü ve koşulları ile ihracat pazarlarına yakınlıkları değerlendirilmektedir.

III.1 İÇ PAZAR BÜYÜKLÜĞÜ VE İHRACAT PAZARLARINA YAKINLIK

Otomotiv yan sanayi için iç ve dış pazar iki şekilde ortaya çıkmaktadır. Bunlardan ilki üretim sürecinde ortaya çıkan pazardır ve pazar olanaklarının ölçülmesinde kullanılan gösterge otomotiv üretimdir. İkincisi ise “after market” olarak tanımlanan satış sonrası yedek parça pazarıdır ve bu pazarın olanakları da satış rakamları ile ölçülmektedir.

III.1.1 OTOMOTİV ÜRETİMİNİN VE SATIŞLARININ KÜRESEL DAĞILIMI

Öncelikle küresel ölçekte üretim ve satış göstergeleri ve bölgelere dağılımı sunulmakta ve değerlendirilmektedir. 2017 yılı itibarıyla dünyada 97,30 milyon adet otomotiv aracı üretilmiştir. Üretimde artan payı Asya ve Pasifik bölgesi almaktadır. Avrupa Birliği'nin payı gerilemektedir. Kuzey Amerika ise üretim payını korumaktadır. Diğer Avrupa ile Güney Amerika da yükselen Asya karşısında payını korumaya çalışmaktadır.

TABLO.18 DÜNYA OTOMOTİV ÜRETİMİ 2017

BÖLGELER	OTOMOBİL	TİCARİ ARAÇ	TOPLAM
ASYA-OKYANUSYA	44.964.533	8.576.074	53.540.607
AVRUPA BİRLİĞİ	16.973.088	1.795.505	18.768.153
KUZEY AMERİKA	5.682.703	11.775.486	17.458.189
DİĞER AVRUPA (1)	2.621.937	589.411	3.392.954
GÜNEY AMERİKA	2.507.974	703.374	3.211.348
AFRİKA	706.296	224.987	931.283
TOPLAM	73.456.531	23.845.973	97.302.504

KAYNAK: OICA (1) TÜRKİYE DİĞER AVRUPA İÇİNDE YER ALMAKTADIR

TABLO.19 DÜNYA OTOMOTİV ÜRETİMİNİN BÖLGELER ARASINDA DAĞILIMI YÜZDE PAY

YILLAR	ASYA OKYANUSYA	AB	KUZEY AMERİKA	DİĞER AVRUPA	GÜNEY AMERİKA	AFRİKA
2007	42	27	21	4	5	1
2008	45	26	18	5	6	1
2009	51	25	14	3	6	1
2010	53	22	16	4	5	1
2011	51	22	17	4	5	1
2012	52	19	19	4	5	1
2013	52	19	19	4	5	1
2014	53	19	19	4	4	1
2015	53	20	20	3	3	1
2016	54	20	19	3	3	1
2017	55	19	18	4	3	1

KAYNAK: OICA,

Asya bölgesi 2017 yılı itibariyle dünya otomobil üretiminin yüzde 61'ini gerçekleştirmektedir. Buna karşın Kuzey Amerika ise toplam ticari araç üretiminin yüzde 50'sini yapmaktadır. Avrupa Birliği'nin payı ise sırası ile yüzde 23,1 ve yüzde 7,5'dir.

TABLO.20 BÖLGELER BAZINDA DÜNYA OTOMOTİV ÜRETİMİNİN DAĞILIMI YÜZDE PAY 2017

	ASYA OKYANUS	AB	KUZEY AMERİKA	DİĞER AVRUPA	GÜNEY AMERİKA	AFRİKA	TOPLAM
OTOMOBİL	61,2	23,1	7,7	3,4	3,4	1,2	100
TİCARİ ARAÇ	36,0	7,5	49,4	2,5	3,0	1,6	100

KAYNAK: OICA

Dünya otomotiv satışları ise 2017 yılında 96,80 milyon araç olarak gerçekleşmiştir. Asya-Okyanusya ve Orta Doğu bölgesi en büyük pazardır ve 48,90 milyon araç satılmıştır. İkinci sırayı 21,23 milyon araç ile Kuzey Amerika pazarı almaktadır. Avrupa Birliği ve EFTA ülkelerinde ise 18,15 milyon araç satılmıştır.

TABLO.21 DÜNYA OTOMOTİV SATIŞLARI 2017

BÖLGELER	OTOMOBİL	TİCARİ ARAÇ	TOPLAM
ASYA-OKYANUSYA ORTADOĞU	40.747.025	8.156.633	48.903.658
KUZEY AMERİKA	7.752.263	13.479.343	21.231.606
AB + EFTA	15.659.624	2.488.012	18.147.636
GÜNEY AMERİKA	3.549.925	1.007.410	4.557.336
DİĞER AVRUPA	2.277.721	490.668	2.768.389
AFRİKA	862.907	332.857	1.195.765
TOPLAM	70.849.466	25.954.924	96.804.390

KAYNAK: OICA, (1) TÜRKİYE DİĞER AVRUPA İÇİNDE YER ALMAKTADIR

Otomotiv araç satışlarında son 10 yıl içinde Asya-Okyanusya ve Orta Doğu bölgesinin payı 17,5 puan birden artmıştır. Kuzey Amerika bölgesi payı korumaya çalışmaktadır. Avrupa Birliği ve EFTA ülkelerini payı 2014 yılına kadar gerilemiştir. Güney Amerika ile Diğer Avrupa ülkelerinin satış payı azalmaktadır.

TABLO.22 DÜNYA OTOMOTİV SATIŞLARININ BÖLGELER ARASINDA DAĞILIMI YÜZDE PAY

YILLAR	ASYA OKYANUSYA ORTA DOĞU	KUZEY AMERİKA	AB + EFTA	GÜNEY AMERİKA	DİĞER AVRUPA	AFRİKA
2007	33	27	26	6	6	1
2008	36	24	25	7	7	1
2009	43	20	25	7	4	1
2010	47	19	21	7	4	1
2011	45	20	20	8	5	1
2012	47	21	17	7	5	1
2013	47	22	17	7	5	1
2014	48	23	17	6	4	1
2015	48	24	18	5	3	1
2016	50	23	19	4	3	1
2017	50,5	21,9	18,7	4,7	2,9	1,3

KAYNAK: OICA

Küresel ölçekte 2017 yılı itibariyle otomobil satışlarının yüzde 57,5'i Asya-Okyanusya ve Orta Doğu bölgesinde gerçekleşmiştir. Ticari araçların yüzde 51,9'u ise Kuzey Amerika'da satılmıştır. Avrupa Birliği ile EFTA ülkelerinin payı ise sırası ile yüzde 22,1 ve yüzde 9,6'dır.

TABLO.23 BÖLGELER BAZINDA DÜNYA OTOMOTİV SATIŞLARININ DAĞILIMI YÜZDE PAY 2017

	ASYA OKYANUS ORTA DOĞU	AB + EFTA	KUZEY AMERİKA	GÜNEY AMERİKA	DİĞER AVRUPA	AFRİKA	TOPLAM
OTOMOBİL	57,5	22,1	10,9	5,0	3,2	1,3	100,0
TİCARİ ARAÇ	31,4	9,6	51,9	3,9	1,9	1,3	100,0

KAYNAK: OICA

III.1.2 SEÇİLMİŞ ÜLKELER İÇİN PAZAR DEĞERLENDİRMELERİ

Yatırım ortamlarının ölçülmesinde kullanılan iç ve dış pazar olanakları çalışma çerçevesinde seçilmiş olan ülkeler için değerlendirilmektedir. Öncelikle Dünya'da 2017 yılı itibariyle otomotiv üretimi ve satışlarında ilk 20'de yer alan ülkelere yer verilmektedir.

Otomotiv üretiminde ilk sırayı Çin 29,02 milyon araç ile almaktadır ve dünya üretiminin yüzde 29,0'unu tek başına gerçekleştirmektedir. İkinci sırayı ABD 11,19 milyon araç ile almaktadır. ABD daha çok ticari araç üretmektedir. Japonya ve Almanya ise Çin ve ABD'yi izlemektedir. İlk 20 içinde otomotiv sanayindeki geleneksel üretici gelişmiş ülkeler yanında Çin ve Hindistan yanı sıra Meksika, Brezilya, Tayland, Türkiye, Çek Cumhuriyeti, Rusya, Endonezya, İran ve Slovakya gibi yeni ülkeler yer almaktadır.

TABLO.24 OTOMOTİV ÜRETİMİNDE İLK 20 ÜLKE 2017

SIRA	ÜLKELER	OTOMOBİL	TİCARİ ARAÇ	TOPLAM
1	ÇİN	24.806.687	4.208.747	29.105.434
2	ABD	3.033.216	8.156.769	11.189.985
3	JAPONYA	8.347.836	1.345.910	9.693.746
4	ALMANYA	5.645.581	0	5.645.581
5	HİNDİSTAN	3.952.550	830.346	4.782.896
6	GÜNEY KORE	3.735.399	379.514	4.114.913
7	MEKSİKA	1.900.029	2.168.386	4.068.415
8	İSPANYA	2.291.492	556.843	2.848.335
9	BREZİLYA	2.269.468	430.204	2.699.672
10	FRANSA	1.748.000	479.000	2.227.000
11	KANADA	749.458	1.450.331	2.199.789
12	TAYLAND	818.440	1.170.383	1.988.823
13	İNGİLTERE	1.671.166	78.219	1.749.385
14	TÜRKİYE	1.142.906	552.825	1.695.731
15	RUSYA	1.348.029	203.264	1.551.293
16	İRAN	1.418.550	96.846	1.515.396
17	ÇEK CUMHURİYETİ	1.413.881	6.112	1.419.993
18	ENDONEZYA	982.356	234.259	1.216.615
19	İTALYA	742.642	399.568	1.142.210
20	SLOVAKYA	1.001.520	0	1.001.520

KAYNAK: OICA

2017 yılı itibariyle otomotiv satışlarında da ilk sırayı 29,12 milyon araç ile Çin almaktadır. ABD 17,58 milyon araç ile ikinci sıradadır. Çin ve ABD'yi üretimde olduğu gibi satışlarda da Japonya ve Almanya izlemektedir. Satış pazarında yine geleneksel ülkelerin yanında Çin ve Hindistan yansira Brezilya, Meksika, İran, Rusya, Endonezya, Türkiye, Tayland ve Arjantin gibi ülkeler yer almaktadır.

TABLO.25 OTOMOTİV SATIŞLARINDA İLK 20 ÜLKE 2017

SIRA	ÜLKELER	OTOMOBİL	TİCARİ ARAÇ	TOPLAM
1	ÇİN	24.961.948	4.160.583	29.122.531
2	ABD	6.096.111	11.487.731	17.583.842
3	JAPONYA	4.391.160	47.997.727	5.238.887
4	HİNDİSTAN	3.227.701	789.838	4.017.539
5	ALMANYA	3.442.100	369.146	3.811.246
6	İNGİLTERE	2.539.297	415.885	2.955.182
7	FRANSA	2.109.890	495.052	2.604.942
8	BREZİLYA	1.844.394	394.521	2.238.915
9	İTALYA	1.969.140	221.263	2.190.403
10	KANADA	639.272	1.437.728	2.077.000
11	GÜNEY KORE	1.495.468	303.328	1.798.796
12	İRAN	1.592.282	126.283	1.718.565
13	RUSYA	1.393.400	208.870	1.602.270
14	MEKSİKA	1.016.880	553.884	1.570.764
15	İSPANYA	1.235.327	215.762	1.451.089
16	AVUSTRALYA	915.219	273.458	1.188.677
17	ENDONEZYA	824.901	235.993	1.060.894
18	TÜRKİYE	722.876	257.518	980.394
19	ARJANTİN	662.980	237.423	900.403
20	TAYLAND	401.537	471.969	873.506

TABLO.26 SEÇİLMİŞ ÜLKELER İÇİN PAZAR OLANAKLARINA BAĞLI OLARAK YATIRIM POTANSİYELLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ 2017

ÜLKELER	OTOMOTİV ÜRETİMİ	İÇ PAZAR SATIŞLARI	İÇ PAZAR ONANAKLARI	İHRACAT PAZARLARI	İÇ VE DIŞ PAZARLAR İTİBARI İLE YATIRIM İÇİN POTANSİYEL GENEL DEĞERLENDİRME
ÇİN	29.105.434	29.122.531	ÇOK YÜKSEK	YÜKSEK/ASYA	İHRACAT VE İÇ PAZAR AĞIRLIKLI ÇOK YÜKSEK
HİNDİSTAN	4.782.896	4.017.539	ÇOK YÜKSEK	YÜKSEK/ASYA	İHRACAT VE İÇ PAZAR AĞIRLIKLI ÇOK YÜKSEK
GÜNEY KORE	4.114.913	1.798.796	YÜKSEK	TÜM DÜNYA	İHRACAT VE İÇ PAZAR AĞIRLIKLI ÇOK YÜKSEK
İSPANYA	2.848.335	1.451.089	YÜKSEK	AB/DİĞER AVRUPA	İHRACAT VE İÇ PAZAR AĞIRLIKLI YÜKSEK
POLONYA	689.729	576.144	ORTA	AB/DİĞER AVRUPA	İHRACAT VE İÇ PAZAR AĞIRLIKLI ORTA YÜKSEK
ÇEK CUMH	1.419.993	302.109	DÜŞÜK	AB/DİĞER AVRUPA	İHRACAT AĞIRLIKLI YÜKSEK
SLOVAKYA	1.001.520	108.672	DÜŞÜK	AB/DİĞER AVRUPA	İHRACAT AĞIRLIKLI YÜKSEK
MACARİSTAN	505.400	141.814	DÜŞÜK	AB/DİĞER AVRUPA	İHRACAT AĞIRLIKLI ORTA YÜKSEK
SLOVENYA	189.852	108.672	DÜŞÜK	AB/DİĞER AVRUPA	İHRACAT AĞIRLIKLI ORTA YÜKSEK
RUSYA	1.551.293	1.602.270	YÜKSEK	-	İÇ PAZAR AĞIRLIKLI YÜKSEK
ROMANYA	359.250	159.808	DÜŞÜK	AB/DİĞER AVRUPA	İHRACAT AĞIRLIKLI ORTA YÜKSEK
ENDONEZYA	1.216.615	1.060.894	YÜKSEK	ASYA/OKYANUSYA	İHRACAT VE İÇ PAZAR AĞIRLIKLI YÜKSEK
TAYLAND	1.988.823	873.506	ORTA	ASYA/OKYANUSYA	İHRACAT AĞIRLIKLI YÜKSEK
MALEZYA	466.140	591.096	ORTA	ASYA/OKYANUSYA	İHRACAT AĞIRLIKLI ORTA YÜKSEK
BREZİLYA	2.699.672	2.238.915	YÜKSEK	GÜNEY AMERİKA	İHRACAT VE İÇ PAZAR AĞIRLIKLI YÜKSEK
MEKSİKA	4.068.415	1.570.764	YÜKSEK	YÜKSEK/ABD+KANADA	İHRACAT VE İÇ PAZAR AĞIRLIKLI ÇOK YÜKSEK
FAS	376.826	168.913	DÜŞÜK	YÜKSEK/AB+DİĞER AVRUPA	İHRACAT PAZARI AĞIRLIKLI ORTA YÜKSEK
TÜRKİYE	1.695.731	980.394	YÜKSEK	YÜKSEK/AB+DİĞER AVRUPA	İHRACAT VE İÇ PAZAR AĞIRLIKLI YÜKSEK

Kaynak: Çalışma Ekibi

Çalışmada karşılaştırmalar için seçilen ülkelerin iç ve dış pazar koşullarına bağlı olarak otomotiv yan sanayi yatırımları için değerlendirilmesi Tablo. 26'da sunulmaktadır. İç pazar satışları ile dış pazarlardaki üretim ve satış rakamlarına göre ülkelerin yatırım potansiyelleri çok yüksek, yüksek ve orta yüksek olarak ve de iç pazara, ihracat veya her iki pazara yönelik olarak şeklinde değerlendirilmektedir. Bu çerçevede Çin, Hindistan, Güney Kore ve Meksika iç ve dış pazar büyüklüklerine göre yatırım potansiyelleri için "çok yüksek" değerlendirmesi almaktadırlar. Türkiye, Brezilya, İspanya ve Endonezya için iç ve dış pazar ağırlıklı "yüksek" değerlendirmesi yapılmaktadır. Tayland ihracat ağırlıklı "yüksek", Rusya ise iç pazar ağırlıklı "yüksek" değerlendirmesine sahiptirler. Orta Avrupa ülkeleri daha çok ihracat pazarları ağırlıklı "yüksek" ve "orta yüksek" potansiyel sunmaktadırlar. Sadece Polonya iç pazarı göreceli "orta yüksek" yatırım potansiyeli sunmaktadırlar. Malezya, Fas ve Romanya ise ihracat pazarları ağırlıklı yatırım potansiyeli sunmaktadırlar.

Türkiye iç ve dış pazar olanaklarına bağlı olarak yapılan genel yatırım değerlendirmesinde yüksek potansiyeli ile öne çıkmaktadır.

III.2 İÇ PAZARDA SATIŞ VE VERGİ DÜZENLEMELERİ

Tüm sanayilerde olduğu gibi otomotiv yan sanayinin gelişmesinde de sürükleyici olacak iç pazarda kamu otoriteleri tarafından yapılan iç satış düzenlemeleri ve vergi uygulamaları da önem taşımaktadır.

Otomotiv yan sanayinin nihai ürünü otomotiv araçlarıdır ve otomotiv satışları üzerindeki vergiler değerlendirilmektedir. Otomotiv üzerinde iki aşamada vergi uygulanmaktadır. Birincisi satış anındaki satış vergileridir. İkincisi kullanım süresince alınan motorlu taşıt vergileridir.

Aşağıda ülkelerin sıfır arabaların satışında uyguladıkları vergiler karşılaştırmalı olarak sunulmaktadır. Ülkeler sınıf, ağırlık, fiyat, motor gücü gibi göstergelere göre vergi oranlarında farklılıklara gidebilmektedirler. Aşağıdaki tabloda fiyatı vergiler öncesi 40.000 TL tutarındaki bir otomobilin üzerinde yer alan satış vergileri karşılaştırılmaktadır.

Buna göre Türkiye göreceli olarak yüksek satış vergisi uygulamaktadır. Örnek olarak seçilen araç fiyatı vergiler sonrası Türkiye'de yüzde 71 artmaktadır. Bir başka deyişle araç üzerinde yüzde 71 vergi bulunmaktadır.

Türkiye'de yüksek vergi oranları iç pazarda satışlar üzerinde kısıtlayıcı etki yapmaktadır. Bu da doğal olarak otomotiv ana ve yan sanayinin gelişimini sınırlamaktadır.

Motorlu taşıt vergileri ise artık tüm ülkelerde emisyon hacmine göre belirlenmekte ve çevreci otomotiv araçlarının kullanımı teşvik edilmektedir. Türkiye'de ise MTV daha çok bir vergi geliri olarak görülmeye devam edilmektedir. Bu çerçevede MTV artışları yatırım planlarını da olumsuz etkilemektedir.

TABLO.27 OTOMOBİL SATIŞ VERGİLERİ 2017

ÜLKELER	KDV ORANI %	ÖTV ORANI %	OTOMOBİL SATIŞ FİYATI
DANİMARKA	25	105-150	102.500
İSRAİL	17	83	85.600
TÜRKİYE	18	45-160	68.440
GÜNEY KORE	10	39	61.160
YUNANİSTAN	24	5-346	57.880
İRLANDA	23	14-36	56.000
FİNLANDİYA	24	3,8-50	51.500
POLONYA	23	3,1-18,8	50.725
İSPANYA	21	4,75-14,75	50.700
MACARİSTAN	27	-	50.800
HIRVATİSTAN	25	-	50.000
İSVEÇ	25	-	50.000
NORVEÇ	25	-	50.000
SLOVENYA	22	0,5-31	50.000
İZLANDA	24	0-65	49.600
PORTEKİZ	23	-	49.200
İTALYA	22	-	48.800
ÇEK CUMHURİYETİ	21	-	48.400
BELÇİKA	21	-	48.400
LETONYA	21	-	48.400
LİTVANYA	21	-	48.400
HOLLANDA	21	-	48.400
FRANSA	20	-	48.000
İNGİLTERE	20	-	48.000
AVUSTURYA	20	-	48.000
BULGARİSTAN	20	-	48.000
ESTONYA	20	-	48.000
MEKSİKA	16	2-17	48.000
SLOVAKYA	20	-	48.000
ALMANYA	19	-	47.600
ŞİLİ	19	-	47.600
ROMANYA	19	-	47.600
KANADA	5	13	47.460
MALTA	18	-	47.200
RUSYA	18	-	47.200
LÜKSEMBURG	17	-	46.800
HİNDİSTAN	-	12,5-30	45.000
JAPONYA	8	3	44.500
AVUSTRALYA	10	-	44.000
İSVİÇRE	8	-	43.200
ÇİN	3	-	41.200
ABD NEWYORK	3	-	41.200

Not: Türkiye’de Özel Tüketim Vergisi diğer ülkelerde mal ve hizmetler vergisi, tüketim vergisi, veya kayıt vergisi adıyla uygulanmaktadır. Türkiye’de ÖTV motor hacmi ve fiyata göre belirlenirken, bir çok ülkede emisyon oranlarına göre belirlenmektedir. ÖTV diğer ülkelerde daha çok teşvik ve caydırma için kullanılmaktadır.

Neden 40.000 TL alındı; Türkiye’de ÖTV ve MTV sisteminde 40 bin TL matrah fiyat baz alındığı için bu tabloda da bu veri alınmıştır. Vergi öncesi satış bedeli arttıkça Türkiye’de uygulanan ÖTV oranı daha

da artmaktadır. 100.000 TL tutarındaki bir aracın vergileri ile satışında Türkiye en pahalı ülke olmaktadır.

IV. YATIRIM YERİ KARARLARINDA BELİRLEYİCİ OLARAK SANAYİ BÖLGELERİ VE KÜMELENMELER

IV.1 YATIRIM YERİ KARARLARINDA YENİLİKÇİ KRİTERLER VE DÜZENLİ BÖLGELER

Yatırım kararlarının alınmasında yatırım yerinin belirlenmesinde daha önceleri işgücü mevcudiyeti, hammadde ve girdilere yakınlık, pazar yakınlık ve ulaştırma olanakları gibi klasik kriterlere bakılmaktaydı. Günümüzde bu kriterler yine kullanılıyor olmakla birlikte yatırım yerinin belirleyicisi unsurlar önemli ölçüde çeşitlenmiştir.

Günümüzde öncelikle arsa bulunabilirliği ve arsa maliyetleri önemli bir unsur haline gelmiştir. Üretim yerinin altyapısının tamamlanmış olması, enerji, geri dönüşüm ve iletişim altyapısının varlığı önemli hale gelmiştir. Yatırım yerinde artık nitelikli işgücü, teknoloji ve mükemmeliyet merkezleri, test merkezleri, ileri lojistik olanakları ile eğitim kurumlarının da varlıkları aranmaktadır. Sadece varlıkları da değil bu unsurların kalitesi de önem kazanmaktadır. Yine benzer şekilde akreditasyon kurumlarının varlığı ile kamunun teşviklerine ulaşılabilen tek durak ofislerine yakın olmak önem kazanmıştır.

Yine günümüzde yatırım yeri için aranan tüm bu unsurları bir araya getiren kümelenmeler ile organize sanayi bölgeleri öne çıkmakta ve ülkeler daha çok bu yapıları hazırlamakta ve desteklemektedirler. Aşağıda kümelenme ve organize sanayi bölgelerinin içerikleri sunulmaktadır. Yatırımcılar bu bölgeleri yatırım için tercih etmektedirler.

TABLO.28 KÜMELENMELER İLE ORGANİZE SANAYİ BÖLGELERİNİN YENİ İÇERİKLERİ

UNSURLAR	KURUMLAR
ALTYAPI	OTOPRODÜKTÖR YENİLENEBİLİR ENERJİ ÜRETİM TESİSLERİ
	FİBER İLETİŞİM ALTYAPISI
	GERİ DÖNÜŞÜM TESİSLERİ
EĞİTİM KURUMLARI	ÜNİVERSİTELER/MÜNEHDİSLİK BÖLÜMLERİ
	MESLEK YÜKSEKOKULLARI
	İŞ BAŞI EĞİTİM KURUMLARI
	ARAŞTIRMA ENSTİTÜLERİ
	MESLEKİ YETERLİLİK BELGESİ AKREDİTE KURUMLARI
TEKNOLOJİ İNOVASYON	ARGE MERKEZLERİ
	MÜHENDİSLİK MERKEZLERİ
	MÜKEMMELİYET MERKEZLERİ
	TASARIM ŞİRKETLERİ
ULAŞTIRMA TAŞIMACILIK	LOJİSTİK KURUMLAR
	İHTİSAS GÜMRÜKLERİ
	LİMANLARA ULAŞTIRMA BAĞLANTILARI
STANDARTLAR	LABORATUVARLAR
	TEST MERKEZLERİ
	AKREDİTASYON KURAMLARI
KAMU TEŞVİKLERİ	TEK DURAK KAMU OFİSLERİ

Kaynak: Çalışma Ekibi

Yatırım yerlerinin belirlenmesinde sanayi arsaları maliyetleri de belirleyici olmaya başlamıştır. Hemen tüm ülkelerde sanayi yatırımları için sanayi alanları giderek azalmaktadır. Bu nedenle kamu otoriteleri kümelenme ve organize sanayi bölgesi niteliğinde sanayi yatırım alanları üretmekte ve bunların altyapılarını hazırlamaktadır. Ancak daha önemli bir eğilim yatırım yerlerinin uzun süreliğine tahsis edilmesi veya yine uzun vadeli satışlar veya kiralamar yapılmasıdır. Böylece sanayicilerin yatırım yeri maliyetleri en aza indirilmektedir.

IV.2 SEÇİLMİŞ ÜLKELERİN KÜMELENME VE SANAYİ BÖLGELERİ

Çalışmamızda seçilmiş ülkelerin genel sanayi ile otomotiv yan sanayi için kümelenme ve sanayi bölgeleri politikaları değerlendirilmektedir. Bu çerçevede seçilmiş ülkelerin otomotiv ana ve yan sanayi kümeleri ve sanayi bölgeleri incelenmektedir.

Meksika Otomotiv Kümelenmeleri;

Meksika'da otomotiv sanayi tamamen otomotiv kümelenmeleri içinde kurulmakta ve gelişmektedir. Kümelenmeleri yatırımcıların oluşturdukları özel girişimler kurmaktadır. Kamu arazi tahsis etmekte, altyapıyı hazırlamakta ve kümelenme içinde teşvikler vermektedir.

Kümelenmeler ancak üniversiteler, araştırma enstitüleri ve araştırma merkezleri ile işbirliği anlaşması yapması ve kümenin diğer tüm oyuncularının yer alması halinde kurulmaktadır. Kümeler içinde ana ve yan sanayi üreticiler ile birlikte, danışmanlık şirketleri, mühendislik ve tasarım şirketleri, gümrük ajansları, işbaşı eğitim merkezleri, mühendislik bölümleri, test merkezleri ve ARGE merkezleri bulunmaktadır. Ayrıca sertifikasyon kurumları da yer almaktadır. Yabancı sermayeli yatırımlar için de kümelenmeler içinde yer verilmektedir. Kümelenmeler içinde azami işbirliği gözetilmektedir. Kümelenme desteklerini merkezi hükümetin destek ajansı olan REFIE ile işbirliği içinde eyalet yönetimleri belirlemekte ve uygulamaktadırlar.

Orta Avrupa Ülkeleri Özel Ekonomi Bölgeleri ve Kümelenmeler;

Orta Avrupa ülkeleri uygulamaya koydukları Özel Ekonomi Bölgeleri ile sanayi yatırımları için cazibe merkezleri oluşturmaktadırlar. Polonya, Çek Cumhuriyeti, Macaristan ve Slovakya Special Economic Zone olarak tanımlanan bölgelere sahiptirler. Bu bölgeler Avrupa Birliği mevzuatı ile uyumludur. Bölgelerin en önemli avantajı altyapısı tamamlanmış (katkı payı alınmadan) ve istenilen ölçekte sanayi arsa tahsisi (düşük bedelli 50 yıl süre ile ödeme) yapılabilmesidir. Bölgelerde emlak vergisi muafiyeti vardır ve yatırım ile ilgili tüm formaliteler için ücretsiz danışmanlık ve yardım hizmeti sunulmaktadır.

Orta Avrupa ülkelerinde otomotiv ana ve yan sanayiler bu özel ekonomi bölgelerinde toplanmakta ve kümelenmektedirler. Polonya, Çek Cumhuriyeti, Macaristan ve Slovakya otomotiv kümeleri veya özel ekonomik bölgeleri 200 km çapında bir ana içinde yer almakta olup birbirileri ile de yoğun ilişki içindedirler. Özel ekonomi bölgeleri içindeki kümelenmeler tüm ülke genelinde de ağ kurmayı hedeflemektedirler. Kümeler Orta Avrupa Kümelenme fonu tarafından da (AB) desteklenmektedir.

Özel ekonomi bölgeleri yabancı sermaye yatırımları için de cazip destekler sunmaktadır. Buna bağlı olarak Çek Cumhuriyeti ve Slovakya'daki özel ekonomi bölgelerindeki otomotiv yan sanayi kümelenmelerinde dünyanın en büyük 100 yan sanayi firmasının yarısından fazlası üretim yapmaktadırlar. Yabancı firmaların varlığı yerli üreticiler için de bilgi birikimi sağlamaktadır.

Orta Avrupa ülkeleri kümelerinin bir diğer avantajı ise Avrupa'nın büyük üreticilerine ev sahipliği yapmaları ve tüm Avrupa pazarının ortasında bulunmalarıdır.

Slovakya Otomotiv Kümesi;

Slovakya otomotiv kümesi Orta Avrupa'daki diğer ülkelerden farklı olarak özel ekonomik bölge içinde değil, ancak tam bir kümelenme yaklaşımı ile kurumsal yapısıyla kurulmuştur. Slovakya otomotiv sektörü Peugeot Citroen ve KIA yatırımları ile gelişme ivmesi yakalamıştır. Ardından bu yatırımları çeken ve destekleyen Tmava Bölgesi Yerel Yönetimi 2007 yılında "The Automotive Cluster West Slovakia" ismi ile kurulmuştur. Verilen yeni destekler ile hızla gelişme gösteren otomotiv kümesi 2013 yılında "Slovakya Otomotiv Kümesi" adını almıştır. Kümelenme içinde ana sanayi üreticileri, hammadde üreticileri içinden kauçuk, çelik, alüminyum, deri, plastik ve cam üreticileri, yazılım firmaları, bakım firmaları, lojistik ve ulaştırma firmaları, sigorta ve finans kuruluşları, sektörün sivil toplum örgütlerinin merkezleri, kamu otoritelerinin temsilcilikleri, Üniversite ve Araştırma enstitüleri bulunmaktadır. Küme yönetimi küresel ölçekte işbirliği olanakları kurmaktadır.

Romanya Otomotiv Kümelenmesi;

Romanya'da 4 adet otomotiv kümelenmesi bulunmaktadır. Renault firması 2000'li yılların başındaki yatırımı ile küresel ölçekte maliyet avantajları sağlayan yeni bir tedarik zinciri modeli oluşturmaya başlamıştır. Bu model daha sonra diğer uluslararası otomotiv firmaları tarafından da yine Romanya'da uygulanmaya başlanmıştır. Renault Romanya'da daha düşük segment otomobilleri daha düşük maliyetler ile üretmeye başlamış, Romanya'yı aynı zamanda bu segmentlerin tasarım, teknoloji ve yan sanayi merkezi haline getirmiştir.

Bu doğal gelişim Romanya'da otomotiv ana ve yan sanayinde yatırımları önemli ölçüde artırmıştır. Romanya hükümeti de özel sektöre Romanya Kümelenmeler Birliği'ni kurdurmuş, otomotiv sektörü için 4 küme oluşturmuş ve diğer sanayiler için de benzer kümelenme modelini uygulamaya başlamıştır. Romanya'daki kümeler Clusters Association in Romanya tarafından yönetilmekte, kamu tarafından desteklenmektedir. Romanya'daki otomotiv kümeleri Türk yatırımcılar da olmak üzere çok sayıda yabancı ve yerli otomotiv yan sanayi yatırımı çekmeye devam etmektedirler.

Fas Otomotiv Kümelenmesi;

Fas'ta iki otomotiv kümesi bulunmaktadır. Bunlardan ilki Casablanca Endüstri Bölgesindedir ve ana üretici olarak SOMACA bulunmaktadır. İkinci kümelenme ise Kenitra Serbest Bölgesi içinde yer almakta olup ana üretici firma Renault'tur. Fas otomotiv sanayi kümelenmesi bu iki ana üretici etrafında gerçekleşmektedir. Ancak Fas'taki kümelenmeler doğal olarak gelişmekte olup, herhangi bir kurumsal yapıya ve ayrıcalıklı kamu desteklerine sahip değildir. Bu nedenle gelişme iki ana yabancı üretici firmanın yönlendirmesine kalmaktadır. Her iki

küme de daha çok maliyet avantajlı kümeler olup, teknoloji-tasarım ve mühendislik alanındaki sınırlı yetkinlikleri ile giderek zayıflamaktadırlar. Fas otomotiv kümelenmesi rekabetçiliğin kaybedilmesinde iyi bir örnek oluşturmaktadır.

Tayland Otomotiv Üretim Merkezleri (Automotive Hubs in Thailand);

Tayland Güney Doğu Asya'nın en önemli otomotiv ana ve yan sanayicisi üreticilerinden biridir. Dünyanın da 9. büyük otomotiv üreticisidir. Tayland Japonya'nın büyük otomotiv üreticilerinin merkezi haline gelmiştir. Toyota, Honda, Nissan, Isuzu ve Mitsubishi dünya pazarları için üretim merkezlerinden biri olarak Tayland'ı seçmişlerdir. Bu firmaların Tayland'da aynı zamanda motor fabrikaları, mühendislik merkezleri, Teknoloji merkezleri ve Tasarım merkezleri de bulunmaktadır. Tayland Japon firmalarının yarattığı üretim merkezleri ile otomotiv yan sanayi için de bir çekim merkezi haline gelmiştir. Bu çerçevede Tayland'da gelişmiş bir otomotiv yan sanayi oluşmuştur. Japon firmalarının teknolojik gelişmeleri yan sanayi için de sürükleyici olmaya devam etmektedir.

Çin Otomotiv Yan Sanayi Kümelenmeleri;

Çin sanayileşme sürecinde tüm endüstriler için kümelenme politikasını benimsemiş, ana ve yan sanayilerin gelişimini bu çerçevede gerçekleştirmiştir. Çin sanayi politikası doğal kümeler yaratmıştır. Çin'de otomotiv yan sanayi 6 farklı coğrafi bölgede toplulaşmıştır. Bu 6 bölge aynı zamanda otomotiv ana sanayinin de toplulaştığı bölgelerdir. Yan sanayiler de ana sanayilerin etrafında kümelenmiştir. Çin hükümeti planlı kalkınma dönemlerinde otomotiv yan sanayiye kümelenme politikası çerçevesinde destekler sağlamıştır. Ancak 2014 yılı başından itibaren artık üstü örtülü ve rekabet bozucu destekler verilmemektedir. Çin'deki kümelenmelerde ağırlıklı olarak üretici firmalar yer almaktadır. Diğer oyuncular zamanla yerlerini almaktadır.

IV.3 SEÇİLMİŞ ÜLKELERİN KÜMELENME VE SANAYİ BÖLGELERİ İÇİN DEĞERLENDİRME

Seçilmiş ülkelerin kümelenme ve sanayi bölgeleri karşılaştırmalı olarak aşağıda Tablo.29'da değerlendirilmektedir. Buna göre ülkelerin hemen tamamı uyguladıkları kümelenme ve sanayi bölgeleri politikaları ve yaklaşımlar ile otomotiv yan sanayi yatırımları için cazibe oluşturmaktadırlar. Özellikle Meksika, Çek Cumhuriyeti ve Slovakya daha yüksek cazibeye sahip görünmektedirler.

IV.4 TÜRKİYE İÇİN DEĞERLENDİRME

Türkiye'de geleneksel organize sanayi bölgelerine ilave olarak ihtisas sanayi bölgeleri, endüstri sanayi bölgeleri ve teknoloji geliştirme bölgeleri gibi yeni düzenli sanayi bölgeleri eklenmiştir. Kümelenmeler ise büyük ölçüde doğal gelişim göstermiş olup Ekonomi Bakanlığı tarafından yürütülen düzenli kümelenme programları bulunmaktadır.

Türkiye'de sanayi yerlerine ilişkin yaşanan en önemli sorun tüm düzenli sanayi bölgeleri dahil sanayi arsalarının çok pahalı olması ve uygun arazi bulunamaması gelmektedir. Diğer ülke örneklerinde görülen seçilmiş sektörler için yatırım arazi tahsisi bulunmamaktadır.

Mevcut düzenli sanayi bölgelerinde altyapı kısmen kamu tarafından yapılmaktadır. Yurtdışı örneklerde tüm alt yapı katılım bedeli olmaksızın kamu tarafından hazırlanmakta ve sunulmaktadır. Mevcut düzenli sanayi bölgelerinin maliyeti işletme dönemlerinde oldukça yüksek olmaktadır. Yurtdışı örneklerde işletme dönemlerinde sadece ortak kullanılan birimlerde proje katılım payları alınmaktadır.

Organize sanayi bölgeleri içinde yatırım kararlarında belirleyici olan birçok unsurun eksikliği görülmektedir. Eğitim kurumları, teknoloji merkezleri, test ve laboratuvar merkezleri, sertifikasyon kurumları geri dönüşüm tesisleri ve benzeriler bunların arasında yer almaktadır.

Otomotiv ana ve yan sanayi özelinde değerlendirildiğinde ise Türkiye’de oldukça gelişmiş otomotiv yan sanayi kümelenmeleri olduğu görülmektedir. Bu kümelenmeler ana sanayi çevresinde İstanbul, Bursa, Kocaeli, Sakarya ve Konya’da doğal olarak kurulmuş ve gelişmiştir.

Düzenli bölgeler içinde ise en önemli örnek Gebze’de yer alan Otomotiv Yan Sanayi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi’dir (TOSB). TOSB, başta İstanbul, Kocaeli ve Bursa olmak üzere Türkiye’nin çeşitli yerlerinde dağınık bir şekilde faaliyet gösteren otomotiv sektöründe parça üreten 40 Taahhüt Araçları Yan Sanayi Derneği üyesi tarafından kurulmuştur.

Dünyadaki uygulamalar da dikkate alınarak coğrafi yönden Ana Sanayi ile Yan Sanayi kuruluşlarının birbirlerine çok yakın olmaları hususu doğrultusunda Organize Sanayi Bölgesi yeri olarak “Kocaeli-Gebze” yöresi seçilmiştir. TOSB otomotiv yan sanayicilerinin faaliyet gösterdiği tek İHTİSAS Organize Sanayi Bölgesidir. TOSB tamamen katılımcı sanayici üyeleri tarafından finanse edilmekte olup, devlet kredisi kullanılmamıştır.

TOSB içinde sadece Endüstri Meslek Lisesi mevcuttur. TOSB Teknoloji Üniversitesi kuruluş çalışmaları devam etmektedir. Diğer ortak kullanılabilir birimler ise bulunmamaktadır.

TABLO.29 SEÇİLMİŞ ÜLKELERDE KÜMELENME POLİTİKALARI

ÜLKELER	KURUCU	KÜMELENME SEVİYESİ	KAMU DESTEĞİ		
			ARAZİ TAHSİSİ	BEDELSİZ ALTYAPI	SEKTÖREL AYRICALIKLI TEŞVİK
MEKSİKA	ÖZEL SEKTÖR	ÇOK YÜKSEK	+	+	+
POLONYA	KAMU	YÜKSEK	+	+	+
ÇEK UMHURİYETİ	KAMU	ÇOK YÜKSEK	+	+	+
SLOVAKYA	YEREL YÖNETİM +ÖZEL SEKTÖR	ÇOK YÜKSEK	+	+	+
ROMANYA	KAMU+ KÜMELENME BİRLİĞİ	YÜKSEK	+	+	+
FAS	DOĞAL GELİŞİM	ORTA	-	-	-

ÇİN	KAMU	ÇOK YÜKSEK	+	+	+
TAYLAND	DOĞAL GELİŞİM OTOMOTİV MERKEZLERİ	ÇOK YÜKSEK	-	-	+

V. YATIRIM KARARLARININ BELİRLENMESİNDE TEKNOLOJİ KAPASİTESİNİN ARTAN ÖNEMİ

V.1 TEKNOLOJİ KAPASİTESİ İLE YATIRIM KARARLARI İLİŞKİSİ

Teknoloji, inovasyon, araştırma ve geliştirme, ürün geliştirme, yenilikçilik, yüksek katma değerli mal ve hizmetler ile dijitalleşme gibi unsurlar küresel ölçekte rekabetin yeni ve önemli unsurları haline gelmişlerdir. Bu çerçevede yatırım kararlarının verilmesinde bu unsurların tamamını kapsayan teknoloji kapasitesi de önemli bir kriter haline gelmiştir.

Mal ve hizmet üretimlerinde hem üretim teknolojisi hem de ürün ve hizmetlerin içerdikleri teknolojiler ve işlevler çok hızlı yenilenmektedir. Bu nedenle mal ve hizmet üretim süreçleri ile paralel olarak teknoloji faaliyetleri de birlikte yürütülmektedir. Neredeyse üretim bandı üzerinde geçen süre içinde ürünlerde yenilikler olabilmektedir.

Bu çerçevede sanayi yatırımları kararları alınırken yatırım ve üretim yapılacak yerdeki teknoloji kapasitesi önemli olmaktadır. Teknoloji kapasitesini belirleyen unsurlar öncelikle mühendislik üniversiteleri, mühendislik eğitiminin kalitesi ve yeterli yetişmiş mühendislerin varlığı olmaktadır. Araştırma ve geliştirme merkezleri, araştırma mühendisleri ve araştırma uzmanları, mühendislik ve tasarım firmaları, mükemmeliyet merkezleri gibi kurumların ve insan kaynaklarının varlığı da aranmaktadır.

Ülkeler yatırımların özendirilmesi için teknoloji kapasitelerini sürekli olarak geliştirmeyi hedeflemektedirler. Ancak teknoloji kapasiteleri sektör seviyesine inildiğinde artan ölçüde uzmanlık istemeye başlamıştır. Bu nedenle ülkeler aynı zamanda belirli sanayi ve teknoloji alanlarında yoğunlaşmaya başlamışlardır. Bu süreçte sanayilerin de katkısı artmaktadır.

V.2 OTOMOTİV YAN SANAYİNDE TEKNOLOJİ KAPASİTESİ ÖRNEKLERİ

Günümüzde teknolojideki hızlı gelişmeler hem sanayiler için teknoloji alanında uzmanlaşmayı hem de değişik teknoloji alanları arasında işbirliğini gerekli kılmaktadır. Çalışmamızda inceleme alanı olarak seçilen otomotiv yan sanayinde teknoloji alanında uzmanlaşan çok sayıda ülke örneği bulunmaktadır. Bu bölümde bu örneklerle yer verilmektedir.

V.2.1 HİNDİSTAN OTOMOTİV YAN SANAYİ TEKNOLOJİ MERKEZLERİ (NATRIP* CENTRES)

Hindistan uyguladığı Otomotiv Ana ve Yan Sanayi Stratejisi kapsamında ana ve yan sanayiler için teknoloji merkezleri kurmaktadır. 2012 yılından itibaren kurulmaya başlanan teknoloji merkezleri için kamu 388,5 milyon dolar kaynak ayırmıştır. Teknoloji merkezleri otomotiv sanayi kümelenmeleri içinde kamu, özel sektör ve üniversiteler işbirliği ile kurulmakta ve faaliyet göstermektedir. Merkezlerin temel amacı otomotiv yan sanayi için sürekli teknoloji geliştirmektir. Bu merkezler Hindistan otomotiv yan sanayinin teknoloji kapasitesini sürekli artırmaktadır. Teknoloji merkezlerinin her birinin ayrı iş tanımları ve her yıl için odak projeleri bulunmaktadır. Böylece merkezler arasında da iyi bir uyum sağlanmaktadır.

Merkezler aynı zamanda tüm yan sanayi ürünleri için uluslararası akredite testleri yapabilmekte ve sertifikalar vermektedirler.

*NATRIP; National Automotive Testing and R&D Infrastructre Project

TABLO.30 HİNDİSTAN OTOMOTİV YAN SANAYİ TEKNOLOJİ MERKEZLERİ

MERKEZ	İŞ TANIMLARI
VEHICLE RESEARCH&DEVELOPMENT ESTABLISHMENT (VRDE) AHMEDNAGAR	Taşıt araçları araştırma, tasarım ve testleri Ağır ticari araç sürüş testleri Fotometri ve elektromanyetik mükemmeliyet merkezi
INDORE NATIONAL AUTOMOTIVE TEST TRACKS (NATRAX)(SILCHAR)	Tüm araçlarda uygulanacak yeniliklerin testlerinin tamamlanması Tüm taşıt araçları için lastik geliştirme
AUTOMOTIVE RESEARCH ASSOCIATION OF INDIA CENTRE (ARAI) PUNE	Taşıt araçları Motor mükemmeliyet merkezi Taşıt araçları malzeme teknolojileri mükemmeliyet merkezi
CHENNAI CENTRE, TAMIL NADU	Taşıt araçları infotronics, güvenlik ve fren sistemleri mükemmeliyet merkezi
RAE BAREILLY CENTRE	Kaza ve diğer riskler araştırma mükemmeliyet merkezi Sürücü eğitimi mükemmeliyet merkezi
INTERNATIONAL CENTRE FOR AUTOMOTIVE TECHMOGOY(ICAT) MANESAR	Araç ve motor test merkezi Elektronik malzemeler mükemmeliyet merkezi
SILCHAR CENTRE ASSAM	Gömülü yazılım, elektromanyetik mükemmeliyet merkezi İletişim ve dijital teknolojiler mükemmeliyet merkezi Taşıt araçları tasarım ve test merkezi

Kaynak: India Brand Equity Foundation, India Automotive Industry Report

V.2.2 MEKSİKA TEKNOLOJİ KÜMELERİ VE MERKEZLERİ

Meksika otomotiv ana ve yan sanayinde ABD'den sonra Amerika kıtasının en büyük ikinci üreticisi haline gelmiştir. Meksika otomotiv ana ve yan sanayinde sürekli gelişme sağlayarak bu kimliğini korumayı hedeflemektedir. Meksika bu amaçla son dönemde otomotiv ana ve yan sanayiye yönelik stratejisinde teknoloji faaliyetlerine artan oranda yer vermektedir.

Bu çerçevede Meksika otomotiv sanayinde iki önemli ekseninde gelişme sağlamaktadır. İlkinde "Automotive High-Tech Cluster Mexico" kurulmuştur. İkinci olarak ise otomotiv kümelenmelerinde otomotiv teknoloji merkezleri kurulmaktadır.

Automotive High-Tech Cluster Mexico'da küçük ve orta ölçekli otomotiv yan sanayi firmalarına yer verilmekte olup, teknoloji tabanlı firmalar seçilmektedir. Kümelenme kamu öncülüğünde özel sektör girişimi ile kurulmuştur. Kümelenme içinde her türlü alt yapı kamu tarafından tamamlanmış olup her türlü hizmet sunulmaktadır. Ancak kümelenmenin esas işlevi teknoloji faaliyetlerinin artırılmasıdır. Bu amaçla da firmalara mühendislik ve

danışmanlık hizmetleri verilmekte, nitelikli işgücü temin edilmekte ve işbaşı teknoloji eğitimleri verilmekte, teknoloji kurumları ile işbirlikleri sağlanmakta ve üretim teknolojileri sürekli yenilenmekte ve iyileştirilmektedir. AHT Meksika genelinde 3 ayrı kümelenmeye sahip bulunmaktadır. 4 otomotiv kümesi ve 2 üniversite ile işbirliği yapılmaktadır.

TABLO.31 MEKSİKA OTOMOTİV SANAYİ TEKNOLOJİ MERKEZLERİ

MERKEZ	İŞ TANIMLARI VE ALANLARI
CEDIAM, CENTER FOR THE DEVELOPMENT OF THE AUTOMOTIVE INDUSTRY IN MEXICO	ARAŞTIRMA GELİŞTİRME, MÜHENDİSLİK HİZMETLERİ, ARAŞTIRMA EĞİTİMLERİ,
CIATEQ* QUERETARO	ÖLÇÜ VE TEST SİSTEMLERİ, MÜHENDİSLİK, TASARIM, MEKANİK SİSTEMLER, PROTOTİP GELİŞTİRME
CIATEQ, AGAUASCALIENTES	METROLOJİ TEKNOLOJİLERİ, ÖLÇÜ ALETLERİ VE TESTLERİ
CIATEQİ, SAN LUIS POTOSI	TAKIM TEZGAHLARI VE DÖKÜM SANAYİ TEKNOLOJİLERİ
CIATEQ, HIDALGO	METALURJİ VE KİMYA LABORATUVARLARI
ITESO, CENTER OF ELECTRIC TECHNOLOGY FOR VEHICLES	ELEKTRONİK TEKNOLOJİLERİ VE YAZILIM GELİŞTİRME
CIMAV, CENTER FOR RESEARCH INTO ADVANCED MATERIALS	MALZEME TEKNOLOJİLERİ, HAFİF VE DAYANIKLI MALZEMELER
CIDESI, INDUSTRIAL ENGINEERING AND DEVELOPMENT CENTER	MÜHENDİSLİK HİZMETLERİ, EĞİTİMLER

KAYNAK: The Mexican Automotive Industry; Current Situation, Challenges and Opportunities

*CIATEQ; RESEARCH AND TECHNICAL ASSISTANCE CENTER OF THE STATE OF QUARETARO

Meksika’da aynı zamanda merkezi hükümetin finansal desteği ile yerel yönetimler tarafından kurulmuş olan otomotiv ana ve yan sanayi teknoloji geliştirme merkezleri bulunmaktadır. Bu merkezler otomotiv kümelenmeleri ve üniversiteler ile işbirliği içinde faaliyet göstermektedir. Merkezlerin amacı otomotiv sanayinde temel teknoloji araştırma çalışmalarını yürütmek ve otomotiv sanayi firmaları ile ortak teknoloji geliştirme projeleri gerçekleştirmektir. Bu kapsamda mevcut faaliyet gösteren teknoloji merkezleri yukarıda sunulmaktadır.

V.2.3 ÇEK CUMHURİYETİ OTOMOTİV YAN SANAYİ ARGE MERKEZLERİ

Avrupa Birliği otomotiv sanayinde yıllık 56,0 milyar Euro ile dünyada bu sanayi kolunda en çok ARGE harcaması yapan bölgedir. Bu harcamaların büyük bölümü şirketler tarafından yapılmaktadır. Almanya’da Volkswagen tek başına yaptığı 12 milyar Euro tutarındaki ARGE harcaması ile sanayide dünyanın en yüksek ARGE harcaması yapan firmasıdır. Avrupa Birliği

de kaynaklarını büyük ölçüde ARGE harcamalarının desteklenmesi için kullanmaktadır. Her dönem çok sayıda teknoloji programı açılmaktadır.

Avrupa Birliği otomotiv sanayi araştırma-geliştirme çalışmalarında çok önemli bir kurumsal yapıya, araştırma kurumlarına, nitelikli insan kaynaklarına, işbirliği kültürüne ve bilgi birikimine sahip bulunmaktadır. Avrupa Birliği otomotiv sanayi de bundan yararlanmaktadır.

Çek Cumhuriyeti de bu çerçevede otomotiv sanayinde şirketle bünyesinde çok sayıda ARGE merkezine sahip bulunmaktadır. Çek Cumhuriyeti otomotiv sanayi için dünyanın en iyi ARGE ekosistemi olan ülkelerden biri olarak gösterilmektedir. Mühendislik geleneği, kaliteli mühendisli eğitimi, işbirliği ortamı ve kamu teşvikleri ile çok sayıda şirket ARGE, mükemmeliyet ve teknoloji merkezlerini Çek Cumhuriyetinde açmayı tercih etmektedir.

V.2.4 GÜNEY KORE OTOMOTİV YAN SANAYİ İLERİ TEKNOLOJİ MERKEZLERİ

Güney Kore yeni otomotiv sanayi stratejisinde 2030 yılında dünyanın en ileri akıllı ve yeşil otomotiv sanayine sahip olmayı hedeflemektedir. Bu çerçevede Güney Kore otomotiv yan sanayinde akıllı ve yeşil taşıt araçları için üretime yönelik dönüşümü yönetmektedir. Bu dönüşümde en önemli unsur yan sanayinin gerekli teknoloji seviyesine sahip olmasıdır. Güney Kore bu amaçla otomotiv yan sanayi ileri teknoloji merkezleri kurmaktadır. Bu teknoloji merkezlerinde başta ileri sürüş destek sistemleri (advanced driver assistance systems-ADAS) olmak üzere yeni nesil teknolojiler geliştirilmektedir.

V.2.5 ÇİN OTOMOTİV TEKNOLOJİ ARAŞTIRMA MERKEZİ

Çin izlediği kalkınma ve sanayileşme stratejisinin ilk evresinde tüm sanayilerde örtülü destekler ve düşük maliyetler ile yüksek üretim kapasiteleri oluşturmuştur. İkinci aşamada ise artık örtülü destekler kademeli olarak sona erdirilmekte olup kapasiteler de konsolide edilmektedir. Üçüncü aşamada ise Çin tüm sanayilerinde rekabeti teknoloji ve inovasyon tabanlı yapılar hale getirmeyi hedeflemektedir.

Çin tüm sanayiler için daha çok gelecek teknolojilerinde yoğunlaşan teknoloji araştırma merkezleri kurmaya başlamıştır. Kamu destekleri artan oranda bu merkezler aracılığı ile kullanılacaktır. Bu çerçevede “The China Automotive Technology Reserach Center” kurulmuştur. Merkezin temel amacı elektrikli taşıt araçlarının elektronik ve mekanik yan sanayi ürünlerinin geliştirilmesidir.

V.3 OTOMOTOİV YAN SANAYİNDE ÜNİVERSİTE SANAYİ İŞBİRLİKLERİ ÖRNEKLERİ

Sanayi-Üniversite işbirlikleri sanayilerin gelişiminde ve eğitim sistemlerinin piyasa dostu olması konusunda katkı sağlamaya devam etmektedir. Bu çerçevede birçok ülkede otomotiv yan sanayi ile üniversiteler arasında işbirliği modelleri geliştirilmiş olup uygulanmaktadır. Aşağıda Endonezya, Meksika ve Çek Cumhuriyeti örneklerine yer verilmektedir.

V.3.1 OTOMOTİV YAN SANAYİNDE MEKSİKA-ALMANYA ÜNİVERSİTELERİ İŞBİRLİĞİ

Meksika üniversiteleri ile Almanya üniversiteleri arasında otomotiv ana ve yan sanayi alanında eğitim, araştırma-geliştirme-proje ve ürün geliştirme-işbaşı eğitim değişim programları gibi alanlarda işbirlikleri yapılmaktadır. Meksika’da çok sayıda Alman ana ve yan

sanayi otomotiv üreticisinin olması nedeniyle Almanya da Meksika ile bu alandaki işbirliğini önemli görmekte ve desteklemektedir. 2016 yılı sonu itibariyle otomotiv alanında 345 ortak işbirliği projesi tamamlanmış olup yine 2016 yılı eğitim döneminde otomotiv ile ilişkili alanlarda 2.445 Meksikalı öğrenci Almanya üniversitelerinde okumaktadır.

V.3.2 ENDONEZYA ÜNİVERSİTE-SANAYİ İŞBİRLİĞİ ELEKTRİKLİ ARAÇ GELİŞTİRME PROGRAMI

Endonezya’da hükümete bağlı Ulusal Sürdürülebilir Ulaştırma Teknolojileri Merkezi (National Center for Sustainable Transportation Technology (NCSTT) faaliyet göstermektedir. Bu merkez 2012 yılında “Endonezya Elektrikli Araçlar Geliştirme Programı 2020” uygulamaya koymuştur. Geliştirme programının amacı 2020 yılında Endonezya’da elektrikli araç seri üretimine başlanmasıdır.

Bu programın üçüncü ayağı bulunmaktadır. İlk ayağında kamu kurumları (Sanayi Bakanlığı ve Planlama Otoritesi) yer almaktadır. İkinci ayağında ulusal otomotiv sanayi temsilcileri ve üreticileri bulunmaktadır. Üçüncü ayağı ise üniversiteler ve araştırma enstitüleri oluşturmaktadır.

Programda seçilmiş 5 üniversite ve 12 araştırma enstitüsü görev almaktadır. Hükümet 2018 yılındaki prototip geliştirme aşamasına kadar programa 10 milyon dolar katkı sağlamıştır. Diğer katkıyı da özel sektör yapmaktadır.

V.3.3. ÇEK CUMHURİYETİ ÜNİVERSİTE SANAYİ İŞBİRLİĞİ ORTAKLIK MODELİ

Çek Cumhuriyetinde Prag Üniversitesinde 1702 yılında kurulan mühendislik bölümü dünyanın ilk mühendislik bölümüdür. Çek Cumhuriyeti bu üniversite ile dünyada demiryolu teknolojilerini ilk geliştiren ülkedir. Bu nedenle Çek Cumhuriyetinde mühendislik altyapısı, eğitimi ve birikimi çok kuvvetlidir.

Bu çerçevede Çek Cumhuriyetindeki teknik üniversiteler ile otomotiv sanayi şirketleri arasında ortaklığa dayalı bir işbirliği modeli geliştirilmiştir. Üniversiteler ile işbirliği yapan şirketler Üniversite olanaklarında orta araştırma ve geliştirme çalışmaları yürütmektedir. Geliştirilen teknolojiler ve ürünler sanayide kullanılmaktadır. Üniversitelere de proje ortaklıkları çerçevesinde mali katkı sağlanmaktadır. Üniversiteler de aynı zamanda sanayinin ihtiyaçlarını yakından görebilmektedir.

TABLO.32 ÇEK CUMHURİYETİNDE ÜNİVERSİTELER İLE İŞBİRLİĞİ YAPAN OTOMOTİV ŞİRKETLERİ

CZECH TECHNICAL UNIVERSITY IN PRAGUE	TECHNICAL UNIVERSITY OF LIBEREC	UNIVERSITY OF WEST BOHEMIA, PILSEN	BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY	VSB TECHNICAL UNIVERSITY OF OSTRAVA
TRW Automotive Skoda Auto Porsche Engineering Honeywell Siemens Bosch Brano Tatra	Skoda Auto MAN Audi Daimler Bosch Continental Magna Saint Goban TRW Automotive	Volkswagen AG Valeo Skoda Auto Bosch MBtech Bohema ABB ZF Friedrichshafen	Skoda Auto TRW Automotive Tatra Vokswagen Honeywell Magna Powetrain Motropal	Skoda Auto Brose Continental Hayes Lemmerz Honeywell Varroc Lighting

Kaynak: The Czech Automotive Industry at a Glance, Invest in Czech

V.4 TÜRKİYE İÇİN DEĞERLENDİRME

Türkiye’de son yıllarda teknoloji faaliyetlerinin geliştirilmesine yönelik olarak önemli teşvik programları uygulanmaya konulmuş olup sanayi firmalarına da önemli destekler verilmeye başlanmıştır. Türkiye teknoloji faaliyetlerinde birçok model denemesi ardından doğrudan sanayi firmalarının teknoloji faaliyetlerinin desteklenmesi modelini benimsemiştir. Bu çerçevede teknoloji faaliyetleri sanayi firmaları içinde yoğunlaşmakta ve kaynaklar firmaların teknoloji faaliyetlerinin desteklenmesi ağırlıklı kullanılmaktadır.

Yukarıda örneği verilen ülkelerin tamamında ise modeller daha farklıdır. Örnek ülkelerde kamu ağırlıklı olarak öncelikle sektörlerde ihtisaslaşmış teknoloji, ARGE ve mükemmeliyet merkezleri kurmakta ve firmalar bu kurumlar ile işbirliği içinde teknoloji faaliyetlerini yürütmektedirler. Kamu hem kendi kurduğu kurumları, hem de sanayi firmaları ile ortak yürütülen projeleri mali olarak desteklemektedir. Bu modelde firmalar için temel bilimsel araştırmalar kamu kurumlarında yapılmakta, firmalar ise daha çok bunlara dayalı olarak ürün geliştirme alanında yoğunlaşmaktadırlar. Bu kurumlar sektörün ihtiyaç duyduğu teknolojik ilerleme alanlarına odaklanmakta ve uzun vadeli araştırma programları uygulanmaktadır.

Türkiye’de ise farklı olarak kamuda bu nitelikte sanayiye katkı sağlayacak kurumları çok sınırlıdır. Örneğin kamunun otomotiv yan sanayine özel bir teknoloji kurumu veya merkezi bulunmamaktadır.

Türkiye’de kurumlar ARGE projelerini TÜBİTAK ve TGV programlarına sunmakta ve bu kurumların programları kapsamında mali ve teknik destek alabilmektedirler. Ancak burada da sektörlere özel ihtisas programları bulunmamaktadır. Bu kurumlar tüm sanayiler için aynı ve yeknesak programlar uygulamaktadırlar. Sanayi firmaları projelerini bu programlara katılabilecek şekilde tasarlamaya çalışmaktadırlar.

Türkiye’de işbirliğinin göreceli sınırlı olduğu bir alanda Üniversite-Sanayi işbirliğidir. Burada sanayi firmaları ile üniversitelerin teknoloji geliştirme faaliyetlerinde halen aynı önceliklere ve yaklaşımlara sahip olmadıkları görülmektedir. Ayrıca Üniversitelere ilişkin mevcut düzenlemeler işbirliğini sınırlamaya devam etmektedir.

Türkiye’de sanayi için insan kaynağı yetiştirmekte olan önemli teknik üniversiteler bulunmaktadır. Bununla birlikte üniversitelerin daha ihtisas alanlarına yoğunlaşmaları gerekmektedir. Örneğin otomotiv sanayine ilişkin alt kollarda mühendislik eğitimleri verilmelidir. Ayrıca üniversitelerden sanayi firmalarının ihtiyaç duyduğu yeterli sayıda ve formasyonda ARGE mühendisler ve uzmanlar mezun olmamaktadır.

Otomotiv yan sanayi özelinde değerlendirildiğinde ise sanayi firmalarının mevcut düzenlemeler çerçevesinde firma bünyelerinde ARGE merkezleri kurarak teknoloji desteklerinden yararlandıkları görülmektedir. 2018 Eylül ayı itibariyle otomotiv yan sanayinde 81 Firma ARGE merkezine sahip bulunmaktadır. Otomotiv sanayinde yenilikçi ürünlerin geliştirilmesi önem taşımaktadır. Özellikle motor bloku ve testler için rüzgar tüneli gibi ürünlerin üretimine yönelik teknoloji faaliyetleri önem taşımaktadır.

VI. YATIRIM VE ÜRETİM MALİYETLERİ

Yatırım kararlarının alınmasında en önemli unsurlardan biri yatırım ve üretim maliyetleridir. Yatırım ve üretim maliyetlerinde birçok kalem belirleyici olmaktadır. İşgücü piyasasına ilişkin düzenlemeler ve işgücü maliyetleri bunun başında gelmektedir. Küresel ölçekte yatırımlar halen işgücü maliyetlerinin düşük olduğu yerlere kaymaya devam etmektedir. İkinci bir unsur uygulanan vergiler ve vergi oranlarıdır. Bir diğer unsur enerji maliyetleridir. Ve dördüncü önemli unsur da finansman maliyetleridir.

VI.1 İŞGÜCÜ PİYASASI DÜZENLEMELERİ VE İŞGÜCÜ MALİYETLERİ

Yatırımcılar yatırım kararlarını alırken esnek istihdam piyasalarını, karşılaştırmalı düşük işgücü maliyetlerini ve yüksek işgücü verimliliğini aramaktadır. Bu çerçevede aşağıda işgücü piyasası düzenlemelerine ilişkin bazı göstergeler karşılaştırmalı olarak sunulmaktadır.

TABLO.33 İŞGÜCÜ PİYASALARI DÜZENLEMELERİ VE İŞGÜCÜ VERİMLİLİĞİ

ÜLKELER	İSTİHDAM BÜROLARI		ASGARİ ÜCRETİN/ YARATILAN KATMA DEĞERE ORANI %	MESAI ÜCRETİNİN NORMAL SAAT ÜCRETİNE ORANI %	HAFTALIK ÇALIŞMA SAATİ	İŞTEN ÇIKARMADA ÖDENECEK TAZMİNAT TUTARI ÜCRET HAFTA
	SÜREKLİ KİRALAMA İLE ÇALIŞTIRMA YASAĞI	AZAMI SÖZLEŞME SÜRESİ AY				
ABD	YOK	SINIR YOK	0,22	50	39	0,0
ALMANYA	YOK	SINIR YOK	0,31	0	36	11,6
İNGİLTERE	YOK	SINIR YOK	0,25	50	36	4,0
HİNDİSTAN (MUMBAİ)	YOK	SINIR YOK	0,67	100	45	11,4
ÇİN (PEKİN)	YOK	SINIR YOK	0,39	50	47	23,1
GÜNEY KORE	YOK	24	0,30	50	44	23,1
İSPANYA	VAR	48	0,29	0	37	15,2
POLONYA	YOK	33	0,34	50	41	8,7
ÇEK CUMH	YOK	108	0,24	25	39	11,6
SLOVAKYA	YOK	24	0,25	25	39	7,2
MACARİSTAN	YOK	60	0,27	50	39	7,2
SLOVENYA	VAR	24	0,35	30	39	5,3
RUSYA(MOSKOVA)	VAR	60	0,27	50	38	8,7
ROMANYA	VAR	60	0,29	75	39	0,0
ENDONEZYA	VAR	36	0,62	75	40	57,8
TAYLAND	VAR	SINIR YOK	0,36	50	44	31,7
MALEZYA	YOK	SINIR YOK	0,20	50	46	22,8
BREZİLYA	VAR	24	0,35	50	39	8,9
MEKSİKA	VAR	SINIR YOK	0,14	100	43	22,0
FAS	VAR	12	0,74	25	45	13,5
TÜRKİYE	VAR	SINIR YOK	0,54	50	45	23,1

Kaynak: Uluslararası Çalışma Örgütü

Türkiye için değerlendirme yapıldığında Türkiye’de sürekli kiralama ile çalıştırma yasağı bulunmakta ve azami sözleşme süresi de 24 ay ile sınırlanmaktadır. İşgücü verimliliğini ölçen asgari ücretin çalışanların yarattığı katma değer oranının da Türkiye 0,54 oranı ile göreceli düşük işgücü verimliliğine sahiptir. Mesai ücretlerinde Türkiye genel ortalamaya uygundur. İşten çıkarma halinde ödenecek tazminat ise Türkiye’de 23,1 hafta ile göreceli yüksek tazminat ödeyen ülkeler içinde yer almaktadır.

İşgücü maliyetlerinde önemli bir unsur işçi ve işveren tarafından ödenen sosyal güvenlik sistemi primleridir. Bu oranlar ülkeden ülkeye değişiklik göstermektedir. İngiltere hariç Avrupa ülkelerinde yüksektir. Meksika yüzde 9,23 ile en düşük orana sahiptir. Çin ve Brezilya’da yüksektir. Çin hariç Asya ülkelerinde de göreceli olarak düşüktür. Türkiye’de ise oran yüzde 32,5’dur ve genel olarak karşılaştırıldığında caydırıcı bir oran olarak görülmektedir.

TABLO.34 SOSYAL SİGORTALAR KESİNTİLERİ* BRÜT ÜCRETE ORAN OLARAK YÜZDE

ÜLKELER	İşveren Payı	Çalışan Payı	Toplam
ABD	13,65	7,65	21,30
ALMANYA	19,33	20,43	39,76
JAPONYA	15,20	14,40	29,60
İNGİLTERE	13,80	12,00	25,80
HİNDİSTAN	12,00	12,00	24,00
ÇİN	37,00	11,00	48,00
GÜNEY KORE	8,40	8,40	16,76
İSPANYA	29,90	6,35	36,25
POLONYA	22,41	13,71	36,12
ÇEK CUMH	34,00	11,00	45,00
SLOVAKYA	35,20	13,40	48,60
MACARİSTAN	28,50	18,50	47,00
SLOVENYA	16,10	22,10	38,20
RUSYA	30,00	0,0	30,00
ROMANYA	23,45	16,50	39,95
ENDONEZYA	11,74	4,00	15,74
TAYLAND	5,00	5,00	10,00
MALEZYA	13,00	11,00	24,00
BREZİLYA	28,80	11,00	39,80
MEKSİKA	7,58	1,65	9,23
FAS	18,50	6,50	25,00
TÜRKİYE	17,50	15,00	32,50

Kaynak: Uluslararası Çalışma Örgütü

*işsizlik sigortası prim kesintileri dahildir

İşgücü piyasası düzenlemeleri ve işgücü üzerindeki yükler ile birlikte ortaya çıkan işgücü maliyetleri ise işletme döneminde yaratacağı rekabet olanakları ile yatırım kararlarında temel

belirleyici olmaktadır. Ancak yatırım kararında sadece ücret değil, işgücü verimliliği de göz önünde bulundurulmaktadır.

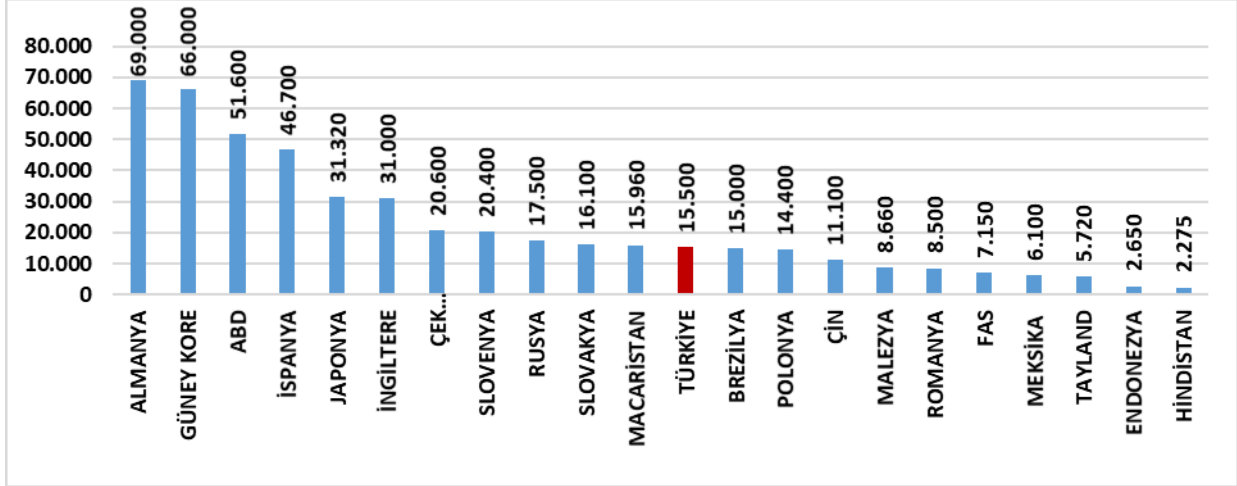
Aşağıda 2017 yılı itibariyle otomotiv sanayinde üretimde çalışan orta seviye kalifiye bir çalışanın yıllık ücret maliyeti sunulmaktadır. Asya pasifik bölgesi işgücü maliyetlerinde avantajını korumaktadır. Orta Avrupa'da ücretler yükselmektedir. Romanya ile Fas cazip işgücü maliyetlerine sahiptirler, ancak işgücü verimlilikleri düşüktür. Kuzey Amerika da ise Meksika işgücü maliyetleri olarak önemli bir avantaja sahiptir ve işgücü verimliliği de göreceli olarak yüksektir. Türkiye'de ise ücretler Orta Avrupa ülkeleri ile benzerdir.

TABLO.35 OTOMOTİV SANAYİNDE İŞGÜCÜ MALİYETİ 2017

ÜLKELER	ORTALAMA ÜRETİM ÇALIŞANI YILLIK MALİYETİ ABD DOLARI
ABD	51.600
ALMANYA	69.000
JAPONYA	31.320
İNGİLTERE	31.000
HİNDİSTAN	2.275
ÇİN	11.100
GÜNEY KORE	66.000
İSPANYA	46.700
POLONYA	14.400
ÇEK CUMHURİYETİ	20.600
SLOVAKYA	16.100
MACARİSTAN	15.960
SLOVENYA	20.400
RUSYA	17.500
ROMANYA	8.500
ENDONEZYA	2.650
TAYLAND	5.720
MALEZYA	8.660
BREZİLYA	15.000
MEKSİKA	6.100
FAS	7.150
TÜRKİYE	15.500

Kaynak: Oliver Wyman, Otomotiv Sanayinde Ücretler

ŞEKİL.6 OTOMOTİV SANAYİNDE YILLIK İŞGÜCÜ MALİYETİ 2017 DOLAR



VI.2 VERGİ DÜZENLEMELERİ VE VERGİ ORANLARI

Uygulanan vergi oranları da yatırım maliyetlerinde ve kararlarında belirleyici olmaktadır. Ülkeler çoğunlukla yatırımlarda kurumlar vergisine yönelik teşvikler uygulamaktadırlar. Katma Değer Vergisi iç piyasa satışları için belirleyicidir. Gelir vergisi ise çalışanlar üzerindeki yükler ile yatırımcıların sermaye iratlarının vergilendirilmesinde önem kazanmaktadır.

TABLO.36 VERGİ ORANLARI 2018 YÜZDE

ÜLKELER	Kurumlar Vergisi	Genel KDV Oranı	Gelir Vergisi Oranı En Üst Dilime Uygulanan
ABD	20	0	39,60
ALMANYA	29,72	19	47,50
JAPONYA	30,86	8	55,95
İNGİLTERE	19	20	45,00
HİNDİSTAN	30	18	35,54
ÇİN	25	17	45,00
GÜNEY KORE	22	10	38
İSPANYA	25	21	45
POLONYA	19	23	32
ÇEK CUMH	19	21	22
SLOVAKYA	21	20	25
MACARİSTAN	9	27	15
SLOVENYA	17	22	50
RUSYA	20	18	13
ROMANYA	16	19	16
ENDONEZYA	25	10	30
TAYLAND	20	7	35
MALEZYA	24	6	28
BREZİLYA	34	17	27,5
MEKSİKA	30	16	35,0
FAS	31	20	38
TÜRKİYE	20	18	35

Yukarıda seçilen ülkelerde uygulanan kurumlar vergisi, KDV ve ortalamam gelir vergisi oranları sunulmaktadır. Türkiye göreceli olarak Kurumlar Vergisinde düşük, Katma Değer vergisinde ise ortalamalara yakın oranlar uygulamaktadır. Gelir vergisi ortalama oranı ise yüzde 35 ile göreceli yüksek kalmaktadır.

VI.3 ENERJİ MALİYETLERİ

Yatırım kararlarında belirleyici bir diğer unsur özellikle enerji yoğun sanayiler için sanayi elektrik fiyatları ile ulaştırma ve taşımacılığı etkileyen benzin fiyatlarıdır. Aşağıda ülkelerde litre benzin fiyatları ile sanayide kullanılan elektrik fiyatları (vergiler dahil) sunulmaktadır. Buna göre ülkeler arasında önemli farklılıklar oluştuğu görülmektedir.

Asya ülkelerinde enerji maliyetlerinin daha düşük olduğu görülmektedir. Çin enerji fiyatlarına yönelik kademeli olarak azaltmakla birlikte halen destek uygulamayı sürdürmektedir. Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinde Enerji kaynakları ile Rusya avantajlıdır. Diğer ülkelerde ise benzer maliyetler vardır. Ancak Slovakya’da daha yüksek fiyatlar görülmektedir. Brezilya’da elektrik maliyetleri yüksektir. Türkiye’de ise elektrik fiyatları ile doğalgaz fiyatları ise göreceli düşük kalmaktadır.

TABLO.37 ENERJİ FİYATLARI 2018 AĞUSTOS

ÜLKELER	BENZİN FİYATI LİTRE/DOLAR	SANAYİ ELEKTRİK FİYATI CENT/KWH	SANAYİ DOĞALGAZ FİYATI M3/DOLAR
ABD	0,75	0,07	0,020
ALMANYA	1,72	0,18	0,032
JAPONYA	1,20	0,16	0,041
İNGİLTERE	1,69	0,18	0,039
HİNDİSTAN	1,18	0,12	0,028
ÇİN	0,75	0,10	0,024
GÜNEY KORE	1,40	0,07	0,032
İSPANYA	1,45	0,15	0,035
POLONYA	1,27	0,12	0,037
ÇEK CUMHURİYETİ	1,33	0,10	0,032
SLOVAKYA	1,35	0,17	0,039
MACARİSTAN	1,35	0,12	0,037
SLOVENYA	1,55	0,12	0,042
RUSYA	0,70	0,06	0,013
ROMANYA	1,25	0,11	0,032
ENDONEZYA	0,53	0,07	0,026
TAYLAND	1,05	0,07	0,036
MALEZYA	0,55	0,09	0,038
BREZİLYA	1,40	0,18	0,032
MEKSİKA	1,05	0,12	0,024
FAS	1,22	0,12	0,028
TÜRKİYE	1,14	0,07 *	0,024

Kaynak: International Energy Agency, Eurostat, US State of Energy, 2018 Ekim 2018 itibariyle 0,09 cent

VI.4 FİNANSMAN MALİYETLERİ

Finansman maliyetleri iki aşamada önem kazanmaktadır. İlki yatırım finansman olanakları ve yatırım kredileri faiz oranları ve maliyetleridir. İkincisi ise işletme döneminde kullanılan işletme kredilerinin faiz oranları ve maliyetleridir. Yatırım finansman maliyetlerine ilişkin karşılaştırma ve değerlendirmeler yatırım finansman olanakları bölümünde sunulmaktadır. Bu bölümde işletme kredilerine ilişkin değerlendirmeler yapılmaktadır.

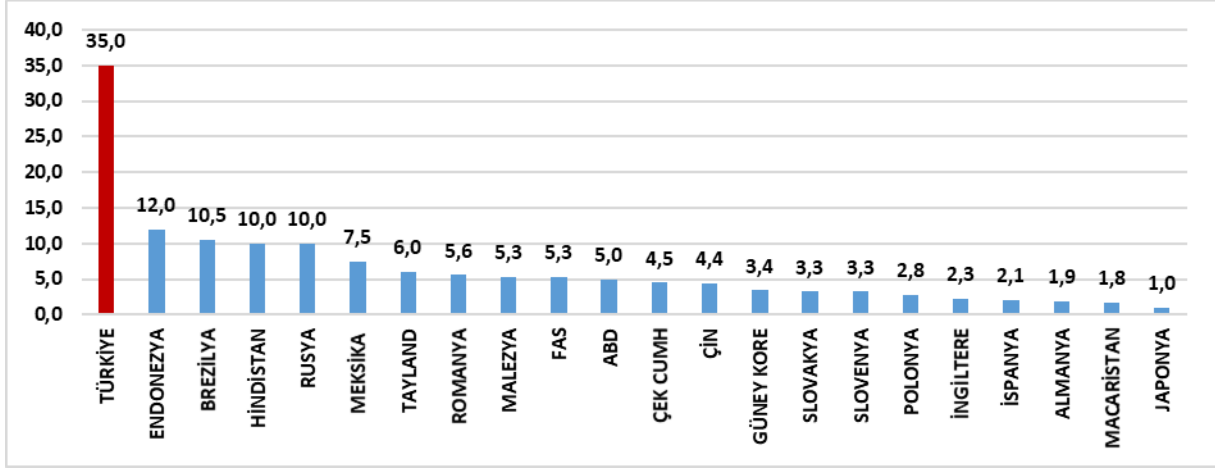
Firmalar işletme döneminde çoğunlukla kendi bankacılık sistemlerinden ve yine kendi para birimleri üzerinden kısa vadeli işletme kredileri kullanmaktadırlar. Bu çerçevede bu kredilerin faiz oranları finansman maliyetleri açısından önemli olmaktadır. Aşağıda seçilmiş ülkelerde 6 ay vadeli yerel para birimi üzerinden kullanılan işletme kredilerinin ortalama faiz oranları yer almaktadır.

Nominal faiz oranları olarak sunulan kredi faizlerinde Türkiye 2018 yılı eylül ayı itibariyle en yüksek faiz oranına sahip ülkedir. Endonezya, Brezilya, Hindistan ve Rusya'da da faiz oranları göreceli olarak yüksektir. Orta Avrupa ülkelerinde ise faiz oranları oldukça düşüktür. Bu ülkelerden Slovakya ve Slovenya Euro para birimi kullanmaktadır. Karşılaştırma yapılan diğer ülkelerde de faiz oranları makul seviyelerdedir.

TABLO.38 TİCARİ KREDİ FAİZ ORANI YEREL PARA BİRİMİ 6 AY VADELİ YÜZDE

ÜLKELER	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 EYLÜL
ABD	3,50	3,50	3,25	3,37	3,64	4,00	5,00
ALMANYA	1,80	2,10	2,20	2,10	1,80	1,70	1,85
JAPONYA	1,36	1,26	1,18	1,11	1,00	1,00	1,00
İNGİLTERE	1,90	1,90	1,80	1,80	1,90	1,90	2,25
HİNDİSTAN	10,42	10,25	10,25	9,70	9,64	9,50	10,00
ÇİN	6,00	6,00	5,60	4,35	4,35	4,35	4,35
GÜNEY KORE	4,89	4,26	3,80	3,46	3,29	3,45	3,40
İSPANYA	2,10	2,55	2,80	2,50	2,20	2,10	2,10
POLONYA	2,75	2,95	3,10	2,80	2,70	2,60	2,75
ÇEK CUMH	5,10	4,64	4,50	4,12	3,75	3,60	4,50
SLOVAKYA	3,10	3,25	3,30	3,40	3,30	3,25	3,25
MACARİSTAN	7,53	4,85	4,15	3,22	1,66	1,69	1,75
SLOVENYA	3,25	3,35	3,50	3,50	3,40	3,25	3,25
RUSYA	9,47	9,40	8,30	13,80	11,72	11,00	10,00
ROMANYA	11,50	8,47	7,65	6,21	5,48	5,51	5,55
ENDONEZYA	11,46	12,12	12,79	12,46	11,52	11,20	12,00
TAYLAND	7,00	6,75	6,75	6,50	6,25	6,05	6,00
MALEZYA	4,70	4,56	4,67	4,57	4,48	4,61	5,25
BREZİLYA	10,50	11,00	11,50	12,25	11,75	11,60	10,50
MEKSİKA	6,60	6,90	6,75	7,20	7,40	7,55	7,50
FAS	5,70	5,60	5,85	5,60	5,40	5,10	5,25
TÜRKİYE	12,50	11,75	11,70	14,75	13,65	15,65	35,00

ŞEKİL.7 YEREL PARA CİNSİNDEN İŞLETME KREDİSİ FAİZ ORANI



VII. YATIRIMLARIN FİNANSMANI VE KALKINMA BANKACILIĞI

Yatırımların finansmanı olanakları yatırım kararları ve yer seçiminde yine önemli unsurlardan birini oluşturmaktadır. Özellikle küreselleşme ve serbest ekonomi kuralları içinde son iki 10 yıldır yatırımların finansmanında geleneksel kalkınma bankalarının yerini finansal piyasalar ve sermaye piyasaları almıştır. Ancak özellikle gelişen ülkelerde hem kamu alt yapı yatırımları hem de özel sektör yatırımlarının finansmanı için kalkınma bankacılığı halen önemli bir ihtiyaç olarak görülmektedir. Yeni finansman olanaklarına ve uluslararası finansal kaynaklara erişim kolaylaşmış olmasına rağmen yatırımcılar kendi ülke paraları ile uzun vadeli ve uygun faizlerde yatırım kredileri talep etmektedirler.

Bu çerçevede bu bölümde seçilmiş ülkelerin sanayi yatırımlarının finansmanında yer alan kalkınma (Development Bank) bankalarına yer verilmektedir. Görülmektedir ki Güney Kore, Hindistan, Brezilya, Meksika, Polonya gibi ülkeler gelişmiş ve yenilenmiş kalkınma bankaları ile yatırımcılara uygun koşullarda çok farklı finansman olanakları sağlamaktadırlar.

Aşağıda örnek olarak yer verilen tüm kalkınma bankaları yüzde 100 kamu sermayesi ile ve kamu bankası olarak faaliyet göstermektedirler. Ancak bu bankalar da artık yenilikçi ve verimli alanları finanse etmektedirler. Bir başka deyişle bu yeni nesil kalkınma bankaları kamu kaynaklarını paylaşırma işlevini değil, özel sektörün rekabetçiliğini artıracak alanların finansmanını sağlamaktadırlar.

Yeni nesil kalkınma bankaları çok farklı finansal olanaklar sunmaktadırlar. En önemlileri uzun vadeli yerel para biriminden uygun faizler ile sağlanan proje ve yatırım kredileridir. Bankalar ayrıca yurtdışı garantilerden kamu-özel sektör ortaklıklarının finansmanına kadar çok çeşitli ve yeni alanlarda finansal hizmetler sunmaktadırlar.

Türkiye’de ise kalkınma bankacılığı güç kaybetmiştir. Özel sektörün ortak girişimi olan Türkiye Sınai Kalkınma Bankası küçük ölçekli olarak faaliyetlerini sürdürmektedir. Kamunun tek kalkınma bankası olan Türkiye Kalkınma Bankası ise işlevini yitirmiştir.

Bu nedenle Türkiye’de yatırımlara dünyadaki örneklerinde olduğu gibi finansman olanakları sağlayan bir kamu kalkınma bankası kalmamıştır. Yatırımlar ya döviz cinsinden yurtdışından

piyasa koşullarında ya da Türk Bankalarından orta vadeli krediler ile finanse edilmektedir. Bu yöntem ile sağlanan yatırım finansmanı göreceli olarak daha yüksek maliyetlere sahip olmaktadır.

TABLO.39 SEÇİLMİŞ ÜLKELERDE KALKINMA BANKALARI VE İŞLEVLERİ

ÜLKELER	BANKA	SAHİBİ	İŞLEVLERİ
GÜNEY KORE	KORE KALKINMA BANKASI	% 100 KAMU	<ul style="list-style-type: none"> • KURUMSAL FİNANSMAN, • PROJE FİNANSMANI • DENİZ AŞIRI YATIRIMLARIN FİNANSMANI • YATIRIM BANKACILIĞI
MALEZYA	MALEZYA KALKINMA BANKASI	% 100 KAMU	<ul style="list-style-type: none"> • ALTYAPI FİNANSMANI • ÇEVRE YATIRIMLARI FİNANSMANI • PROJE FİNANSMANI • YATIRIM BANKACILIĞI • TEKNOLOJİ YATIRIMLARI FİNANSMANI
POLONYA	POLONYA YATIRIM VE KALKINMA BANKASI	% 100 KAMU	<ul style="list-style-type: none"> • STRATEJİK SEKTÖRLERDE YATIRIMLARIN FİNANSMANI • KONUT YATIRIMLARI FİNANSMANI • ENERJİ YATIRIMLARI FİNANSMANI • İHRACAT FİNANSMANI • PROJE FİNANSMANI • YATIRIM BANKACILIĞI • EBRD, AB, ADB KAYNAKLARININ KULLANIMI
ÇEK CUMHURİYETİ	ÇEK GARANTİ VE KALKINMA BANKASI	% 100 KAMU	<ul style="list-style-type: none"> • KURUMSAL FİNANSMAN • KREDİ GARANTİLERİ • KONUT YATIRIMLARI FİNANSMANI • YENİLİKÇİ KOBİ FİNANSMANI • EBRD, AB, ADB KAYNAKLARININ KULLANIMI
SLOVAKYA	SLOVAK GARANTİ VE KALKINMA BANKASI	% 100 KAMU	<ul style="list-style-type: none"> • KURUMSAL FİNANSMAN • KREDİ GARANTİLERİ • KONUT YATIRIMLARI FİNANSMANI • YENİLİKÇİ KOBİ FİNANSMANI
MEKSİKA	ULUSAL KALKINMA VE FİNANSMAN BANKASI	% 100 KAMU	<ul style="list-style-type: none"> • PROJE FİNANSMANI • YATIRIM FİNANSMANI • INTER-AMERİCAN BANK KAYNAKLARININ KULLANIMI
HİNDİSTAN	HİNDİSTAN ENDÜSTRİYEL KALKINMA BANKASI	% 100 KAMU	<ul style="list-style-type: none"> • KURUMSAL FİNANSMAN, • PROJE FİNANSMANI • DENİZ AŞIRI YATIRIMLARIN FİNANSMANI • YATIRIM BANKACILIĞI
ENDONEZYA	ENDONEZYA KALKINMA BANKASI	% 100 KAMU	<ul style="list-style-type: none"> • KURUMSAL FİNANSMAN • KAMU-ÖZEL SEKTÖR ORTAKLIKLARI FİNANSMANI • PROJE FİNANSMANI
BREZİLYA	BREZİLYA KALKINMA BANKASI	% 100 KAMU	<ul style="list-style-type: none"> • ALTYAPI FİNANSMANI • YATIRIMLARIN FİNANSMANI • PROJE FİNANSMANI
ROMANYA	ROMANYA EXİMBANK ROMANYA KALKINMA BANKASINA DÖNÜŞTÜRÜLMEKTEDİR	% 100 KAMU	<ul style="list-style-type: none"> • YENİ NESİL KALKINMA VE YATIRIM BANKACILIĞI

VIII. YATIRIM TEŞVİKLERİ

Ülkeler yatırımların sürdürülerek artırılması için yerli ve yabancı üreticilere yönelik olarak teşvikler vermektedir. Ülkeler yatırım ve iş ortamlarını iyileştirmekte ve yatırımları çekebilmek için yatırım döneminde uygulanan, bazı örneklerinde ise işletme dönemini de kapsayan teşvikler sunmaktadır.

Bununla birlikte son iki 10 yıldır teşvikler daha çok devlet yardımları olarak anılmakta ve uluslararası örgütler tarafından da orta düzenlemeler yapılmaktadır. Örneğin dünya ticaret örgütü küresel ölçekte adil ticaret ve rekabet ortamının oluşması için yatırımlara yönelik devlet yardımlarında ortak normlar belirlemektedir. Diğer yandan Türkiye'nin de tabii olduğu Avrupa Birliği'nin devlet yardımları düzenlemesi bulunmaktadır. OECD de finansman uygulamalarına ilişkin devlet yardımlarında ortak normları gözetmektedir. Devlet yardımlarındaki ortak normlara geçiş eğilimine rağmen ülkeler halen kendi devlet yardımlarında yenilikçi ve yaratıcı olmayı ve yatırımları çekmeyi hedeflemektedir.

Çalışmanın bu bölümünde seçilmiş olan ülkelerin genel ve otomotiv ana ve yan sanayine özel yatırım teşvikleri incelenmekte ve karşılaştırmalı olarak değerlendirilmektedir.

VIII.1 ORTA VE DOĞU AVRUPA ÜLKELERİNDE YATIRIM TEŞVİKLERİ

Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri olarak yatırım teşviklerine yer verilen Polonya, Çek Cumhuriyeti, Macaristan, Slovakya ve Romanya AB üyesi olup AB devlet yardımları düzenlemeleri çerçevesinde devlet destekleri verebilmektedirler.

1. Polonya Yatırım Teşvikleri

Polonya Yatırım Teşviklerini üç ayrı yapıda vermektedir;

Özel Ekonomi Bölgesi (ÖEB) teşvikleri

- Altyapısı tamamlanmış (katkı payı alınmadan) istenilen ölçekte sanayi arsa tahsisi (düşük bedelli 50 yıl süre ile ödeme) yapılmaktadır.
- Yatırımların %40 ve %50'sine kadar kurumlar vergisi istisnası sağlanmaktadır.
- Kurumlar vergisi istisnası yerine 2 yıl işgücü gelir vergisi /SSK primi işveren payı muafiyeti
- 10 yıla kadar kurumlar vergisi tatili verilmektedir.
- Emlak vergisi muafiyeti sağlanmaktadır.
- 40 milyon Euro asgari yatırım veya 500+ istihdam koşulu ile ÖEB dışındaki yatırımlar için de ÖEB teşviklerinden yararlandırılmaktadır.
- Yatırım ile ilgili tüm formaliteler için ücretsiz danışmanlık ve yardım verilmektedir.

Özel Önem Taşıyan Yatırımların Teşviki

- Belirlenmiş özel önem taşıyan konularda gerçekleşecek yatırımlar için (2012-2020) ayrı bir yatırım teşvik programı uygulanmaktadır. Bu kapsamda otomotiv, elektronik, havacılık, bio teknoloji, yüksek katma değerli hizmetler ile ARGE yatırımları desteklenmektedir.
- Bu kapsamda sektörlerde asgari istihdam ve asgari yatırım tutarını karşılayan yatırımlarda nakit desteği sağlanmaktadır.

- Nakit desteği çalışan başına 800-900 Euro arasında (bir kereliğine) ile yatırım harcamasının %1 -%10 arasında (bir kereliğine) yapılmaktadır.
- Bu sektörlerdeki yatırımlar EB içinde yapılıyorsa EB teşviklerinden de yararlanmaktadır. Dışında ise ve asgari koşulları sağlıyorsa yine EB teşviklerini kullanmaktadır.
- Bu sektörlerden her bir yatırım için koşullara ve ihtiyaçlara göre destekler mevcut sınırlar içinde özel olarak tasarlanmaktadır.

AB Fonları Tarafından Sağlanan Destekler

- Destekler AB fonlarından hibe olarak sağlanmaktadır.
- Yeni rn geliştirme yatırım teşvikleri,
- Yeni teknoloji ve buluşların ticarileştirilmesi/uyarlanması yatırım teşvikleri,
- evre koruma faaliyetlerine yönelik yatırım teşvikleri,
- İşgücü eğitim programları,
- Yeniden kazanım, yeniden değerlendirme yatırımlarının teşviki,
- Mesleki eğitim kursları,
- KOBİ'lere yönelik mikro krediler.

2. ek Cumhuriyeti Yatırım Teşvikleri

Genel yatırım destekleri arsa tahsisi, kamu hibeleri ve kurumlar vergisi tatili üzerine inşa edilmiştir;

- Bedelsiz yatırım yeri tahsisi: altyapısı tamamlanmış arsa tahsisi
- Kurumlar vergisi istisnası: 10 yıla kadar kurumlar vergisi istisnası
- İstihdam desteği: lke işsizlik ortalamasının üzerinde olan yerlerdeki yeni yatırımlarda istihdam başına 11.000 Euro'ya kadar nakit hibe desteği (bir kerelik)
- İşgücü eğitim desteği: ilave istihdamın eğitim harcamalarının % 45'i için nakit hibe desteği
- Seçilmiş sektörlerde daha yüksek oranlı destekler: makine, kimya, otomotiv, elektrikli makine, optik aletler, raylı sistemler sektörleri azami oranlar ile desteklenmektedir.
- Stratejik yatırımlarda yatırım tutarının yüzde 10'nuna kadar hibe verilebilmektedir.

Yatırım teşvikleri üç grupta sunulmaktadır;

- İmalat sanayi yatırım teşvikleri.
- Teknoloji Merkezleri yatırım teşvikleri.
- Yazılım Data ve Bilgi merkezi yatırım teşvikleri

Yatırımlar yine kendi içinde genel yatırım projeleri ve stratejik yatırım projeleri olarak da ikiye ayrılmaktadır.

Araştırma geliştirme destekleri yatırım teşvikleri kadar önemli olup yenilikçilik ve modernizasyon yatırımları da bu kapsamda desteklenmektedir;

- Yüksek teknoloji sektörlerdeki teknoloji faaliyetlerine AB uyum fonları kaynaklı hibe-nakit destekleri
- ARGE ekipman yatırımları, istihdam harcamaları destekleri
- Teknoloji eğitim merkezleri, eğitim faaliyetleri destekleri
- Enerji verimliliği faaliyetleri destekleri
- Yenileme ve modernizasyon yatırımları destekleri

3. Macaristan ve Slovakya Yatırım Teşvikleri

Macaristan ve Slovakya'nın yatırım teşvikleri birbirleri ile büyük benzerlikler taşımaktadır;

- Özel Ekonomi Bölgelerinde arazi tahsisleri
- Nakit hibeleri; yatırım büyüklüğüne göre yatırım tutarının yüzde 10'nuna kadar nakit hibeleri
- Yatırım büyüklüğüne bağlı olarak 10 yıla kadar kurumlar vergisi tatili.
- İstihdam hibeleri; istihdam sayısına göre değişen istihdam başına bir kereliğine 3 milyon Euro'ya kadar hibe
- Yeni istihdamın eğitimine yönelik hibe; istihdam başına azami 8.000 Euro, toplam 2 milyon Euro'ya kadar hibe
- Araştırma Geliştirme yatırımlarında yatırım tutarının yüzde 60'na kadar hibe.

VIII.2 GÜNEY KORE YENİ NESİL İLERİ TEKNOLOJİ YATIRIM TEŞVİKLERİ

Yerli Sermaye Yatırım Teşvikleri;

- Yeni kapasite yatırımları teşvik edilmemektedir.
- Mevcut firmaların modernizasyon ve teknoloji yenileme yatırımları teşvik edilmektedir.
- Yüksek katma değer sağlayacak alt faaliyet alanları ve ürünler seçilerek bu alanlardaki ARGE harcamaları ve faaliyetleri teşvik edilmektedir.
- Yerel firmaların teknoloji faaliyetleri teşvik edilmektedir; ARGE merkezleri, ARGE enstitüleri ARGE yatırımları, ARGE mühendisleri, uzmanlar ve araştırmacıları.

Yabancı Sermaye Yatırım Teşvikleri;

- Seçilmiş sermaye miktarına göre 5-7 yıl boyunca her türlü vergiden indirim veya muafiyet.
- ARGE yatırımı, yüksek teknoloji yatırımı, çevre dostu tekno yatırımlar için yatırım tutarının yüzde 5'ine kadar nakit hibe desteği (10 milyon dolar yatırım tutarı + %30 öz kaynak olmalı)
- Her proje için destekler esnek uygulanıyor.

Yatırım İçin Arazi Tahsisleri;

- Münferit Yabancı Sermaye Yatırım Bölgesi, Kompleks Yabancı Sermaye Yatırım Bölgesi, Serbest Ticaret Bölgesi, Serbest Ekonomi Bölgelerinde alt yapısı hazır bedelsiz arazi tahsisi veya düşük bedel ile yerli ve yabancı yatırımcılara kiralama yapılmaktadır.

Güney Kore Özel Ekonomi Bölgeleri ve Uygulanan Destekler;

- İlk 3 yıl kurumlar vergisi + gelir vergisi muafiyeti+ takip eden 2 yıl %50 indirim
- İlk 5 yıl yatırım malı ithalatında gümrük vergisi muafiyeti
- İlk 10 yıl emlak vergisi muafiyeti + takip eden 5 yıl %50 indirim
- İlk 5 yıl işgücü üzerinde düşük gelir vergisi oranı uygulaması
- Kapsamlı araştırma-geliştirme teşvikleri
- Tamamlanmış alt ve üst yapı (katkı yapı alınmıyor)
- Arsaların 50 yıla kadar kiralanması
- 1 milyon dolar üzeri yüksek teknoloji yatırımı, 20 milyon dolar üzeri yabancı sermaye, 300 kişi ve üzeri istihdam, yüzde 100 ihracat, yüzde 100 yerli girdi kullanılan ürünlerin yüzde 50'sini ihraç eden yatırımlara bedelsiz- süresiz arsa tahsisi

VIII.3 MEKSİKA YATIRIM TEŞVİKLERİ

Meksika'da Yatırım Teşvik Sistemi;

- Yatırım teşvikleri eyaletler bazında belirlenmekte ve eyalet yönetimlerince verilmektedir.
- Eyaletler kümelenme öncelikli bölgelerde yatırımları teşvik etmektedir.
- Eyaletler genel olarak her bir proje için farklı teşvikler vermektedir.

Eyaletlerin Yatırım Teşvik Unsurları;

- Bedelsiz arazi tahsisleri, uzun süreli kiralamalar.
- Yatırım yerinde alt yapının hazırlanması/harcamaların karşılanması.
- Çalışanların yurtiçi-yurtdışı eğitim harcamalarının desteklenmesi.
- İletişim ve dijitalleşmeye yönelik yatırımların desteklenmesi.
- Teknoloji transferi harcamalarının desteklenmesi.
- Merkezi vergilerde bir teşvik bulunmamaktadır.
- Eyalet bazında belirlenen ve alınan vergilerde teşvikler (indirimler) olmaktadır; işgücü üzerindeki vergiler, emlak vergiler, yerel yönetim hizmet vergileri vb.)

Öncelikli Sektör Yatırımlarında Üretimde Kullanılacak Hammaddelerde Gümrük Vergisi İstisnası

- Meksika merkezi hükümeti Sektörel Teşvik Programı (PROSEC) uygulamaktadır.
- Bu program çerçevesinde öncelikli sektörlerde yatırım yapan firmalara üretim aşamalarında ithal edecekleri girdileri için gümrük vergisi istisnası sağlanmaktadır.
- Bu programın amacı otomotiv sanayi gibi öncelikli sektörlerin küresel rekabet gücünün korunması ve artırılmasıdır.
- Gümrük vergisi istisnası belli bir süre için uygulanmaktadır.

VIII.4 HİNDİSTAN YATIRIM TEŞVİKLERİ

Hindistan Yatırım Teşvik Sistemi;

- Hindistan her sektör için 10 yıllık gelişme planları hazırlamakta ve sektörlerdeki yatırımları bu planlardaki hedefler doğrultusunda farklı teşvik etmektedir.
- Otomotiv endüstrisi için de 2016-2026 Misyona Planı uygulanmaktadır.
- Bu plan çerçevesinde 2026 yılına kadar otomotiv endüstrisinin 4 katı büyümesi ve ilave 65 milyon ilave istihdam yaratılması hedeflenmektedir.
- Bu hedeflere ulaşmak için 2026 yılına kadar ana ve yan sanayinde toplam 286 milyar dolar yatırım planlanmaktadır.
- Plan bu yatırımların hayata geçirilmesi için uygun eylemleri de belirlemiştir.
- Hindistan sektörel planları kapsamında yatırım yapan firmaları doğrudan teşvik etmemektedir. Yatırım yapan firmalar için uygun yatırım ortamını sağlamaktadır.

Otomotiv Misyona Planı 2016-2026 Çerçevesinde Uygun Otomotiv Yatırım Ortamı Sağlanmasına Yönelik Eylemler;

- Uygun düzenleyici çerçeveyi oluşturmak; Make in India, Skill India gibi programlar uygulamak.
- Yetenek ve beceri kapasitesini artırmak; işgücü piyasasını iyileştirmek, sanayinin 10 yıl boyunca ihtiyaç duyacağı nitelikte işgücü eğitimi sağlamak

- Altyapıda hızlı iyileşme sağlamak; ulaştırma altyapısını iyileştirmek ve yenilemek
- ARGE ve İnvasyon yatırımlarını desteklemek; ARGE harcamalarını mali olarak teşvik etmek,
- Tedarik zincirlerinde rekabet ortamını iyileştirmek; iç denetimler, kalite standartları ve ithalat gözetimi
- Yatırım alanları tahsisi; Otomotiv ana ve yan sanayi için Özel Ekonomik Bölgeler kurmak ve burada yatırımcılara arazi tahsisi yapmak.

VIII.5 TAYLAND YATIRIM TEŞVİKLERİ

Tayland Yatırım Teşvik Sistemi;

- Tayland her sektöre yönelik olarak farklı yatırım teşvikleri uygulamaktadır.
- Tayland yatırım teşvikleri sektörlerde ana sanayi, yan sanayi ve stratejik yatırımlar için farklılaşmaktadır.

Otomotiv Ana Sanayi Yatırım Teşvikleri;

- En az 100.000 araç/yıl kapasiteli yeni yatırımlar teşvik edilmektedir.
- Üretimin aynı fabrika içinde yapılması istenmektedir.
- Yatırım tutarı ilk 5 en az 15 milyar baht olmalıdır (kurumlar vergisi istisnası için)
- İlk 5 yıl kurumlar vergisi muafiyeti uygulanmaktadır.
- Diğer teşvikler yatırıma göre belirlenmektedir.

Otomotiv Yan Sanayi Yatırım Teşvikleri;

- Bölgelere göre ilk 3-5 ve 8 yıl kurumlar vergisi muafiyeti uygulanmaktadır.
- Diğer teşvikler yatırıma göre belirlenmektedir.

Yüksek Teknolojili Otomotiv Yan Sanayi Yatırım Teşvikleri;

- Bölgeler fark etmeksizin ilk 8 yıl kurumlar vergisi muafiyeti uygulanmaktadır.
- Diğer teşvikler yatırıma göre belirlenmektedir.

Stratejik Yatırım Teşvik Örneği Olarak ECO-Car Yatırım Teşvikleri;

- Bölgeler fark etmeksizin ilk 6 yıl kurumlar vergisi muafiyeti uygulanmaktadır.
- 1 yıl ilave muafiyet ilk 5 yıllık yatırım döneminde 500 milyon baht tutarında Tayland menşeli yatırım malı kullanılmışsa verilmektedir.
- 2 yıl ilave muafiyet ilk 5 yıllık yatırım döneminde 800 milyon baht tutarında Tayland menşeli yatırım malı kullanılmışsa verilmektedir.

VIII.6 YATIRIM TEŞVİKLERİ İÇİN GENEL DEĞERLENDİRME

Seçilmiş ülkelerin karşılaştırmalı olarak incelenen yatırım teşviklerinde ortak eğilimlerin ortaya çıktığı görülmektedir. Öncelikle kamu kesimleri yatırım teşviklerini daha çok stratejik ve sektörel hedeflerine ulaşmak için kullanmaktadır. Yatırım teşvikleri çok sade ve kolay uygulanır hale gelmiştir. Daha çok yatırım ajansları tarafına uygulanmaktadır. Teşviklerde tek bir kamu kurumu muhatap olmaktadır. En çok uygulanan teşvik unsurları arazi tahsisleri, özel ekonomi bölgelerinde tamamlanmış altyapılar, uzun süreli kurumlar vergisi tatilleri ve muafiyetleri ile istihdam ve yatırım hibeleridir.

TABLO.40 YATIRIM TEŞVİKLERİNİN ORTAK ÖZELLİKLERİ

KAMU NEDEN TEŞVİK VERİYOR	UZUN VADELİ PLAN HEDEFLERİNE ULAŞMAK İÇİN SEÇİLMİŞ VE ÖNCELİKLİ SEKTÖRLERİ GELİŞTİRMEK İÇİN
KAPSAM VE UYGULAMA	ÇOK SADE ANLAŞILIR VE KOLAY UYGULANIR ÖNCELİKLİ SEKTÖRLERİ HEDEF ALIYOR
KİM UYGULUYOR	MERKEZİ YATIRIM AJANSLARI YEREL YATIRIM AJANSLARI
NASIL UYGULANIYOR	TEK BİR KAMU KURUMU YÜRÜTÜYOR TEK DURAK OFİSLER KULLANILIYOR
EN ÇOK UYGULANAN TEŞVİK UNSURLARI	ARAZİ TAHSİSLERİ ÖZEL EKONOMİ BÖLGELERİNDE TAMAMLANMIŞ ALTYAPILAR UZUN SÜRELİ KURUMLAR VERGİSİ TATİLLERİ VE MUAFİYETLERİ İSTİHDAM VE YATIRIM HİBELERİ
NERELERDE UYGULANIYOR	BÖLGE FARKLILIKLARI GÖZETİLİYOR ÖZEL EKONOMİ BÖLGELERİNDE UYGULANIYOR
ÖZEL ÖNEM VERİLEN ALANLAR	YATIRIMLARA PARALEL İŞGÜCÜ EĞİTİMİNE DESTEK VERİLİYOR
UYGULAMA YÖNTEMLERİ	SEKTÖRLER ARASINDA FARKLI UYGULAMALAR YAPILIYOR PROJE BAZINDA TEŞVİKLER FARKLILAŞIYOR
YENİ KAPSAMLAR	ARGE VE İNOVASYON YATIRIMLARI EN AZ KAPASİTE YATIRIMLARI KADAR DESTEKLENİYOR

Kaynak: Çalışma Ekibi

VIII.7 TÜRKİYE İÇİN DEĞERLENDİRME

Türkiye’de yatırımların teşvik edilmesi için çok sayıda destek programı uygulanmaktadır. Bunların başında sektörel ve bölgesel yatırım teşvikleri gelmektedir. Bunlara ilave olarak stratejik yatırımlar ile büyük ölçekli yatırımlar da ayrı programlar ile desteklenmektedir. Son olarak cazibe merkezi yatırım teşvikleri programı hazırlanmış olup uygulamayı beklemektedir. Programlar çok sayıda destek unsurunu da içermektedir. Bu yönleri ile değerlendirildiğinde yatırımları desteklenmesi için önemli ölçüde teşvik sağlandığı görülmektedir.

Bununla birlikte yatırım teşvikleri düzenlemeleri uygulamada birçok sınırlayıcı unsura sahip bulunmaktadır. Öncelikle teşvik mevzuatı çok karmaşık hale gelmiştir. Sektörlere yönelik seçicilik bulunmamaktadır. Teşvik uygulamaları ve kapatmalarında bürokrasi çok fazladır. Teşviklerin her biri ayrı kamu kurumu tarafından verilmektedir. Teşviklerin süresi kısadır ve sık sık uygulama değişiklikleri yapılmaktadır. Arazi tahsisi ve uzun süreli vergi tatilleri gibi önemli unsurları ise içermemektedir.

Bu itibarla programların ve teşvik unsurların zenginliğine rağmen Türkiye’de yatırım teşvikleri yeterince yol gösterici ve özendirici olamamaktadır.

Otomotiv sektörünün yararlandığı yatırım teşvikler üç teşvik programı içinde yer almaktadır.

Bölgesel teşvik kapsamında “tedarik sanayisi yatırımları” için gereken asgari yatırım büyüklüğü her yatırım bölgesi için 1 Milyon TL olarak belirlenmiştir.

Türkiye'nin ihtiyaçları doğrultusunda, tespit edilen alanlarda yapılacak olan yatırımlar, öncelikli yatırımlar olarak belirlenmiş ve bu yatırımlara 1. 2. 3. ve 4. Bölgelerde gerçekleştirilmiş olsalar dahi 5. Bölgede uygulanan destekler sağlanmıştır. Bu yatırımlara, 5. ve 6. Bölgede gerçekleştirilmeleri halinde ise kendi bölgelerinde uygulanan destekler sağlanmaktadır.

Öncelikli Yatırımlar kapsamında otomotiv sanayini ilgilendiren alanlar otomotiv, uzay veya savunma sanayine yönelik test merkezleri, rüzgâr tüneli ve bu mahiyetteki yatırımlar ile Motorlu kara taşıtları ana sanayinde gerçekleştirilecek asgari 300 milyon TL tutarındaki yatırımlardır. Ayrıca yine bu kapsamda desteklenecek olan ve asgari 75 milyon TL tutarındaki motor yatırımları ile asgari 20 milyon TL tutarındaki motor aksamları, aktarma organları/aksamları ve otomotiv elektroniğine yönelik yatırımlardır.

Bir diğer yatırım teşvik programında ise yine seçilen 12 yatırım konusu, büyük ölçekli yatırımların teşviki çerçevesinde desteklenmektedir.

Otomotiv sanayini ilgilendiren alanlar asgari 200 milyon TL tutarındaki Motorlu Kara Taşıtları Ana Sanayi Yatırımları ile asgari 50 milyon TL tutarındaki Motorlu Kara Taşıtları Yan Sanayi Yatırımlarıdır.

IX. TÜRKİYE'DE YATIRIM ORTAMININ GENEL DEĞERLENDİRMESİ VE ÖNERİLER

Çalışmanın dokuzuncu ve son bölümünde bundan önceki bölümlerde yapılan inceleme ve karşılaştırmalar sonrasında Türkiye’de yatırım ortamı için genel bir değerlendirme yapılmakta ve ihtiyaçlar belirlenmektedir. Daha sonra ise Türkiye’de yatırım ortamının iyileştirilmesine yönelik geliştirilen öneriler sunulmaktadır.

IX.1 YATIRIM ORTAMI GENEL DEĞERLENDİRME VE İHTİYAÇLAR ANALİZİ

Türkiye’de yatırım ortamına ilişkin değerlendirmeler aşağıda sunulmaktadır. Yatırım ortamını belirleyen ana konulardaki alt unsurların Türkiye’deki mevcut durumları pozitif, nötr ve negatif olarak değerlendirilmektedir. Yapılan değerlendirme sonuçları yatırım ortamının iyileştirilmesine yönelik ihtiyaçları da ortaya çıkarmaktadır.

TABLO.41 TÜRKİYE’DE YATIRIM ORTAMINA İLİŞKİN GENEL DEĞERLENDİRME

YATIRIM ORTAMINI BELİRLEYEN ANA KONULAR	YATIRIM ORTAMINI BELİRLEYEN ALT UNSURLAR	TÜRKİYE YATIRIM ORTAMI İÇİN DEĞERLENDİRME		
		POZİTİF	NÖTR	NEGATİF
MAKROEKONOMİK KOŞULLAR	BÜYÜME		0	
	CARİ İŞLEMLER DENGESİ			-
	KAMU GENEL DENGESİ		0	
	ENFLASYON			-
	FAİZ ORANLARI			-
	PARA BİRİMİ DEĞERİ			-
YATIRIM ORTAMI	ETKİN KURUMSAL YAPILARIN MEVCUDİYETİ		0	
	YETERLİ ALTYAPI	+		
	İŞGÜCÜ PİYASASI DÜZENLEMELERİ			-
	YETERLİ VE UYGUN FİNANSMAN OLANAKLARI			-
	YETERLİ NİTELİKLİ İŞGÜCÜ BULUNABİLİRLİĞİ			-
İŞ YAPMA ORTAMI	ŞİRKET KURULUŞLARI	+		
	YAPI İZİNLERİ			-
	DIŞ TİCARET İŞLEMLERİ		0	
	BÜROKRASİ			-
	TİCARET DAVALARININ SÜRESİ VE MALİYETİ			-
SEKTÖREL STRATEJİ BELGELERİ	STRATEJİ BELGELERİNİN VARLIĞI	+		
	STRATEJİ BELGELERİNİN YOL GÖSTERİCİLİĞİ		0	
	STRATEJİ BELGELERİNİN UYGULANABİLİRLİĞİ			-
	STRATEJİ UYGULAMALARI İÇİN AYRILAN KAMU BÜTÇESİ			-

TABLO.41 TÜRKİYE’DE YATIRIM ORTAMINA İLİŞKİN GENEL DEĞERLENDİRME

YATIRIM ORTAMINI BELİRLEYEN ANA KONULAR	YATIRIM ORTAMINI BELİRLEYEN ALT UNSURLAR	TÜRKİYE YATIRIM ORTAMI İÇİN DEĞERLENDİRME		
		POZİTİF	NÖTR	NEGATİF
PAZAR OLANAKLARI	İÇ PAZAR BÜYÜKLÜĞÜ	+		
	İHRACAT PAZARLARINA YAKINLIK	+		
	ÜRETİCİ PAZARLARA YAKINLIK	+		
	İÇ PAZARDA TÜKETİM VERGİLERİ UYGULAMALARI			-
SANAYİ BÖLGELERİ VE ALANLARI	ORGANİZE SANAYİ BÖLGELERİNİN VARLIĞI	+		
	SEKTÖREL İHTİSAS BÖLGELERİNİN VARLIĞI		0	
	SANAYİ ALANI TAHSİSİ			-
	HAZIR ALTYAPI VE FİRMALARIN KATILIM PAYI			-
	ÖZELLİKLİ TEŞVİK UYGULAMALARI		0	
	ÜRETİCİ FİRMALAR DIŞINDAKİ KURUMLARIN VARLIĞI			-
TEKNOLOJİ FAALİYETLERİ	FİRMALARA TEKNOLOJİ FAALİYETLERİ TEŞVİKLERİ	+		
	KAMU TEKNOLOJİ KURUMLARI VE SANAYİYE DESTEĞİ		0	
	SEKTÖREL TEKNOLOJİ GELİŞTİRME BÖLGELERİNİN VARLIĞI			-
	ARGE MÜHENDİSLERİNİN VE UZMANLARININ VARLIĞI VE YETİŞTİRİLMESİ		0	
	İHTİSAS ARAŞTIRMA ÜNİVERSİTELERİNİN VARLIĞI			-
	SANAYİ-ÜNİVERSİTE İŞBİRLİĞİ		0	
YATIRIM VE ÜRETİM MALİYETLERİ	ARAZİ ARSA MALİYETLERİ			-
	İŞGÜCÜ MALİYETLERİ			-
	ENERJİ MALİYETLERİ		0	
	TAŞIMACILIK MALİYETLERİ			-
	FİNANSMAN MALİYETLERİ			-

TABLO.41 TÜRKİYE’DE YATIRIM ORTAMINA İLİŞKİN GENEL DEĞERLENDİRME

YATIRIM ORTAMINI BELİRLEYEN ANA KONULAR	YATIRIM ORTAMINI BELİRLEYEN ALT UNSURLAR	TÜRKİYE YATIRIM ORTAMI İÇİN DEĞERLENDİRME		
		POZİTİF	NÖTR	NEGATİF
YATIRIMLARIN FİNANSMANI	GELİŞMİŞ YATIRIM BANKACILIĞI		0	
	KAMU KALKINMA BANKALARININ VARLIĞI			-
	UZUN VADELİ, DÜŞÜK MALİYETLİ YEREL PARA CİNSİNDEN YATIRIM KREDİLERİNİN VARLIĞI			-
	SERMAYE PİYASASI YATIRIM FİNANSMAN ARAÇLARI		0	
YATIRIM TEŞVİKLERİ	YATIRIM TEŞVİKLERİNİN VARLIĞI	+		
	YATIRIM TEŞVİKLERİNİN DESTEK UNSURLARI		0	
	YATIRIM TEŞVİKLERİNİN YOL GÖSTERİCİLİĞİ		0	
	YATIRIM TEŞVİKLERİNİN SEKTÖRLER VE PROJELER ARASI SEÇİCİLİK ÖZELLİĞİ			-
	YATIRIM TEŞVİKLERİNİN KULLANMA KOLAYLIĞI			-
	YATIRIM TEŞVİKLERİNİN ÖZENDİRİCİLİĞİ		0	
	KAMUDA TEŞVİKLERİN UYGULAMA KOORDİNASYONU			-

Türkiye’de yatırım ortamının değerlendirilmesinde kullanılacak en önemli gösterge yatırımların büyüklüğüdür. Bu çerçevede aşağıda 2010-2018/mayıs yılları arasında imalat sanayi tarafından yeni yatırımlar için alınan yatırım teşvikleri ile yine imalat sanayinde yurtdışına yapılan yatırımlar sunulmaktadır.

Yurtiçinde imalat sanayi tarafından yeni yatırımlar için alınan yatırım teşvikleri yatırım sayısı ve yatırım tutarı 2015 ve 2016 yıllarında önemli ölçüde azalmıştır. 2017 yılında ise iyileşme yaşanmıştır. Yatırımların bu seviyede kalmasında yatırım ortamı koşullarının da payı bulunmaktadır.

Yurtiçinde teşvik alınan yeni yatırımların toplam tutarı 2017 yılında 4,6 milyar dolar olmuştur. Bu yatırım tutarı çok düşüktür ve yatırım ortamının her yönü ile iyileştirilmesi ihtiyacını ortaya koymaktadır.

TABLO.42 TÜRKİYE’DE İMALAT SANAYİ TARAFINDAN YENİ YATIRIMLAR İÇİN ALINAN YATIRIM TEŞVİK BELGELERİ VE YURTDIŞI YATIRIMLARI

YILLAR	YURTDIŞI KOMPLE YENİ YATIRIMLAR İÇİN ALINAN TEŞVİKLER		YURTDIŞI KOMPLE YENİ YATIRIMLAR	
	YATIRIM SAYISI	YATIRIM TUTARI MİLYON TL	MİLYON DOLAR	MİLYON TL
2010	925	21.197	444	799
2011	1.084	7.685	517	827
2012	1.159	21.121	2.743	4.992
2013	1.267	12.646	1.086	2.074
2014	1.007	10.560	667	1.454
2015	902	8.802	850	2.312
2016	836	11.808	515	1.555
2017	1.294	16.789	390	1.423
2018/5	701	10.688	186	921

Kaynak: TC. Ekonomi Bakanlığı, TC. Merkez Bankası

IX.2 YATIRIM ORTAMININ İYİLEŞTİRİLMESİNE YÖNELİK ÖNERİLER

Çalışmanın bu bölümünde Türkiye’de yatırım ortamının iyileştirilmesine yönelik öneriler yer almaktadır. Öneriler geliştirirken aşağıdaki dört unsurdan yararlanılmıştır;

1. Çalışmanın ilk bölümlerinde yer alan karşılaştırmalarda diğer ülkelerin yatırım ortamlarını iyileştirme örnekleri,
2. Yapılan karşılaştırmalar sonrasında Türkiye için çıkarılan ve yukarıda yer alan Türkiye’de yatırım ortamına ilişkin değerlendirme ve ihtiyaç analizi,
3. Çalışmamızda karşılaştırmalarda yer almamakla birlikte yatırım ortamının iyileştirilmesi için gerekli diğer iyileştirmeler,
4. İş dünyası temsilcileri ile yapılan görüşmelerde alınan görüş ve öneriler.

Bu çerçevede aşağıda yatırım ortamının iyileştirilmesine yönelik öneriler sunulmaktadır;

1. Makro Ekonomik Koşullar İçin Öneriler

No	Öneriler
1	Yıllık ortalama yüzde 4,0-5,0 ekonomik büyüme sürdürülebilir kılınmalı, bu amaçla makro ve mikro reformlar yapılmalıdır.
2	Cari işlemler dengesi açığı azaltılmalı, bu amaçla yapısal reformlar sürdürülmeli ve üretim-ihracat deseninin içeriği yenilenmelidir.
3	Kamu kesimi genel dengesinde mali disiplin korunmalı, kamu kaynaklarının kullanımında etkinlik sürekli artırılmalıdır.
4	Enflasyon oranı yüzde 5,0 seviyesine indirilmeli ve kalıcı bir fiyat istikrarı tesis edilmelidir. Bu amaçla Merkez Bankası yeniden enflasyon hedeflemesi politikası uygulamaya başlamalıdır.
5	Yüksek nominal faizler makul seviyelere indirilmelidir. Bu amaçla enflasyonun düşürülmesi ile birlikte tasarruf sisteminin etkinliği artırılmalıdır.
6	Türk Lirası istikrarlı ve öngörülebilir kılınmalı, reel olarak değerinde olmalı, bu amaçlarla Merkez Bankası Türk Lirasının istikrarını gözetken bir para politikası uygulamalıdır.

2. Yatırım Koşulları İçin Öneriler

No	Öneriler
1	<p>Yatırım ortamı ile ilgili kurumsal yapının etkinliği artırılmalı ve bu amaçla;</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Teşvik uygulamaları tek bir kamu otoritesi tarafından uygulanmalıdır,✓ Yatırımcılar için yerel tek durak ofisleri kurulmalıdır,✓ Bölgesel kalkınma ajansları yatırım teşviklerinin uygulanmasında yerel kurumlar olarak işlev görmelidir.
2	<p>Yatırım ortamı ile ilgili kurumsal yapının etkinliğinin artırılmasında;</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Uluslararası ve ulusal tahkim kurumları,✓ Uzlaşma kurumları,✓ İhtisas mahkemeleri gibi unsurların varlığı ve etkinliği artırılmalıdır.
3	<p>İşgücü piyasasında esnek yapılara geçiş sağlanmalıdır;</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Yarı zamanlı, kısa süreli, sözleşmeli, iş yeri dışında çalışma olanakları artırılmalıdır,✓ İşten çıkarmalarda performans ve verimlilik kriterleri kullanılır hale getirilmelidir,✓ İstihdam sayısı arttıkça yükselen işyeri zorunlu düzenlemelerinde iyileştirmeler yapılmalıdır,✓ Kıdem tazminatı fon sistemine dönüştürülmelidir,✓ Hukuki uzlaşmazlıklarda geriye dönük süreler kısaltılmalı, hukuki başvurular için vuku sonrası azami 3 ay sınırı getirilmelidir.
4	<p>Sanayi için nitelikli ve yeni nesil işgücü yetiştirilmeli ve sanayide istihdam özendirilmelidir;</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Sanayinin orta vadede ihtiyaç duyduğu yeni nesil işgücü planlaması yapılmalıdır. Sanayilerin değer zincirlerinde üretim dışında yer alan ürün geliştirme, tasarım, koleksiyon hazırlama, moda yönetimi, marka yönetimi, etkinlik yönetimi, aktif pazarlama, satış, müşteri ilişkileri, iletişim, portal ve e-ticaret yönetimi, perakende yönetimi, lojistik yönetimi gibi alanlarda ihtiyaçlar belirlenmelidir,✓ Meslek liseleri, meslek yüksekokulları ve üniversiteler ile lisans ve doktora eğitim programları yenilenmeli, uygulama ağırlıklı eğitime geçilmeli, yeni nesil işgücü ihtiyacını karşılayacak eğitimler verilmelidir,✓ Uluslararası değişim programları ile yurtdışı eğitim olanakları genişletilmeli, yabancı dil eğitimine ağırlık verilmelidir,✓ Meslek lisesi mezunlarının sanayide istihdamın özendirilmesi için mezunların aynı yıl istihdamında sosyal sigortalar prim desteği sağlanmalıdır, bu okulları bitirenlere iş garantisi verilmelidir.✓ Şirketlerin işbaşı eğitim programları arttırılmalı, akredite kurumlardan alınan eğitimlerin harcamaları desteklenmelidir,✓ Mesleki yeterlilik belgesine sahip işgücünün öncelikle istihdam edilmesi için özendirici destekler uygulanmalıdır,✓ OSB kümelenme bölgelerinde teknik eğitim ve araştırma kurumları kurulmalıdır,✓ Ortaöğrenim seviyesinde uygulama tecrübesi yüksek, piyasa koşullarına uyumlu, güncel teknolojiye hakim müfredat ile eğitilmiş teknik elemanlar yetiştirilmelidir.✓ Nitelikli işgücü yetiştirilmesinde sektörler, sektör sivil toplum örgütleri ve firmalar daha aktif olarak eğitim Akademileri açmalıdırlar.

2. Yatırım Koşulları İçin Öneriler

No	Öneriler
4	<p>Sanayi için nitelikli ve yeni nesil işgücü yetiştirilmeli ve sanayide istihdam özendirilmelidir;</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Uygulamalı mühendislik eğitime ve nitelikli mühendis yetiştirilmesine ağırlık verilmelidir. Mühendislik alanlarına göre ihtisas üniversiteleri kurulmalıdır.✓ Orta yüksek ve yüksek teknolojili sanayi üretimi için gerekli mühendislik kültürü kurulacak enstitüler ve akademiler ile sağlanmalıdır.✓ Çalışanların iş başı eğitimi ve yetkinliklerin geliştirilmesi için sektörler ve firmalar iş başı kişisel gelişim eğitim kurumları ve akademileri kurmalıdır.✓ Sektörler ve firmalar Üniversitelerde laboratuvar alt yapıları kurmalı sektörleri ile ilgili dersleri alan öğrencilere burs staj vb. destekler sağlamalıdır.✓ İşgücünün mesleki yeterliliği konusunda mesleki yeterlilik eğitim ve belgelendirme sistemi çok daha etkin çalışmalıdır.✓ Sektörlerde orta uzun vadede ihtiyaç duyulacak işgücü ve yetkinlikler ihtiyaçları şimdiden belirlenerek ilgili eğitim planlamaları yapılmalıdır.✓ Nitelikli insan kaynakları yetiştirilmesinde orta öğrenim, meslek okulları ve üniversitelerde yapılan seçme ve yerleştirme sınavlarında bilginin ölçülmesi yanı sıra mutlaka yeteneklerin ve eğilimlerin de ölçülmesi sağlanmalıdır.✓ Yükseköğretimde disiplinler arası işbirlikleri olmalıdır.✓ Yabancı dil eğitimi tüm sektörlerde büyük bir sorun olup, müfredatlar içinde ağırlıkla yer almalıdır.

3. İş Yapma Ortamı İçin Öneriler

No	Öneriler
1	<p>Tüm iş süreçlerinde (şirket kuruluşu, yapı izni, enerji bağlatma, iletişim hizmetleri alma, atık işler vb.) alınan izinlere ilişkin yeniden bir eleme yapılmalı ve</p> <ul style="list-style-type: none">✓ İzin sayıları azaltılmalı,✓ Yatırım teşviklerine bağlanan yatırımlarda tüm izinler tek durak ofisten alınmalı,✓ Tüm izin işlemleri elektronik ortamda ve elektronik imza ile yapılmalı,✓ İzinlere ilişkin harç ve benzeriler kaldırılmalı/azaltılmalıdır.
2	<p>Ticari uzlaşmazlıkların çözümünde ve diğer hukuki süreçlerde sürelerin kısaltılması ve maliyetlerin düşürülmesi için;</p> <ul style="list-style-type: none">✓ İhtisas mahkemeleri sayısı ve yetkinlikleri artırılmalı,✓ İstinaf mahkemeleri yaygınlaştırılmalı,✓ Uzlaştırma kurumları alt yapısı güçlendirilmelidir.✓ Ticaret mahkemelerinde davaların sonuçlandırılması için azami (6 ay gibi) süreler konulmalıdır.
3	<ul style="list-style-type: none">✓ Yerli ve milli sanayiye geliştirirken özendirici ve teşvik edici olunmalı, üreticileri uluslararası ticaret ve katma değer zincirinin dışına çıkaracak zorlamacı yaklaşımlardan kaçınılmalıdır.✓ Yatırım ortamının iç yatırımcı kadar dış yatırımcı için de cazip olması, dış yatırımcının yerli yatırımcının ortağı, destekleyicisi ve tamamlayıcısı olduğu unutulmamalıdır.✓ Yatırım ortamının iyileştirilmesi için düzenleyici ve destekleyici kamu/devlet kurumlarının ve dolayısıyla bürokrasinin adil ve tüm yatırımcıların hakkını koruyan, farklılık gözetmeyen bir uygulama içinde olması sağlanmalıdır.✓ Vize alınmasında karşılaşılan sorunlar birçok sektörde satış sonrası hizmet sunulmasını olanaksız ve pahalı hale getirmekte olup bu alanda çözüm üretilmelidir.✓ Sektörlerin girdi ve çıktılarında karşılaştıkları farklı KDV oranı uygulamaları sorunu ortadan kaldırılmalıdır. Bu amaçla tek tip KDV oranı uygulanmalıdır.

4. Sektör Stratejileri ve Belgeleri İçin Öneriler

No	Öneriler
1	Kamu sanayi sektörünü sahiplenmeli, uzun vadeli vizyonu ve beklentisini ortaya koymalı, sanayi için ayrıcalıklı uygulamalarını açıklamalıdır.
2	Kamu mevcut ve potansiyel sanayiciler için yol gösterici olacak, uzun vadeli (20 yıllık) genel ve sektörlerin sanayi stratejisini, öne çıkacak stratejik sanayi ve ürünleri açıkça belirleyerek oluşturmalıdır.
3	Kamu Türkiye sanayi sektörleri ile ilgili bir önem ve öncelik sıralaması yapmalı ve öncelikli sektörler için ayrıcalıklı destekler sunmalıdır, destekler önem sıralamasına göre kademeli olarak artırılmalıdır. Sektör sıralaması belirlenirken iç ve dış pazar olanakları (ölçekleri) birlikte değerlendirilmelidir.
4	Sanayi sektörlerine ilişkin uzun vadeli hedefler çerçevesinde uzun vadeli ve kalıcı strateji belgeleri hazırlanmalıdır. Bu belgeler sanayi sektörleri için inandırıcı ve yol gösterici olmalıdır. Kamunun sektörlerle ilişkin tüm politikaları bu belge hedefleri çerçevesinde yeniden tasarlanmalıdır.
5	Sanayi stratejilerinin uygulanması en önemli konudur. Sanayi sektörleri çok sayıda bakanlık ve kamu kurumu ile ilişkilidir. Bu çerçevede savunma sanayi ve savunma sanayi müsteşarlığı (savunma sanayi icra kurulu- kurumsal yapı-siyasi sahip) (yatırım-üretim-teknoloji-ihracat alanında tek planlayıcı ve uygulayıcı) örneği dikkate alınarak her sanayi sektörü için tek muhatap olacak kurumsal bir "yapı" oluşturulması değerlendirilmelidir.
6	Bu "yapı"; sektörün envanterini, kapasitesini, ihtiyaçlarını, eğilimlerini, sürekli izlemeli, rekabet gücünü-oyuncuları-yetkinlik gelişimini izlemeli, sektöre giriş-çıkışı kontrol etmeli, kayıt dışılığı, sektör-piyasa bozucu girişimleri engellemeli, düzenleyici mevzuat önerilerini hazırlamalıdır. Sektörün rekabet gücünü artıracak öneriler geliştirilmelidir.
7	Sanayi strateji belgelerinde yer alan hedeflere ulaşmak için süreli programlar oluşturulmalı ve bu programların mali kaynaklarına merkezi bütçede Sanayi Ve Teknoloji Bakanlığı bünyesinde yer verilmelidir.
8	Sanayi strateji belgeleri mutlaka ölçülebilir hedefler koymalı, her yıl performans ölçümleri yapılmalı ve değişen koşullara göre stratejilerde düzenli iyileştirmeler yapılmalıdır.
9	Endüstri 4 ve yüksek teknoloji içeren yatırımlar için uzun vadeli ve kalıcı stratejiler oluşturulmalı, bu çalışmalar güncel ve geleneksel faaliyetlerin dışında tutularak konsantrasyon kaybı engellenmelidir. Bu amaçla ilgili kurumlar bağımsız, ayrı ve adi olmalıdır.
10	Sektör strateji belgeleri sanayilerin büyük çoğunluğunu oluşturan KOBİ ölçeğindeki firmaların teknolojik gelişim, dijitalleşme, ARGE, finansman vb. alanlarda gelişimleri ve kaynaklara erişimlerini sağlayacak şekilde tasarlanmalıdır.

5. Pazar Olanakları İçin Öneriler

No	Öneriler
1	İç pazarda hemen tüm sektörlerde görülen kayıt dışı üretim ve satış önlenerek/azaltılarak uygun rekabet koşulları sağlanmalıdır.
2	İthalatta gümrüklerde denetimler ve iç pazarda gözetim etkinleştirilmeli, kalitesiz ve ucuz ithal ürünlerin yarattığı haksız rekabet engellenmelidir.
3	İhtisas gümrükleri uygulaması yaygınlaştırılmalı, gümrüklerin ithal ürünlerin denetimine ilişkin yetkinlikleri artırılmalıdır (uzman personel, yeterli donanım, gelişmiş test olanakları).
4	Fikri mülkiyet haklarının etkin kullanımı sağlanmalı ve taklitçilik ile daha yoğun mücadele edilmelidir. En fazla 3 ay içinde sonuç alınmalıdır.
5	Üretici ülkelerdeki ana üreticilere tedarikçi olarak erişimde uluslararası standartların karşılanması için hedef sektörlerde etkin test, laboratuvar ve sertifikasyon sistemi altyapısı sağlanmalıdır. Bu çerçevede Türk Standartları Enstitüsü yeniden yapılandırılmalı ve uluslararası akreditasyona sahip kılınmalıdır.
6	İhracat pazarlarına erişimde ve rekabette sıkıntı yaratan Avrupa Birliği'nin dış ticaret rejimine uyum zorunluluğu ile Avrupa Birliği'nin üçüncü ülkeler ile yaptığı STA anlaşmalarının yarattığı sıkıntıların çözümü için gümrük birliği düzenlemelerinde iyileştirmeler yapılmalıdır.
7	Avrupa Birliği ülkelerinde gerçekleştirilen yatırımlar ile yapılan üretimde ürünler AB menşesine sahip olmakta ve hem AB içinde serbestçe dolaşmakta hem de üçüncü ülkelere AB'nin STA anlaşmaları ile kolaylıkla erişmektedir. Gümrük Birliğinde yapılacak iyileştirme ile Türkiye AB'nin STA anlaşmalarına aynı anda taraf olabilmeli ve ürünleri üçüncü ülkelere aynı koşullarda erişebilmelidir.
8	İhracat pazarlarına erişimde tercihli ticaret anlaşmaları (sektör hedefleri çerçevesinde) yaygınlaştırılmalıdır.
9	İhracat pazarlarına erişimde uygulanan taşımacılık kotaları sorunu kalıcı olarak çözümlenmelidir.
10	İhracat pazarlarına erişimde liman kapasiteleri ve liman hizmetleri iyileştirilmelidir.
11	İç taşımacılıkta ve ihracat taşımacılığında yüksek maliyet yaratan akaryakıtlar üzerindeki vergi yükleri azaltılmalıdır.
12	İç taşımacılıkta üretim bölgeleri-tedarik bölgeleri-limanlar arasında demir yolu altyapısı tamamlanmalıdır.
13	Yurtiçinde ürünler üzerinde uygulanan tüketim vergileri (ÖTV ve KDV) potansiyel yatırımlar, üretim, ihracat ve ölçek ekonomisine geçiş olanakları gözetilerek yeniden düzenlenmelidir. Talep tarafını sınırlayan yüksek dolaylı vergilerin kullanımı mümkün olduğunca azaltılmalıdır.
14	Kamu, kamu ihale kanunu hükümlerine aykırı olmayacak şekilde yurtiçinde üretilen ürünlerin kullanımını gözetmelidir. Bu amaçla aşağıdaki yöntemler geliştirilmeli ve uygulanmalıdır, ✓ İhale kazanan firmanın üretimde yerli girdi ve parça kullanımı zorunluluğu, ✓ İhaleyi kazanan firmanın üretimde yerli makine ve teçhizat kullanımı ✓ Offset alımları

5. Pazar Olanakları İçin Öneriler

No	Öneriler
15	İç piyasada yenileme pazarını ortadan kaldıran Kamunun kentsel dönüşüm gibi uygulamaları kısa sürede hayata geçirilmeli ve bitirilmelidir.
16	Korunma önlemleri daha kapsamlı analizler ile uygulanmalı, diğer sektörlerin girdi maliyetlerini artıran uygulamalar olmamalıdır.
17	Çin, Güney Afrika, Cezayir gibi ülkelerin Türk ürünlerine uyguladıkları yüksek gümrük vergilerinin azaltılması için çaba gösterilmelidir.
18	Türkiye Avrupa Birliği pazarından da yeterince yararlanamamaktadır, bu nedenle bu pazara dönük ihracat ve yatırım teşvikleri yanı sıra AB firmaları ile işbirlikleri ve ortaklıklar da desteklenmelidir.
19	Avrupa Birliği ile Türkiye arasında ürün standartları birliği tamamlanmalı ve TSE uluslararası alanda kabul gören bir standart ve akreditasyon kurumu haline gelmelidir.
20	Yurtdışında kurulan Türk Ticaret Merkezlerinde yer alacak/yararlanacak firmalara lojistik/taşımacılık destekleri sağlanmalıdır.
21	Haksız rekabet ortamının iyileştirilmesi hedeflemelidir, bu amaçla; piyasa denetim ve gözetim faaliyetleri arttırılmalı, özellikle standart dışı ürün ithalatları ile ilgili cezalandırma yöntemleri gözden geçirilmelidir.
22	Yine haksız rekabetin önlenmesi için sosyal güvenlik sisteminin tüm firmalarda tüm çalışanlar için tam ve eksiksiz uygulanması ile ilgili kontroller arttırılmalı, gerekirse işverenin bu konuda devlet ile işbirliği yapmasını teşvik edecek bir sistem uygulamaya alınmalıdır.
23	Tüm firmaların atık yönetmeliklerine tam olarak ve uygun hareket etmeleri sağlanmalıdır.

6.Sanayi Bölgeleri ve Alanları İçin Öneriler

No	Öneriler
1	Sanayi bölgelerinin kuruluş ve işletmelerinde yeni nesil bir model benimsenmelidir. Sanayi bölgeleri kamu tarafından (girişimciler heyeti tarafından değil) kurulmalı ve özel kurumlar tarafından yönetilmelidir.
2	Sanayi bölgeleri sanayi sektör stratejileri çerçevesinde ve ihtisas sanayi bölgeleri şeklinde kurulmalıdır, parsel dağılımında kümelenme yaklaşımı gözetilmelidir.
3	Sanayi bölgelerinde yatırımcılara arazi tahsisi yapılmalı veya 49 yıllık kiralama ile 49 yıllık taksitler ile satış olanakları sağlanmalıdır.
4	Sanayi bölgelerinde sanayi parseli altyapıları, enerji, iletişim, su-kanalizasyon, atık ve geri dönüşüm yatırımları kamu tarafından yapılmalı ve herhangi bir yatırım katılım bedeli alınmamalı, işletme sürecinde hizmet bedelleri alınmalıdır.
5	Sanayi bölgelerinde sektör strateji belgelerinde belirlenen hedefler çerçevesinde üretim kapasiteleri kurulmalı ve sektöre özel teşvikler uygulanmalıdır.
6	Sanayi bölgelerinde üreticiler dışındaki kurumlar da yer almalıdır; teşvik uygulamaları tek durak ofisleri, test laboratuvar ve sertifikasyon kurumları, eğitim kurumları, araştırma enstitüleri, teknoloji ve mükemmeliyet merkezleri, geri dönüşüm tesisleri, ihtisas gümrükleri, lojistik olanakları, makine firmaları, bakım ve onarım-yedek parça firmaları, mühendislik ve tasarım firmaları.
7	Düzenli bölgeler dışında yer alan sanayi arsalarının imar ve işlev değiştirerek dönüşmesi ilave vergi (kent vergisi vb.) düzenlemeleri ile zorlaştırılmalıdır. Dönüştürme ile elde edilecek gelirin firmanın (taşınarak veya yeni bir yerde yatırım yaparak) sürdürdüğü sanayi faaliyetleri için kullanması halinde bu vergide istisna uygulanmalıdır.
8	Organize sanayi bölgeleri ile başta teknoparklar olmak üzere kanun ile düzenlenmiş tüm bölgelerde satış ve kiralama işlerinin bir gelir/rant haline dönüşmesi ve bu bölgelerin böylece kolaylaştırıcı esas işlevlerini yitirmeleri önlenmelidir.

7. Teknoloji Faaliyetleri İçin Öneriler

No	Öneriler
1	Kamu belirlediği öncelikli sanayi sektörlerine yönelik bilimsel araştırma çalışmaları yapacak ve özel sektör firmaları ile birlikte ürün geliştirme çalışmaları yürütecek "Teknoloji Merkezleri" kurmalıdır. Teknoloji Merkezleri sektörlerin kümeleri içinde yer almalı ve firmaların ARGE merkezleri ile işbirliği içinde olmalıdır.
2	Kamu her yıl sanayi sektörlerinde "odak araştırma projeleri" belirlemeli ve bunları Teknoloji Merkezleri aracılığı ile uygulamalı ve mali olarak desteklemelidir.
3	<ul style="list-style-type: none">✓ Kamu teknoloji faaliyetleri sonucu üretilen ürünlerin yurtiçi piyasada kullanımını kamu alımları ve nihai tüketicilere avantajlar (KDV indirimi, istisnası-faizsiz kredi vb.) sağlayarak özendirmeli ve desteklemelidir.✓ Kamu teknoloji faaliyetleri ile elde edilen yenilikçi ürünlerin kullanımının desteklenmesi için kamu ürün standartlarını artırmalı, kullanım zorunlulukları getirmeli ve kullanımları finanse etmelidir.
4	<p>Teknoloji faaliyetleri için gerekli insan kaynaklarının yetiştirilmesinde;</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Araştırma-geliştirme mühendisleri (doktora-yüksek lisans) uzmanları ve teknik çalışanlarının yetiştirilmesi için üniversiteler ve enstitülerde bilim dalları bazında özgün eğitim programları uygulanmalı, yabancı kurumlar ile işbirlikleri yapılmalı, şirketlerin çalışanları bu kurumlarda hayat boyu eğitim ortaklık programlarına katılmalıdır,✓ Ağırlıklı teknoloji faaliyetleri yürütecek araştırma üniversiteleri veya üniversiteler içinde araştırma enstitüleri modelleri geliştirilmelidir (şirketlerin, sektörlerin kurduğu, finanse ettiği, işbirliği yaptığı),✓ Bağımsız özel ARGE şirketlerinin kurulması ve yabancı ARGE şirketlerinin yatırımları için ayrı bir destek programı oluşturulmalıdır,✓ Rekabet öncesi şirketler arasında teknoloji işbirlikleri ve ortaklıkları modelleri özellikle kümelenmeler ve sanayi bölgeleri içinde geliştirilmelidir.
5	<p>Nitelikli mühendis yetiştirilmesi ve Sanayi-Üniversite işbirliğinin geliştirilmesinde;</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Mühendislik eğitiminin kalitesi sürekli arttırılmalı, piyasa koşullarına uygun ve uygulama tecrübesi göreceli yüksek mühendisler yetiştirilmeli, mühendislik yeterliliği mezuniyet sonrası belirli bir çalışma tecrübesi sonrası kazanılmalıdır,✓ Mühendislik eğitiminde branşlar ve ihtisaslaşma artırılmalıdır,✓ Sanayiler üniversiteleri gelecek ihtiyaçları ve müfredat konusunda bilgilendirmeli/beslemelidir,✓ ARGE mühendisliği için özel araştırma enstitüleri kurulmalıdır,✓ Mühendislik alanında yurtdışı değişim programlarına katılım destekleri arttırılmalıdır.
6	<ul style="list-style-type: none">✓ Araştırma Üniversiteleri kurulmalı,✓ Bu üniversiteler uzmanlaşmalı ve kendi yetkinliklerini göz önüne alarak uluslararası işbirliklerini genişletmelidir,✓ Kamu araştırma üniversitelerinin her birini bir sanayi kolu için görevlendirmelidir,✓ Araştırma üniversiteleri ağırlıklı olarak özel sektör firmaları ile araştırma projeleri yürütmeli, finansman ortak sağlanmalıdır.
7	Türk Patent ve Marka Kurumunda başvuruların değerlendirilmesi ve onaylanması bağımsız (ulusal-uluslararası) bilirkişiler tarafından gerçekleştirilmelidir.
8	Sektörler içinde ve firmalar arasında açık inovasyon teşvik edilmeli ve teknoloji alanında çalışanların bir araya gelebilecekleri ortamlar/platformlar yaratılmalıdır.
9	Kamu ve özel sektör ihalelerinde şartnameleri bağımsız kişi ve/veya kuruluşlar tarafından teknolojik gelişmelere uygun hazırlanmalı ve düzenli olarak güncellenmeli, alım sonuçlarının şartname kriterleri ile uyumluluğu yine bağımsız kişi ve kuruluşlarca denetlenmelidir.

8. Yatırım ve Üretim Maliyetleri İçin Öneriler

No	Öneriler
1	<p>Arsa maliyetlerinin düşürülmesine yönelik olarak;</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Sanayi yatırımlarına yönelik olarak kamu sanayi alanları yaratmalı,✓ Düzenlenmiş sanayi bölgeleri ile diğer bölgelerde arazi tahsisi ile uzun vadeli (49 yıl) satış ve kiralama yöntemleri kullanılmaya başlanmalıdır.✓ Sanayi Bölgelerindeki arsa fiyatlarında gerekli disiplin sağlanmalı, rant aracı olarak değil, yatırım yapılacak alanlar olarak değerlendirilmeli, bu konuda mevzuat düzenlemelerinin yapılmalıdır.✓ Arazi ve arsa maliyetleri çok yüksek olup Kamu sanayiye ucuz arsa temin etmeli ve yurtdışında giderek yaygınlaşan sanayi arsası tahsisleri uygulaması yapılmalıdır.✓ Arazi tahsislerinde performansa bağlı kriterler kullanılmalıdır.
2	<p>Enerji maliyetlerinin düşürülmesine yönelik olarak;</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Enerji üretim ve dağıtımında tam bir serbesti uygulanmalı, ancak fiyat artırma gücü yaratan monopoller engellenmeli, aynı firmaların hem dağıtım ve hem de satış yapmasına izin verilmemeli, fiyat uygulamaları için regülasyonlar getirilmelidir,✓ Elektrik, doğalgaz ve akaryakıt fiyatları üzerindeki dolaylı vergi oranları düşürülmelidir,✓ İmalatçı-ihracatçı firmalara belirli bir program kapsamında enerji içinde ödedikleri ÖTV iade edilmelidir,✓ Belirli ölçekteki yatırımlar için enerji desteği yeniden uygulanmalıdır,✓ 1 Megawatt'a kadar kurulacak enerji santralleri için yatırım teşviki uygulanmalıdır,✓ Enerji verimliliğini artırmaya yönelik yatırımlar özel bir program ile desteklenmelidir,✓ Üretim tesisi içinde ısı, atık, buhar vb. kazanımı ile kendi enerjisini üreten firmalara daha düşük enerji tarifeleri uygulanmalıdır,✓ Haksız rekabete yol açabilecek bölgeler arası enerji fiyatı farkları izlenmeli ve düzenlenmelidir.
3	<p>Finansman maliyetlerinin düşürülmesine yönelik olarak;</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Finansal sistemde uygulanan ve aracılık maliyetlerini artıran işlem vergileri azaltılmalı ve oranları düşürülmelidir.✓ Finansman maliyetleri ile ilgili olarak ihracatın finansmanı için yeni modeller uygulanmalıdır.
4	<p>İşgücü maliyetlerinin azaltılmasına yönelik olarak;</p> <ul style="list-style-type: none">✓ İşgücü sayısına bağlı olarak getirilen zorunlu düzenlemeler iyileştirilmelidir,✓ Çalışanların (4a statüsünde olanlar) gelir vergisi oranları düşürülmelidir,✓ Sosyal güvenlik sistemi ve kıdem tazminatı sistemi için birden fazla seçenek sunulmalıdır,✓ İşsizlik sigortası prim oranları düşürülmelidir.
5	<p>Vergi yüklerinin azaltılmasına yönelik olarak;</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Vergi sistemi sadeleştirilmeli, vergi sayıları azaltılmalıdır,✓ Çok karmaşık hale gelen ve sayısı izlenemeyen vergi istisnaları azaltılmalıdır,✓ KDV alacakları ve iadeleri sistemi yenilenmelidir, iadeler kısa sürede yapılmalıdır,✓ Kamudan vergi alacakları diğer kamu yükümlülüklerinin tümüne mahsup edilebilmelidir,✓ Yüksek dolaylı vergi oranları düşürülmelidir,✓ Çevre ile ilgili tüm yükümlülüklerini yerine getiren firmalar çevre vergisinden muaf olmalıdır.
6	<p>Taşımacılık maliyetlerinin azaltılmasına yönelik olarak;</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Lojistik köyleri devreye alınmalı, fabrika liman doğrudan bağlantılı demiryolu taşımacılığı devreye alınmalıdır.

9. Yatırımların Finansmanı İçin Öneriler

No	Öneriler
1	Sanayi yatırımlarının finansmanını sağlayacak kamu/kamu ağırlıklı yeni nesil bir "Endüstri Yatırım Bankası" kurulmalı veya bir kamu bankası bu statüye dönüştürülmelidir. Banka temel olarak sanayide yatırımlar için proje finansmanı sağlamalıdır.
2	Banka aşağıdaki hizmetleri sunmalıdır; 1. Yatırım proje finansmanı; uzun vadeli proje kredileri, 2. Sanayi yatırımlarına geçici iştirakler, 3. Yatırım danışmanlığı, 4. Proje risk yönetimi danışmanlığı, 5. Garantiler ve teminatlar verilmesi, 6. Sendikasyon finansman olanakları, 7. Şirket tahvillerinin satın alınması, 8. Özel yatırım fonları kurularak finansman, 9. Sermaye piyasası ihraçlarına aracılık.
3	Banka yatırımları bir bütün olarak ele alarak değer zincirinin tüm halkalarını kapsayacak şekilde finansman olanakları sağlanmalıdır; 1. Araştırma-geliştirme/inovasyon faaliyetleri, 2. Ticarileştirme-patent-prototip marka uygulamaları, 3. Ürün ve kalite standartları temini, 4. Üretim yatırımları, 5. Enerji, çevre, atık yatırımları, 6. Pazarlama ve satış kanalları yatırımları, 7. Satış sonrası hizmetler yatırımları, 8. İyileştirme-modernizasyon yatırımları, 9. İşletme sermayesi ihtiyaçları, 10. Alıcıların finansmanı.
4	Banka yatırımların finansmanı için uzun vadeli (8-10 yıl), TL cinsinden, ilk 2-3 yılı geri ödemesiz, değişken faizli ve göreceli makul faizler ile yatırım kredileri kullanılmalıdır veya bu tip kredilerin kullanılması için gerekli garanti ve teminatları sağlamalıdır.
5	Alınan yatırım teşviklerine bağlı olarak kamu mutlaka uzun vadeli, uygun faizli ve koşullu yatırım finansman olanakları geliştirmelidir.

10. Yatırım Teşvikleri İçin Öneriler

No	Öneriler
1	Yatırım teşvikleri sanayi strateji belgelerinde ortaya konulan hedeflere ulaşılmasına yönelik olarak ortaya çıkan ihtiyaçları karşılamak üzere her sektör için farklı oluşturulmalı ve her proje için farklı uygulanabilmelidir.
2	Yatırım teşviklerinin uygulanmasında yeni bir yaklaşım uygulanmalıdır; ✓ Teşvikleri izleme ve ölçme sistemi kurulmalıdır, ✓ Bu sistem proje hedeflerine ulaşıp ulaşılmadığını ölçmelidir, ✓ Proje hedeflerine ulaştıkça teşvikler artan oranda verilmeye devam etmelidir.
3	Yatırım teşviklerinin ana destek unsurları aşağıdakiler olmalıdır; ✓ Arazi tahsisi, ✓ Uzun süreli kurumlar vergisi istisnası, ✓ İşgücü SSK primi ve gelir vergisi istisnası (kamu tarafından karşılanması), ✓ Enerji indirimleri/destekleri,
4	Yatırım teşvikleri düzenli sanayi bölgeleri ile kümelenmeler içinde olmayı özendirecek şekilde farklılaştırılmalıdır.
5	Yatırım teşvikleri ihracata dönük yatırımları özendirecek şekilde farklılaştırılmalıdır. İhracat taahhütlerine dayalı olarak artan oranlı destekler verilmelidir.
6	Yatırım teşvikleri ile diğer teşvikler ile birlikte ✓ Tek bir kurum tarafından düzenlenmeli ve verilmeli, ✓ Tek durak ofisler aracılık etmeli, ✓ Başvurular, işlemler ve kapatmalar elektronik ortamda beyan ile sağlanmalı, ✓ Denetimler belge denetimi değil performans denetimi şeklinde olmalıdır.
7	Yatırım teşvikleri uzun vadeli (10 yıl) olmalı, ilk yatırım sonrası yapılacak tevsii ve modernizasyon yatırımları da aynı unsurlardan yararlanmalıdır.
8	Bölgesel kalkınma ajansları yatırım teşviklerinin verilmesinde aktif rol almalıdır.
9	Yatırım teşvik belgesine bağlanmış yatırımlar yerel yönetimlere karşı olan yükümlülüklerinde de muaf olmalıdır (yatırım teşvik belgesi süresinin yarısı kadar süre için)
10	Yatırım teşviklerinde özellikle yazılım ve benzeri gibi mekan sınırlamasına tabi olmayan işlerde alan/bölge sınırlamaları yapılmamalı ve bu tip yeni nesil yenilikçi girişimler her yerde desteklenmelidir.
11	Birçok sektörde ölçek büyütmek elzemdir ve bu da ancak ihracat ve ihracat odaklı yatırımlar ile olabilecektir. Bu nedenle yatırım teşvikleri düzenlenirken mutlaka ihracat ile ilişkilendirilmeli ve ihracat da teşvik edilmelidir.
12	Firmalar buldukları yerlerde büyümek ve genişlemek ihtiyacı ile karşı karşıyadır. Ancak hem fiziki olarak olanaklar sınırlıdır, hem sanayi imarı alınması zorlaşmıştır, hem de büyük şehirlerde mevcut genişleme yatırımları teşvik edilmemektedir. Büyük şehirlerde genişleme ve modernizasyon yatırımları teşvik edilmelidir.
13	Sürdürülebilirlik alanında yapılacak her türlü enerji, geri kazanımı, atık yönetimi ve benzeri gibi yatırımlar tüm bölgelerde aynı koşullar ile desteklenmelidir.
14	Stratejik yatırımların teşviki kapsamında uygulanan üst sınırlar yeniden gözden geçirilmelidir. Örneğin makine ve teçhizat sektörü için asgari yatırım tutarı 300 milyon TL'ye indirilmelidir.
15	Yatırım teşviklerinde daha büyük firma ölçeklerinin yaratılmasına yönelik ayrıca özendirici destekler verilmelidir.
16	Yatırım teşviklerinde öncelik ihracat yaparak büyüme performansı gösteren firmalara verilmelidir. Bu kapsamda firmaların net ihracat artışı da göz önüne alınmalıdır.

10. Yatırım Teşvikleri İçin Öneriler

No	Öneriler
17	Yatırım teşviklerindeki kapamalarda yapılan idari ve mevzuat açısından değerlendirmeler ile birlikte firmaların performans ölçümü de yapılmalıdır.
18	Yatırım teşviklerinin dağıtım ve uygulanma sistemi yeniden yapılandırılmalıdır, bu amaçla; yatırım teşvikleri, gerçek anlamda sektörde faaliyet gösteren ve bu teşvike ihtiyacı olan firmalar tarafından kullanılmalı, sektör dışı işletmelerin değerlendirilme süreci gözden geçirilmelidir. Teşviklerin dağıtımını sırasında firmaların ciro, ihracat rakamları, personel sayısı, sektörde çalışma süresi, yetkin personel durumu vb. kriterler daha kapsamlı dikkate alınmalıdır. Teşviklerin dağıtımını veya uygulaması konusunda sektörlerin sivil toplum kuruluşları ile işbirlikleri yapılmalıdır.
19	Yatırım teşvikleri İstanbul'un da içinde olduğu birinci bölgeye verilmemektedir. İstanbul ülke nüfusunun en az yüzde 20'sini barındıran çok büyük bir sanayi şehridir ve halen de büyümektedir. İstanbul bölgesine de hem arsa ve bina hem de makine konusunda yatırım için teşviklerin verilmesi faydalı olacaktır. En azından belli bir süredir İstanbul'da yatırımı olan sanayicinin bu teşviklerden faydalandırılması gerekir çünkü mevcut yatırımını devam ettirebilmesi ve rekabet edebilmesi için bu şarttır.

11. Diğer Öneriler

No	Öneriler
1	Kamu alımları yatırımlarda en az diğer teşvik unsurları kadar önem kazanmıştır. Çıkarılan tüm düzenlemelere rağmen Kamunun yabancı malı tercihi devam etmektedir. Kamu ihalelerine girecek olan yerli firmalara KOSGEB ayrıca destek vermelidir.
2	Kamu alımlarında yine kamunun hazırlayacağı odak projeler ile yerli üretim yetenekleri geliştirilmeli ve daha sonra bu alanlarda yatırımlar teşvik edilmelidir.
3	Kamu alımlarında uygulanan yüzde 51 katma değer sağlama koşulu kaldırılmalıdır. Burada ana koşul olarak ihracat yapmak ve ihracatı artırmak kriteri kullanılmalıdır.
4	Sanayide 2. ve 3. nesillerin başka iş alanlarına kayması sonucu firmaların kurumsal hafızaları ve yönetim kültürleri zayıflamakta, bilgi birikimleri ortadan kalkmaktadır. Bu nedenle sanayicilik ayrıca özendirilmelidir. Ayrıca yeni nesiller arası bölünmeler firma ölçeklerini küçültmektedir.
5	Uzun vadede ise hammadde ve ara girdi (örneğin petrokimya) yatırımlarına çok uzun vadeli güçlü teşvikler verilmelidir.
6	Firmaların yatırımlarda kullandıkları döviz kredileri ve döviz cinsi girdiler ile ortaya çıkabilecek kur riskinin minimize edilebilmesi için şirketlerin ihracat yaparak döviz geliri elde etmesine yönelik teşvikler yoğunlaştırılmalıdır.
7	Döviz kazandıran tüm faaliyetlerin, ülke ve dolayısıyla yatırım ortamının geliştirilmesine katkı sağlayacağı açıktır. Firmalarımızın ihracatlarının teşviki, döviz kazandırıcı faaliyetlerinin teşviki, markalaşma, hizmet ve teknik müşavirlik hizmetlerinin teşviki için pek çok teşvik unsuru oluşturulmuştur. Son yıllarda ülkemizde hızla gelişen işletme destek hizmetleri (atık yönetimi, temizlik işleri, güvenlik) sektörü; özellikle Havaalanı işletmeciliğinde öne çıkan yatırımcılarımızla beraber uluslararası ihalelerde yüksek istihdam sağlayacak uzun süreli işler edinmelerine yol açacak şekilde; Hizmet Ticareti Destekleri içine alınmalı, aynı kapsama döviz kazandırıcı faaliyette (fuar, tanıtım v.b.) bulunan tüm turizm işletmeleri de dahil edilmeli ve Tasarım Desteği Hakkında Tebliğ" kapsamına, yazılımların arayüz tasarımları da eklenmelidir.

EK.1 TÜRKİYE’DE OTOMOTİV YAN SANAYİNİN GÖRÜŞ VE DEĞERLENDİRMELERİ

Türkiye’de yatırım ortamına ilişkin değerlendirmeler yapmayı ve öneriler geliştirmeyi hedefleyen çalışmamız örnek sanayi olarak otomotiv yan sanayini kullanmıştır. Bu çerçevede otomotiv yan sanayinin temsilcileri olan TAYSAD ile üreticilerin doğrudan yaptıkları değerlendirmeler de önem taşımaktadır. Bu çerçevede bu bölümde Türkiye’deki otomotiv yan sanayinin değerlendirmelerine yer verilmektedir.

1. Türkiye Otomotiv Yan Sanayi İçin Ar-Ge ve Tasarım Yetkinliğinin Artırılması Ön Plandadır

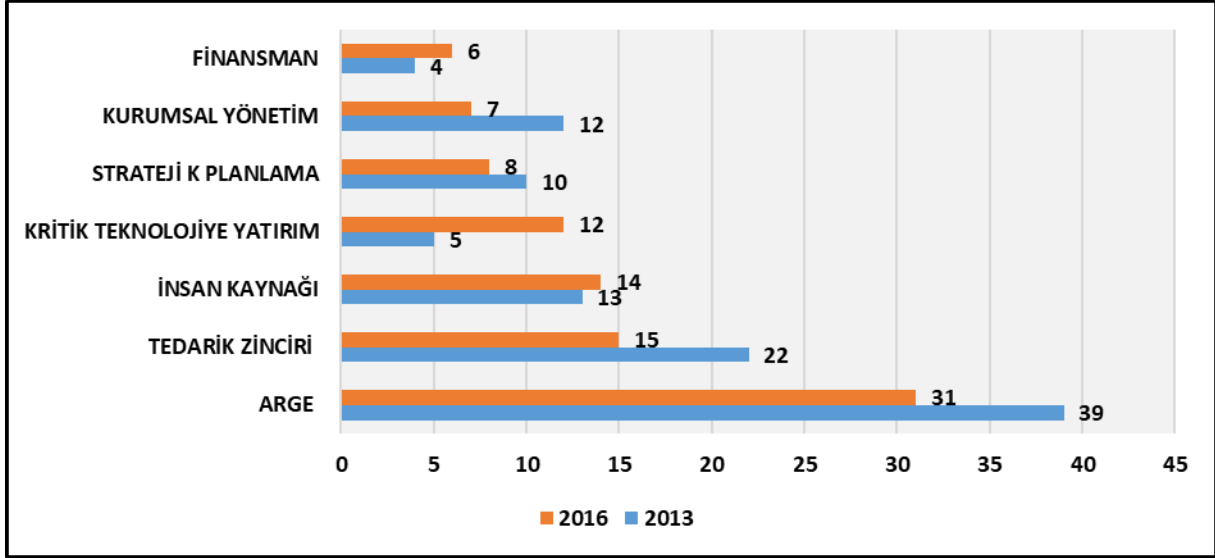
Otomotiv yan sanayinin birinci önceliğini Ar-Ge ve tasarım yetkinliğinin artırılması oluşturmaktadır. Sanayideki Ar-Ge merkezlerine sahip şirketlerin sayısındaki artış da bu önemi göstermektedir. Motorlu taşıt sanayinin ayrılmaz parçası olan tedarik sanayisinde son yıllardaki olumlu gelişmeler önemlidir. Bir yandan yeni yatırımlarla kapasite genişletilirken, en yeni üretim teknolojilerinin uygulanması ve ulaşılan üstün ürün kalitesinin yanında, Ar-Ge ve tasarım yetkinliğinin hızla geliştirilmesi bu sanayiye yeni ve küresel bir boyut kazandırmaktadır. Bu gelişmeler daha yüksek katma değer oluşması yanında, rekabet gücünün artması açısından da olumludur.

Tedarik zincirinde başarılı ve sürdürülebilir işbirlikleri için fiyat oluşturmadaki sorunlar ortak çaba gerektirmektedir. Gelecekte daha büyük kapasiteler için ihracatta yeni pazarlardaki fırsatların değerlendirilmesi önemlidir. Küresel firmalara doğrudan tedarik için artık yurt dışı yatırımlar sanayinin gündemine gelmiştir.

Yeni küresel gelişmelerin ışığında bu sanayinin önünde önemli fırsatlar ile birlikte tehditler de devam etmektedir. Sanayinin bir küresel tedarikçi olarak gelişmesi yukarıda anılan nitelikleri yanında yatırımlarını yurt dışına da taşımasını gerekli kılmaktadır. AB’ye olan coğrafi uzaklık yanında yetersiz altyapıdan kaynaklanan lojistik sorunlarının öncelikle gündeme alınması gerekmektedir. Bunun yanında “kümeleşme” yolu ile bazı alanlarda ortaklık ve işbölümü olanaklarının da sağlanması faydalı olacaktır.

Bu çerçevede, işletme destek hizmetleri alanında faaliyet gösteren firmaların yurt dışına da açılabilmelerini sağlamak adına yaptıkları iş ve işlemlerin "2015/8 sayılı Döviz Kazandırıcı Hizmet Ticaretinin Desteklenmesi Hakkında Karar" çerçevesinde değerlendirilmesi hususu, Yönetim Kurulumuz'un 13.06.2018 tarih ve 9 sayılı kararı uyarınca arz olunur.

ŞEKİL.8 OTOMOTİV YAN SANAYİNİN ODAKLANMASI GEREKEN ALANLAR YÜZDE

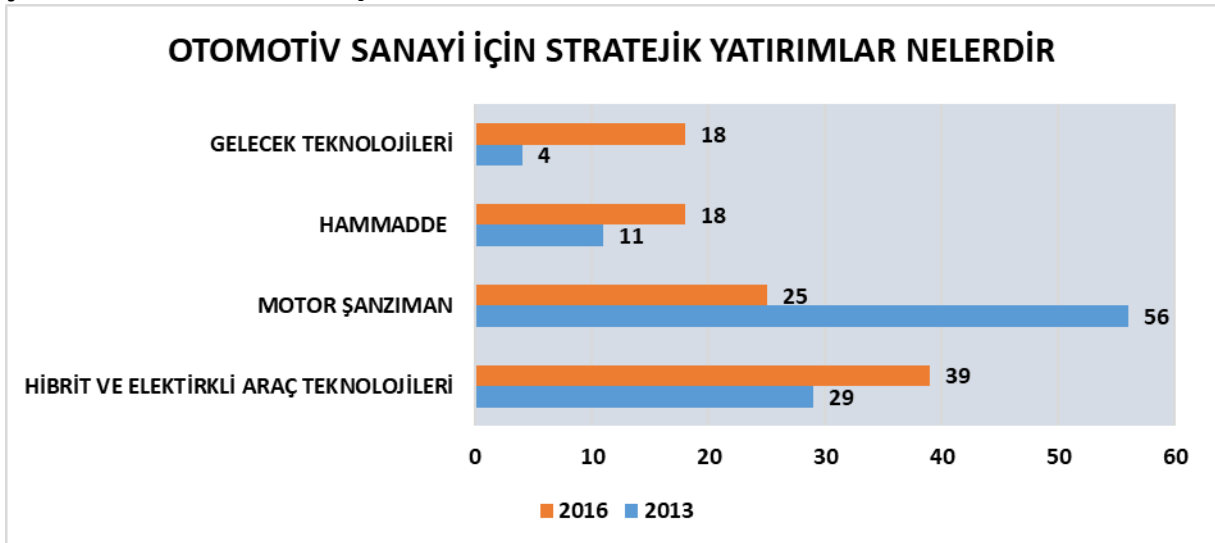


Kaynak: KPMG, Türkiye Otomotiv Yöneticileri Araştırması 2016

2. Otomotiv Yan Sanayinde Geleceğin Kritik Teknolojileri Önem Kazanmaktadır

Otomotiv yan sanayinin odaklanması gereken alanların arasında en önemli artışı kritik teknolojiye yatırım göstermektedir. Küresel gelişmeler karşısında tedarik sanayinin elektronik ve gömülü yazılım alanlarında daha hızlı gelişmeye ihtiyacı bulunmaktadır. Bugüne kadar mekanik teknolojideki ulaşılan başarıların bu alanlarda da sağlanması öncelik göstermektedir. Mekanik teknolojilere kıyasla yeni teknolojilere verilen önceliğin arttığı görülmektedir. Bu amaçla tedarik sanayinin kendi içinde ve özellikle taşıt aracı üreten sanayi ile belirli konularda sürekli işbirlikleri oluşturması gerekmektedir. Özellikle iletişim teknolojilerindeki hızlı gelişme karşısında rekabetin sürdürülmesi için bu işbirlikleri stratejik önem kazanmaktadır. Bu konu küresel projelerde işbirliği açısından da önem taşımaktadır. Motor bloku ve testler için rüzgar tüneli gibi alanlar da önemli stratejik yatırım alanlarıdır.

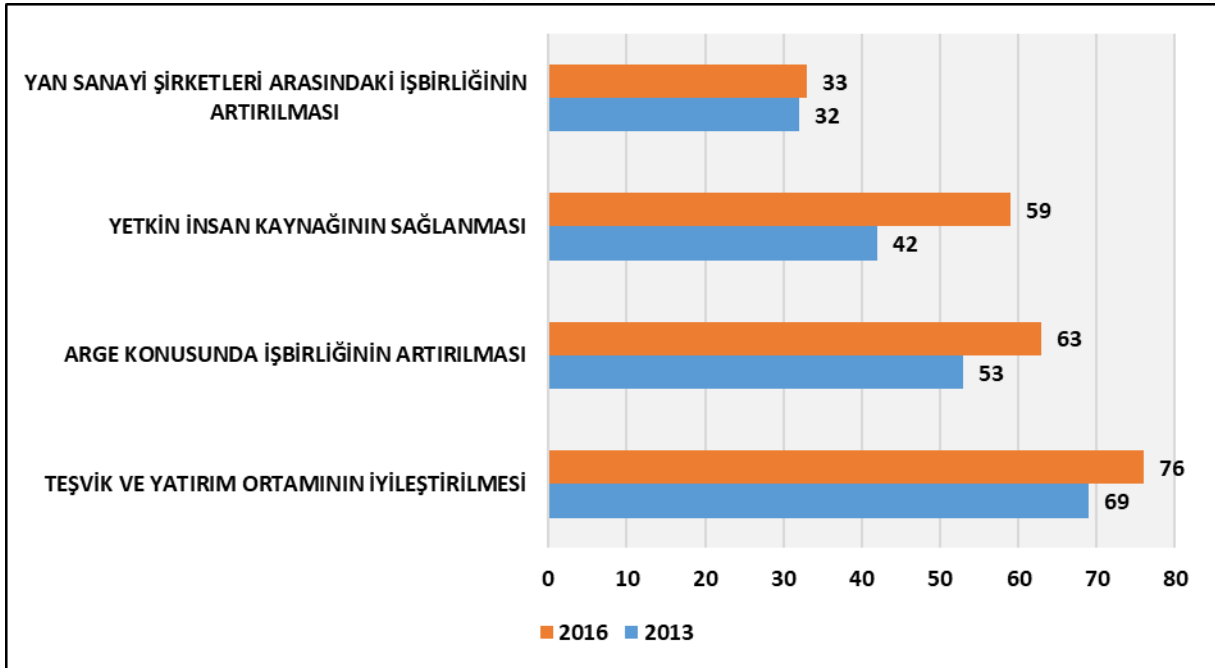
ŞEKİL.9 OTOMOTİV SANAYİ İÇİN STRATEJİK YATIRIMLAR NELERDİR YÜZDE



3. Yeni Küresel Yatırımların Çekilmesi İçin Öncelikle Yatırım ve Teşvik Ortamı İyileştirilmelidir

Türkiye'ye yönelik olarak otomotiv yan sanayinde yeni yabancı yatırımların çekilebilmesi için öncelikle teşvik ve yatırım ortamının iyileştirilmesine ihtiyaç bulunmaktadır. Bu ihtiyaç 2013 yılında yüzde 69 olarak işaretlenirken 2016 yılında yüzde 76 ile işaretlenmiştir. İyileştirme ihtiyacının yıllar itibarıyla da arttığı görülmektedir. ARGE konusundaki işbirliğinin artırılması da yapılması gerekenler içinde ikinci sırayı almaktadır.

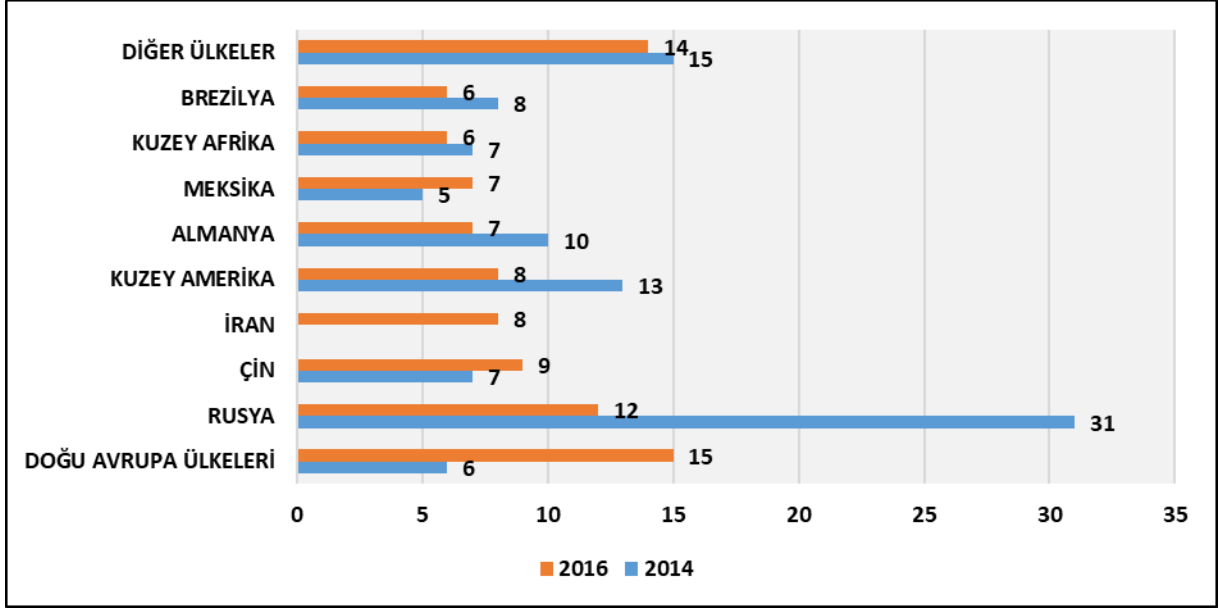
ŞEKİL.10 YENİ KÜRESEL YATIRIMLARIN ÇEKİLMESİ İÇİN YAPILMASI GEREKENLER



4. Otomotiv Yan Sanayinde Yurtdışına Yatırım Eğilimi Kuvvetlenmektedir

Yeni küresel gelişmelerin ışığında otomotiv yan sanayinin önünde önemli fırsatlar bulunmakla birlikte tehditler de devam etmektedir. Sanayinin bir küresel tedarikçi olarak gelişmesi için birçok gelişme ihtiyacını karşılaması yanında yatırımlarını yurt dışına da taşımasını gerekli kılmaktadır. AB'ye olan coğrafi uzaklık yanında yetersiz altyapıdan kaynaklanan lojistik sorunlarının öncelikle gündeme alınması gerekmektedir.

ŞEKİL.11 YATIRIM YAPILMASI PLANLANAN ÜLKELER



Kaynak: KPMG, Türkiye Otomotiv Yöneticileri Araştırması 2016

5. Yurtdışında Yatırım Yapan Türk Otomotiv Yan Sanayi Firmaları

Küresel ölçekte üretim yapmaya başlayan Türk otomotiv yan sanayi firmaları gelişmekte olan bölgelerde üretim yatırımları yapmışlardır. Bazı firmalar ise yabancı şirket satın alımı gerçekleştirerek bu açılımı sağlamışlardır. Örneğin; Farba Otomotiv Aydınlatma ve Plastik Fabrikaları A.Ş. Alman menşeli ODELO Group'u, Orhan Holding ise Amerika menşeli DANA Group'un hortum üretim birimini ve Çin menşeli Fuzhou Rocket firmasını satın almıştır.

Yurtdışında doğrudan yatırım yapan tedarikçi firma örnekleri de şunlardır;

- Aktaş A.Ş. – Brezilya, Çin, Bulgaristan
- Farba A.Ş. – Almanya
- Farplas A.Ş. – Hindistan
- İnci Akü A.Ş. - Ukrayna
- Kale Oto Radyatör A.Ş. - Fransa
- Murat Ticaret A.Ş. - Çin
- Nursan Elektrik A.Ş. – Bulgaristan
- Orhan Holding - ABD, Meksika, İngiltere, İspanya, Slovakya, Fransa, Romanya, Macaristan ve Güney Kore
- Standart Profil A.Ş. – Bulgaristan, Güney Afrika, Çin
- Teklas A.Ş. – Bulgaristan, Tataristan
- Tırsan Kardan A.Ş. - Tataristan
- Trakya Otocam A.Ş. – Bulgaristan, Rusya
- Yiğit Akü A.Ş. – İtalya
- Murat Kablo-Meksika
- Seger Ses ve Elektik Gereçleri A.Ş.

EK.2 HUKUK SİSTEMİ VE SİYASİ YAPI

Yatırım ortamına ilişkin olarak hukuk sistemi, bürokrasi ve siyasi yapı da önemli unsurlar olmaktadır. Bu çerçevede yargı bağımsızlığı, mülkiyet haklarının korunması, bürokrasi ve siyasi istikrar gibi unsurlar da değerlendirilmektedir.

Dünya Ekonomik Forumu'nun geleneksel Global Competitiveness Report çalışması bu konularda da karşılaştırmalı olarak sıralamalara yer vermektedir. Aşağıda seçilmiş ülkeler için karşılaştırmalı olarak bu alanlardaki sıralamalar sunulmaktadır.

Türkiye yargı bağımsızlığında 103. sırada yer almaktadır. Türkiye'nin mülkiyet haklarının korunmasındaki yeri 67. sıra, bürokrasi etkinliğindeki yeri 82. sıra ve toplumun siyasetçilere güvendeki yeri 70. sıradır. Türkiye diğer ülkeler ile karşılaştırıldığında aşağı sıralarda yer almaktadır.

TABLO.43 DÜNYA REKABETÇİLİK ENDEKSİ HUKUK SİSTEM VE SİYASİ YAPI SIRALAMALARI 2017-2018

GENEL SIRA	ÜLKELER	YARGI BAĞIMSIZLIĞI	MÜLKİYET HAKLARININ KORUNMASI	BÜROKRASİ ETKİNLİĞİ	TOPLUMUN SİYASETÇİLERE GÜVENİ
2	ABD	25	20	17	16
5	ALMANYA	24	23	10	13
8	İNGİLTERE	6	6	18	17
9	JAPONYA	15	10	15	26
23	MALEZYA	41	30	22	29
26	GÜNEY KORE	72	37	81	90
27	ÇİN	46	53	20	27
31	ÇEK CUMH.	45	48	95	89
32	TAYLAND	62	80	71	102
34	İSPANYA	58	47	83	104
36	ENDONEZYA	52	50	32	42
38	RUSYA	90	116	66	51
39	POLONYA	99	83	85	101
40	HİNDİSTAN	53	65	26	33
48	SLOVENYA	76	64	88	92
51	MEKSİKA	113	93	129	127
53	TÜRKİYE	103	67	82	70
59	SLOVAKYA	119	79	130	109
60	MACARİSTAN	101	125	131	105
68	ROMANYA	67	63	116	113
71	FAS	75	44	50	53
80	BREZİLYA	59	69	112	137

Kaynak: WEF, Global Competitiveness Report, 2017-2018

Not: Bu konuların mutlak sayısal göstergeleri bulunmamaktadır. Göreceli olarak da oldukça farklı değerlendirmelere açık konulardır. Dünya Ekonomik Forumu bu konularda değerlendirmeleri aşağıdaki sorular ile yapmaktadır;

Yargı Bağımsızlığı; Ülkenizde yargı hükümet, kamuoyu ve şirketlerin etkilerinden ne kadar bağımsızdır?

Mülkiyet Haklarının Korunması; Ülkenizde kanuni olarak mülkiyetinizde olan varlıkları hukuken ne kadar korunmaktadır?

Bürokrasinin Etkinliği; Ülkenizde bürokrasi düzenleme yapma ve karar alma süreçlerinde ne kadar iş dünyası ve birey dostu/yanlısı olmaktadır?

Toplumun Siyasetçilere Güveni; Ülkenizde siyasetçilerinizin siyasi ahlak seviyesini nasıl değerlendirirsiniz?

EK.3 TÜRKİYE’DE YAPI RUHSATI ALMAK İÇİN İSTENEN BELGELER (İMAR MÜDÜRLÜĞÜNE BAŞVURURKEN GÖTÜRÜLECEK BEGELER)

1. Başvuru dilekçesi
2. Tapu Takyidat yazısı ve tapu kaydı (1 aylık)
3. Parsel hisseli ise hissedarlardan muvafakatname
4. Aplikasyon Krokisi
5. İmar durumu
6. Plan Kote
7. İnşaat istikamet rölevesi
8. Kot kesit belgesi
9. Belediye borcu olmadığına dair yazı
10. Büyükşehir onaylı avan proje-İlgili kurum görüşü
11. Projeler (mimari-statik-sıhhi-elektrik tesisatı-zemin etüdü-ısı yalıtım)
12. Tüm projelerin CD ortamında kayıtları ve en az 3 farklı şekilde olmak üzere cephe tasarımı
13. Zemin inceleme raporu
14. Proje üstlenici taahhütnameleri
14. Bina inşaat harçları + mekanik tesisat harçlarının yatırıldığına dair makbuzla
15. İmar kanununun 23. Maddesi yol katılım harcı taahhütnamesi
16. Otapark harcı taahhütnamesi
17. Harfiyat taahhütnamesi
18. Su ve Kanalizasyon İdaresi onayı
19. İtfaiye onayı
20. ÇED görüşü (Gerekmesi halinde)
21. Trafo belgesi
22. UKOME görüşü
23. Sığınak onayı

24. Proje üstlenicilerinin her yıl yenilenen Belediye'ye kayıtlı olduklarını gösteren belge
25. Proje üstlenicilerinin proje sorumluluk beyanı
26. Müteahhit yetki belge numarası
27. Noter tasdikli Müteahhit taahhütnamesi
28. Arsa sahibi ile Müteahhit arasında Müteahhitlik sözleşmesi
29. Müteahhidin vergi mükellefi olduğun dair belge
30. Müteahhidin Ticaret Odası kaydı
31. Müteahhit şirket sicil gazetesi, imza sirküleri
32. Müteahhit yetki belge numarası
33. Müteahhit ikametgah senedi
34. Yapı denetim hizmet sözleşmesi
35. YİBF yapıya ilişkin bilgi formu
36. Payı denetim firmasının noter tasdikli izin belgesi
37. Yapı denetimini üstlendiğine dair yazı

EK.4 TÜRKİYE'NİN YATIRIM ORTAMI İLE SEÇİLMİŞ ÜLKELERİN YATIRIM ORTAMININ KARŞILAŞTIRILMASI İÇİN PUANLAMA ÇALIŞMASI

Türkiye'de yatırım ortamı seçilmiş ülkeler ile ve otomotiv yan sanayi özelinde karşılaştırmalı olarak değerlendirilmiştir. Bu çerçevede Türkiye ile birlikte yine seçilmiş ülkeler ile yatırım ortamlarına ilişkin bir sıralama çalışması yapılmaktadır.

Yatırım ortamının değerlendirilmesine yönelik olarak 10 ana unsur kullanılmıştır. Sıralama çalışmasında her ülke için 10 ana unsura ilişkin karşılaştırmalı puanlar verilmektedir. Puanlar 5 üzerinden verilmektedir. Her unsur için 5 puan en iyi, 1 puan ise en zayıf anlamına gelmektedir.

Puanlama çalışması yine otomotiv yan sanayi özelinde yapılmaktadır. Örneğin sektör strateji belgelerinde otomotiv sanayiye ilişkin strateji belgelerinin varlığı ve uygulanabilirlikleri değerlendirilmektedir.

Bu çerçevede verilen puanlar toplanarak ülkeler için yatırım ortamlarını karşılaştırmalı olarak ortaya koyan toplam puanlara ulaşılmıştır.

Yatırım ortamı en iyi ülke 41 puanla Çek Cumhuriyeti olmaktadır. İkinci sırada 40 puan ile Çin ve Meksika birlikte yer almaktadırlar. Slovakya ve Tayland 38 puan ile bu ilk üç ülkeyi izlemektedir. Diğer ülkeler de sıralanmaktadır.

Türkiye ise Fas ve Rusya ile birlikte 16 ülke içinde yatırım ortamı itibariye en alt sıradaki ülkeleri oluşturmaktadır.

TABLO.44 TÜRKİYE’İN YATIRIM ORTAMI İLE SEÇİLMİŞ ÜLKELERİN YATIRIM ORTAMININ KARŞILAŞTIRILMASI

SIRA	ÜLKELER	MAKRO EKONOMİK KOŞULLAR	YATIRIM ORTAMI	İŞ YAPMA ORTAMI	SEKTÖR STRATEJİSİ	PAZAR OLANAĞI	SANAYİ ALANLARI	TEKNOLOJİ FAALİYETİ	MALİYET UNSURU	YATIRIM FINANSMAN	YATIRIM TEŞVİKİ	TOPLAM PUAN
1	ÇEKYA	5	4	5	5	4	5	5	3	5	5	41
2	ÇİN	5	4	3	4	5	5	5	4	5	4	40
	MEKSİKA	4	3	4	5	5	5	5	4	5	5	40
4	SLOVAKYA	4	3	5	5	4	5	3	4	5	5	38
	TAYLAND	5	4	4	5	4	5	3	4	4	5	38
6	HİNDİSTAN	4	3	2	5	5	4	5	4	5	5	37
7	POLONYA	3	3	5	5	4	4	3	4	5	5	36
	MALEZYA	4	5	5	3	4	3	3	4	5	4	36
9	MACARİSTAN	4	3	4	4	4	3	3	4	4	5	33
10	SLOVENYA	3	3	5	4	3	3	3	3	4	4	31
	ENDONEZYA	3	3	2	3	4	3	4	4	5	4	31
12	ROMANYA	3	2	4	5	3	4	2	3	3	3	29
13	RUSYA	2	3	4	3	5	3	3	2	2	2	27
14	FAS	3	1	3	3	3	3	2	4	2	3	24
	BREZİLYA	1	1	2	3	5	3	2	3	5	2	24
15	TÜRKİYE	1	2	3	3	5	3	3	1	2	3	23