

**T. C.  
ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
İKTİSAT ANABİLİM DALI  
ULUSLAR ARASI İKTİSAT BİLİM DALI**

**TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN DOĞRUDAN  
YABANCI SERMAYE YATIRIMLARINI ÇEKME  
POTANSİYELİ VE RAKİP ÜLKELERLE  
KARŞILAŞTIRILMASI**

**(YÜKSEK LİSANS TEZİ)**

**Didem ÖZAL SEVİNECEK**

**BURSA 2010**

**T. C.  
ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
İKTİSAT ANABİLİM DALI  
ULUSLAR ARASI İKTİSAT BİLİM DALI**

**TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN DOĞRUDAN  
YABANCI SERMAYE YATIRIMLARINI ÇEKME  
POTANSİYELİ VE RAKİP ÜLKELERLE  
KARŞILAŞTIRILMASI**

**(YÜKSEK LİSANS TEZİ)**

**Didem ÖZAL SEVİNECEK**

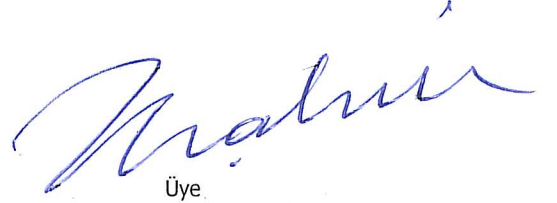
**Danışman  
Prof. Dr. Nalan ÖLMEZOĞULLARI**

**BURSA 2010**

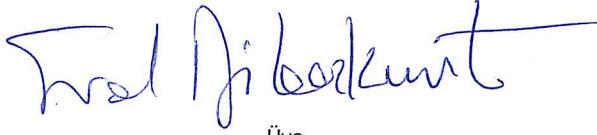
T. C.  
ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

İktisat Anabilim Dalı, Uluslararası İktisat Bilim Dalı'nda 40874017988 numaralı Didem ÖZAL SEVİNECEK' in hazırladığı " TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN DOĞRUDAN YABANCI SERMAYE YATIRIMLARINI ÇEKME POTANSİYELİ VE RAKİP ÜLKELERLE KARŞILAŞTIRILMASI " konulu Yüksek Lisans ile ilgili tez savunma sınavı, 14/07/ 2010 günü 14:00 -16:00 saatleri arasında yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin başarılı olduğuna oybirliği ile karar verilmiştir.

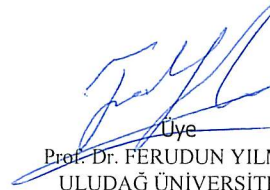
Üye (Tez Danışmanı ve Sınav Komisyonu Başkanı)  
Prof. Dr. NALAN ÖLMEZOĞULLARI  
ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ



Üye  
Prof. Dr. HÜSEYİN ŞAHİN  
ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ



Üye  
Prof. Dr. EROL İYİBOZKURT  
ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ



Üye  
Prof. Dr. FERUDUN YILMAZ  
ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ

Üye  
Prof. Dr. FERAY ÇELİKÇAPA  
ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ

...../...../ 20.....

## ÖZET

**Yazar** : Didem ÖZAL SEVİNECEK  
**Üniversite** : Uludağ Üniversitesi  
**Anabilim Dalı** : İktisat  
**Bilim Dalı** : Uluslararası İktisat  
**Tezin Niteliği** : Yüksek Lisans Tezi  
**Sayfa Sayısı** : ix + 164  
**Mezuniyet Tarihi** : .... /.... / 2010  
**Tez Danışman(lar)ı** : Prof. Dr. Nalan ÖLMEZOGULLARI

### **TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN DOĞRUDAN YABANCI SERMAYE YATIRIMLARINI ÇEKME POTANSİYELİ VE RAKİP ÜLKELERLE KARŞILAŞTIRILMASI**

Küreselleşme ile birlikte 20.yüzyılda uluslararası sermaye hareketleri hız kazanmış ve dışa kapalı ulus ekonomiler yerlerini dışa açık ekonomilere bırakmışlardır. Doğrudan yabancı sermaye yatırımları uluslararası sermaye hareketlerinin bir çeşididir ve bir ülkede faaliyet gösteren bir firmanın başka bir ülkede yeni bir firma kurması veya o ülkedeki mevcut bir firmayı satın alması yoluyla meydana gelir. Doğrudan yabancı sermaye yatırımları genel olarak gelişmiş ülkelere doğru hareket ederler. Gelişmiş ülkelerde faaliyet gösteren firmaları geliştirmekte olan ülkelere yatırım yapmaya iten temel sebep kârlarını arttırmak istemeleridir. Gelişmekte olan ülkeler ise, yurt içindeki tasarruf açığı sebebiyle ekonomik büyümeyi sağlayan iç yatırımları finanse edemezler ve tasarruf açığını kapatmak için uluslararası sermaye yatırımlarını bir araç olarak görürler. Bu sebeple geliştirmekte olan ülkeler arasında, yabancı sermaye yatırımlarını kendilerine çekebilmek için rekabet söz konusudur. Gelişmekte olan ülkeler arasında yer alan Türkiye’de özellikle 1980 yılının ardından ülkeye yabancı sermaye girişini teşvik eden uygulamalar yürürlüğe girmiştir. Bunun ardından 1980’li yıllardan günümüze kadar Türkiye’ye giren doğrudan yabancı sermaye yatırımları yıllar içerisinde artan bir seyir göstermiş ve bu yatırımlar içerisinde önemli bir payı otomotiv sektörü almıştır. Türkiye’de otomotiv sektörü, yarattığı istihdam, teknolojik katma değer ve üretim hacmi ile ekonomik büyümeyi destekleyen lokomotif sektörlerden birisidir. Günümüzde Türk Otomotiv sektöründe faaliyet gösteren on beş ana sanayi firması bulunmaktadır ve bu firmalardan on tanesi yabancı sermayeli firmalardır. Türkiye, bulunduğu coğrafya içerisinde, Doğu Avrupa ülkeleri ile otomotiv sektöründe yabancı sermaye yatırımlarını çekme konusunda rekabet halindedir. Bu ülkeler, eski doğu bloğu ülkeleri olan Polonya, Macaristan, Çek Cumhuriyeti ve Romanya’dır. Bu çalışmada, Türkiye’nin sözü edilen ülkeler karşısında otomotiv sektöründe doğrudan yabancı sermaye yatırımı çekme konusunda rekabet gücü incelenecek ve iyileştirme noktaları ortaya konulacaktır.

#### **Anahtar Kelimeler:**

**Yabancı Sermaye, Yabancı yatırımlar, Uluslar arası Rekabet, Otomotiv Sektörü, Rekabet gücü**

## ABSTRACT

**Yazar** : Didem ÖZAL SEVİNECEK  
**Üniversite** : Uludağ Üniversitesi  
**Anabilim Dalı** : İktisat  
**Bilim Dalı** : Uluslararası İktisat  
**Tezin Niteliği** : Yüksek Lisans Tezi  
**Sayfa Sayısı** : ix + 164  
**Mezuniyet Tarihi** : .... /.... / 2010  
**Tez Danışman(lar)ı** : Prof. Dr. Nalan ÖLMEZOGULLARI

### THE POTENTIAL OF TURKISH AUTOMOTIVE INDUSTRY ON ATTRACTING FOREIGN DIRECT INVESTMENTS AND COMPARISON WITH COMPETITOR COUNTRIES

In 20th century, as a result of globalization, international capital flows has accelerated to spread out and externally closed national economies becomes to be transformed into open economies. Foreign direct investment flow is a kind of international capital movements, and it takes place in form when a company operating in a country establishes a new company or purchase an actual company in another country. Foreign direct investments are mainly from developed countries to developing countries to act. The fundamental reason of the companies operating in developed economies to invest to the developing economies is to increase their profit. In developing countries, domestic investments which provide economic growth can not be financed because of domestic saving deficit and developing countries see the foreign direct investments as a tool of compensating this deficit. Therefore, among developing countries, there is an intense competition to attract foreign direct investments. In Turkey, which takes its place among developing countries , foreign-owned companies has been operating since the Ottoman Empire period but especially after 1980's foreign direct investments has become encouraged by governmental incentive policies. After 1980's, entering of foreign direct investments to the Turkey has been increased over years and the automotive industries is the one who has a significant share on foreign direct investment flow to the country. Automotive industry in Turkey, with its employment capacity, created added value, production volumes and exporting facilities, is one of the leader sectors in the economy which encourages economic growth. Today, In Turkish automotive industry there are 15 main constructor companies and ten of them are foreign-owned firms. Turkey competes for attracting foreign direct investments in the automotive with Eastern European countries in its geography. These countries are the former eastern bloc countries, Poland, Hungary, the Czech Republic and Romania. In this study, the countries mentioned in the face of Turkey's automotive sector competitiveness in attracting foreign direct investments will be reviewed and improvements points will be put forward.

#### Key Worlds:

**Foreign capital, International competition, Automotive sector, Competitive power**

## İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI.....	ii
ÖZET .....	iii
ABSTRACT.....	iv
İÇİNDEKİLER .....	v
KISALTMALAR .....	viii
TABLolar.....	ix
GRAFİKLER .....	xi
GİRİŞ.....	1

## BİRİNCİ BÖLÜM

### DOĞRUDAN YABANCI SERMAYE YATIRIMLARI

1.1.Yabancı Sermayenin Tanımı, Kapsamı ve Sınıflandırılması.....	5
1.1.1.Portföy Yatırımları.....	6
1.1.2.Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları .....	6
1.1.3. Portföy Yatırımları ve Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları Arasındaki Farklar .....	9
1.2. Yabancı Yatırımcıları Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımı Yapmaya İten Faktörler.....	11
1.2.1. Piyasa Hacmi .....	14
1.2.2.Üretim ve Yatırım Maliyetleri .....	15
1.2.2.1. İşgücü Maliyetleri .....	15
1.2.2.2. Hammadde Maliyetleri .....	16
1.2.2.3. Vergi Maliyetleri.....	16
1.2.2.4. Yatırım Maliyetleri .....	17
1.2.3. Döviz Kuru ve Fiyat İstikrarı.....	17
1.2.4. Ekonomik Büyüme .....	18
1.2.5. Dışa Açıklık .....	19
1.2.6. Dış Ticaret Dengesi .....	19
1.2.7. Politik İstikrar .....	19
1.3. Gelişmekte Olan Ekonomilerin Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarına İhtiyaç Duyma Sebepleri .....	21

1.3.1. Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Makro-Ekonomik Etkileri.....	22
1.3.1.1. Ülke İçindeki Yatırımlar Üzerindeki Etkisi.....	22
1.3.1.2. Gelir etkisi.....	23
1.3.1.3. Ödemeler Dengesi Etkisi .....	24
1.3.1.4. Teknoloji Etkisi.....	25
1.3.1.5. İstihdam Etkisi .....	27
1.3.1.6. Ekonomik Büyümeye Etkisi .....	27
1.3.1.7. Uluslararası İlişkilere Etkisi.....	29
1.3.2. Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ülke Ekonomisinde Yol Açabileceği Olumsuz Etkiler .....	29
1.4. Dünyada Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Yıllar İçindeki Seyri.....	31
1.5. Türkiye’de Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Yıllar İçindeki Seyri....	33

## İKİNCİ BÖLÜM

### TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE DOĞRUDAN YABANCI SERMAYE YATIRIMLARININ YERİ VE GELİŞİMİ

2.1. Otomotiv Sektörüne Genel Bakış .....	38
2.2. Türk Otomotiv Sektörünün Tarihsel Gelişimi .....	40
2.3. Türk Otomotiv Sektöründe Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Yeri....	45
2.3.1. Türk Otomotiv Sektöründe Yabancı Sermayeli Kuruluş Sayısı ve Genel Bilgiler .....	45
2.3.2. Türk Otomotiv Sektöründe Faaliyet Gösteren Yabancı Sermayeli Firmaların Türkiye Ekonomisine katkıları .....	48
2.3.2.1. İstihdam Etkisi .....	48
2.3.2.2. Ödemeler Dengesine Etkisi .....	52
2.3.2.3. Vergi Geliri Etkisi.....	59
2.4. Türk Otomotiv Sanayiinin Güçlü ve Zayıf Yönleri.....	60
2.4.1. Sektörün Zayıf Yönleri .....	61
2.4.1.1. Kapasite fazlalığı .....	61
2.4.1.2. Yetersiz ve İstikrarsız İç Talep .....	62
2.4.1.3. Satış Vergilerinin Yüksekliği.....	62
2.4.1.4. Ana ve Yan Sanayi Arasında İşbirliği Eksikliği.....	63
2.4.2. Sektörün Güçlü Yönleri .....	64

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN DOĞRUDAN YABANCI SERMAYE YATIRIMLARI ÇEKME POTANSİYELİ VE RAKİP ÜLKELERLE KARŞILAŞTIRILMASI

3.1 Türkiye'nin Uluslararası Otomotiv Piyasasında Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarını Çekme Konusunda Rekabet Ettiği Ülkeler .....	66
3.1.1. Polonya .....	74
3.1.1.1. Polonya Otomotiv Sanayii .....	79
3.1.2. Çek Cumhuriyeti .....	82
3.1.2.1. Çek Cumhuriyeti Otomotiv Sanayii .....	86
3.1.3. Macaristan .....	90
3.1.3.1. Macaristan Otomotiv Sanayii .....	94
3.1.4 Romanya .....	96
3.1.4.1. Romanya Otomotiv Sanayii .....	99
3.2. Türkiye'nin Uluslararası Otomotiv Piyasasında DYSY Çekme Konusunda Rekabet Ettiği Ülkeler ile Kıyaslanması .....	102
3.2.1. Yabancı Yatırım Endeks Değerleri Açısından Kıyaslama .....	103
3.2.1.1. Performans ve Potansiyel Endeks Değerleri Açısından Kıyaslama ....	103
3.2.1.2. İş Yapma/Yatırım Ortamı Endeks Değerleri Açısından Kıyaslama ....	107
3.2.1.3. AT KEARNEY DYY Güven Endeksi Değerleri Açısından Kıyaslama .....	109
3.2.2. Piyasa Büyüklüğü Açısından Kıyaslama .....	112
3.2.3. Üretim Maliyetleri Açısından Kıyaslama .....	116
3.2.3.1. Enerji Maliyetleri .....	116
3.2.3.2. İş Gücü Maliyetleri .....	119
3.2.4. Kalifiye İşgücü Açısından Kıyaslama .....	123
3.2.5. AR-GE Faaliyetleri Açısından Kıyaslama .....	128
3.2.6. Mevcut Yatırım Teşvikleri Açısından Kıyaslama .....	134
<b>SONUÇ .....</b>	<b>149</b>
<b>KAYNAKLAR .....</b>	<b>156</b>
<b>EK 1: Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları Performans ve Potansiyel Endekslerinin Hesaplanması .....</b>	<b>162</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ .....</b>	<b>164</b>



## KISALTMALAR

<b>Kısaltma</b>	<b>Bibliyografik Bilgi</b>
AB	Avrupa Birliği
ACEA	Avrupa Otomobil Üreticileri Derneği
AET	Avrupa Ekonomik Topluluğu
AR-GE	Araştırma Geliştirme
CEE	Orta ve Doğu Avrupa
CEFTA	Orta Avrupa Serbest Ticaret Birliği
DYSY	Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları
EBRD	Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası
EFTA	Avrupa Serbest Ticaret Birliği
GSYİH	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
GSMH	Gayri Safi Milli Hasıla
GTİP	Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu
IMD	Uluslar arası Yönetim Geliştirme Merkezi
IMF	Uluslararası Para Fonu
İGEME	İhracat Geliştirme Merkezi
KDV	Katma Değer Vergisi
KKDP	Kaynak Kullanımını Destekleme Primi
M&A	Birleşme ve Satın Almalar
NAFTA	Kuzey Amerika Ülkeleri Serbest Ticaret Anlaşması
OECD	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü
OSD	Otomotiv Sanayicileri Derneği
OTAM	Otomotiv Teknoloji AR-GE Merkezi
OTV	Özel Tüketim Vergisi
PAİZ	Polonya enformasyon ve Yabancı Yatırım ajansı
SITC	Uluslar arası Standart Ticaret Sınıflandırması
TÜBİTAK	Türkiye Bilimsel ve Teknik Araştırmalar Kurumu
UDY	Uluslar arası Doğrudan Yatırımlar
UNCTAD	Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Fonu
UN-ECLAC	Birleşmiş Milletler Latin Amerika ve Karayipler Ekonomik Komisyonu
ÜSAMP	Üniversite Sanayi Araştırma Merkezleri Programı
YASED	Yabancı Sermaye Derneği
YSOASF	Yabancı Sermayeli Otomotiv Ana Sanayii Firmaları
WB	Dünya Bankası

## TABLOLAR

TABLO Numarası	TABLO ADI	SAYFA NO
Tablo 1.1.	Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları ile Portföy Yatırımlarının Karşılaştırılması	11
Tablo 1.2.	Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Belirleyicileri	13
Tablo 2.1	Otomotiv Sanayinin Diğer Sektörler İle İlişkisi	39
Tablo 2.2.	Türkiye Otomotiv Sanayii Firmaları Hakkında Genel Bilgiler 2009	46
Tablo 2.3.	Yabancı Sermayeli Otomotiv Ana Sanayii Firmalarının İstihdama Katkısı (2000-2008)	49
Tablo 2.4.	Türk Otomotiv Ana Sanayii İstihdam Rakamları (2004-2008)	51
Tablo 2.5.	Yabancı Sermayeli Otomotiv Ana Sanayii Firmalarının Türkiye'nin Toplam İhracatındaki Payları (2000-2009)	54
Tablo 2.6.	Türkiye'de Sektörlere Göre İhracat (2009-2010)	55
Tablo 2.7.	Yabancı Sermayeli Otomotiv Ana Sanayii Firmalarının Türkiye Otomotiv Ürünleri Pazarındaki İthal İkamesi Etkisi	56
Tablo 2.8.	Standart Ticaret Sınıflandırmasına Göre (SITC Rev.3) 781, 782, 783, 784, 785, 786 Numaralı Kalemlerde Dış Ticaret Görünümü (2005-2009)	58
Tablo 2.9.	Türkiye'de Otomotiv Sanayii Firmalarının Ödedikleri Vergiler ve Ücretler (2008)	60
Tablo 2.10	Türk Otomotiv Sanayinde Yıllar İtibariyle Kapasite Kullanım Oranları	61
Tablo 3.1.	Polonya, Macaristan, Çek Cumhuriyeti, Romanya ve Türkiye'ye DYSY akışları (2004-2008)	70
Tablo 3.2.	Doğu Avrupa'da Türkiye'nin Rekabet Ettiği Ülkeler ve Bu Ülkelerde Üretim Yapan Çok Uluslu Otomotiv Firmaları	71
Tablo 3.3.	Polonya Kişi Başına Düşen DYSY Stoğu	77
Tablo 3.4.	Polonya Ekonomisi Makro Ekonomik Göstergeleri (2009)	79
Tablo 3.5.	Polonya Otomotiv Sanayii Genel Verileri 2008	80
Tablo 3.6.	Çek Cumhuriyeti Kişi Başına Düşen DYSY Stoğu	84
Tablo 3.7.	Çek Cumhuriyeti Ekonomisi Makro Ekonomik Göstergeleri 2009	86
Tablo 3.8.	Çek Cumhuriyeti Otomotiv Sanayii Genel Verileri 2008	89
Tablo 3.9.	Macaristan Kişi Başına Düşen DYSY Stoğu	92
Tablo 3.10.	Macaristan Ekonomisi Makro Ekonomik Göstergeleri 2009	93
Tablo 3.11.	Macaristan Otomotiv Sanayii Genel Verileri 2008	94
Tablo 3.12.	Romanya Kişi Başına Düşen DYSY Stoğu	98

Tablo 3.13.	Romanya Ekonomisi Makro Ekonomik Göstergeleri 2009	99
Tablo 3.14.	Romanya Otomotiv Sanayii Genel Verileri 2008	100
Tablo 3.15.	DYSY Girişleri Performans ve Potansiyel Endeksleri (2005-2007)	104
Tablo 3.16.	DYSY Girişleri Performans ve Potansiyel Matrisi: 2004	105
Tablo 3.17.	Türkiye ve Rakibi Ülkelerde DYSY Kümülatif Toplamı	106
Tablo 3.18.	AT KEARNEY DYSY Güven Endeksi-2007	110
Tablo 3.19.	Araç Alımlarında Tüketiciye Uygulanan Vergi Oranları (2009)	115
Tablo 3.20.	Endüstri Elektrik ve Gaz Fiyatları Karşılaştırması	117
Tablo 3.21.	Enerji Dışa Bağımlılık Oranları	118
Tablo 3.22.	Türkiye’de Aylık Asgari Net Ücret ve İşverene Maliyeti 2009	121
Tablo 3.23	Dünya Rekabet Gücü Raporu Eğitim ve Yüksek Öğretim Rekabet Gücü Sıralaması (2009-2010)	127
Tablo 3.24.	Sektörler Bazında Özel Sektör R&D Harcamaları	131

## GRAFİKLER

GRAFİK Numarası	GRAFİK ADI	SAYFA NO
Grafik 1.1.	Uluslararası Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları (1995-2008)	35
Grafik 1.2.	Türkiye'ye Giren DYSY İçinde Birleşme ve Satın alma İşlemleri	36
Grafik 2.3.	İhracat/Toplam Üretim (Traktör Dahil)	53
Grafik 3.1.	Kişi Başına Düşen Gayri Safi Yurtiçi Hasıla 2008	113
Grafik 3.2.	2007–2008 Binek Otomobil Satışları	114
Grafik 3.5.	Ülkeler Arası Asgari Ücret Karşılaştırması	120
Grafik 3.6.	Çalışan Kişi Başına İş Gücü Verimliliği	124
Grafik 3.7.	Yüksek Öğrenim Gören Öğrenci Sayıları ve Ana Bilim Dalları	125
Grafik 3.8.	Ortaöğretim Kurumlarında Yabancı Dil Öğrenme Oranları	126
Grafik 3.9.	AR-GE Yoğunluğu 1998-2006 (%GSYİH)	130

## GİRİŞ

Günümüzde bilgi ve iletişim teknolojilerinin giderek artan bir hızda tüm dünyaya yayılması, küreselleşme olgusunu hızlandırmış ve bununla birlikte dışa kapalı ulusal ekonomiler giderek yerlerini dışa açık ekonomilere bırakmışlardır. Küreselleşme olgusunun en önemli göstergelerinden biri olarak kabul edilen uluslararası yabancı sermaye yatırımları, sanayii devrimi ardından gelişmiş ülkelerde sermaye olgusunun kapitalizm ile birlikte gelişmesi sonucunda, zaman içerisinde önce gelişmiş ülkeler arasında, daha sonra da gelişmiş ülkelerden gelişmekte olan ülkeler arasında hareket eden bir yapıya kavuşmuştur.

Gelişmiş ekonomilerde, yabancı sermaye ihraç eden çok uluslu firmaların temel amacı kârlarını arttırmaktır. Kârın arttırılması, çok uluslu firmaların yatırım yapmayı seçtikleri ülkedeki ucuz hammadde kaynakları, ucuz iş gücü veya vergi teşvikleri gibi maliyet azaltıcı unsurlar sayesinde gerçekleştirilebilir. Ayrıca çok uluslu firma yatırım yapılan ülkedeki pazar payını arttırarak veya bu ülkenin ithalat daraltıcı politikaları sayesinde ülkede yatırım yapmayan rakip firmalara karşı rekabet avantajı elde ederek de kârını arttırabilir.

Konuya gelişmekte olan ülkeler açısından bakıldığında zaman, bu ülkeler arasında yabancı sermaye yatırımlarını çekme konusunda büyük bir rekabet yaşandığı görülmektedir. Bu rekabetin sebebi, yabancı sermaye yatırımlarının gelişmekte olan ülkeler tarafından bir ekonomik büyüme ve kalkınma aracı olarak görülmesidir. Gelişmekte olan ülkeler, ekonomik kalkınmayı sağlayabilmek için istikrarlı bir politik yapıya kavuşmak ve kalkınmaya yönelik üretim artışı sağlayarak GSYİH'lerini yükseltmek durumundadırlar. Ancak gelişmekte olan ülkelerin pek çoğu, kişi başı GSYİH düşük, yüksek nüfuslu ülkelerdir. Bu sebeple bu ülkelerde üretimi arttırmaya yönelik yatırımları destekleyecek iç tasarruf oranı düşüktür ve bu durum ekonomik büyüme önünde büyük bir engeldir. Bu sebeple yabancı sermaye yatırımları gelişmekte

olan ülkeler tarafından, yatırıma dönüşecek iç tasarruf açığını kapatmak için önemli bir araç olarak görülmektedir. Ayrıca yabancı sermaye yatırımları, yabancı sermayeyi ithal ve ihraç eden ülkeler arasındaki siyasal ve sosyal ilişkileri de kuvvetlendirmekte ve bu sebeple gelişmekte olan ülkeler yabancı sermaye yatırımlarını dünya ülkeleri arasındaki itibarlarını arttırmak için önemli bir araç olarak görmektedirler.

Tüm bunlara ek olarak, yabancı sermaye yatırımları ile birlikte gelişmiş ülkelere doğru hareket eden teknoloji transferi, araştırma geliştirme faaliyetleri, işletme ve organizasyon bilgileri gibi gelişmekte olan ülkelerin üretim verimliliğini arttıracak unsurların mevcut olması, gelişmekte olan ülkeleri yabancı sermaye yatırımı çekme konusunda büyük bir rekabet içine sokmuştur.

Türkiye'nin içinde bulunduğu coğrafya, yabancı sermaye yatırımlarının uzun süre ilgi odağı olmuş bir bölgedir. Özellikle Doğu Bloğunun yıkılması ve demir perde ülkeleri olarak adlandırılan ülkelerin dünya ekonomileri ile bütünleşmek için başlattıkları ekonomik ve siyasal dönüşüm süreci, yabancı sermaye yatırımlarının bu bölge üzerine yoğunlaşmasına neden olmuştur. Genel olarak Doğu Avrupa olarak tanımlayabileceğimiz ve Türkiye'nin de içinde kabul edildiği bu bölge, öncelikle Avrupa pazarlarına yakınlık açısından yabancı sermaye yatırımlarının ilgisini çekmiştir. Bu bölgedeki üretim maliyetlerinin Avrupa'ya oranla çok düşük olması, bölgenin Avrupa pazarlarına yakınlığı sonucu sağladığı lojistik maliyet avantajı ile birleşince, bölge 1900'lü yılların ortasından itibaren yüksek oranda yabancı sermaye yatırımı çekmiştir. Ayrıca bölge ülkelerinin yüksek nüfusları sonucu sahip oldukları geniş iç pazar yapıları, yabancı sermaye yatırımlarını cezbeden bir başka önemli unsur olmuştur. Yoğun bir yabancı sermaye akışı ile karşılaşan Doğu Avrupa ülkeleri de, yabancı sermaye yatırımlarını çekebilmek için kıyasıya bir rekabete girişmişlerdir. Ancak küreselleşmenin tüm dünyaya yayılması ve haberleşme-bilişim teknolojilerinde yaşanan gelişmeler sonucu, dünyada iletişim anlamında sınırlar ortadan kalkmaktadır. Bunun etkisi ile, üretim maliyetleri çok daha düşük Çin ve Hindistan gibi Asya ve Uzak Doğu ülkeleri de, yabancı sermaye yatırımı çekme konusundaki yarışa dahil olmuşlardır. Bu sebeple, Doğu Avrupa coğrafyası içerisindeki ülkeler son yıllarda hem kendi içlerinde, hem de diğer Asya ve Uzak Doğu ülkeleri ile rekabet etmek durumunda kalmışlardır.

Bu çalışmanın amacı, Türkiye'nin doğrudan yabancı sermaye yatırımı çekme konusunda, Doğu Avrupa'da rakipleri olan ülkeler karşısında rekabet gücünü incelemektir. Konu, Türkiye ekonomisinde önemli bir yere sahip olan otomotiv sektörü açısından ele alınacaktır. Doğu Avrupa ülkelerine bakıldığı zaman, otomotiv sektöründe yabancı sermaye yatırımlarının ilgi odağı olan dört ülke göze çarpmaktadır. Bunlar Polonya, Macaristan, Çek Cumhuriyeti ve Romanya'dır. Türkiye, bu ülkeler karşısında otomotiv sektöründe doğrudan yabancı sermaye yatırımları çekme konusunda rekabetçi midir? Rekabet edilen ülkelerin Türkiye karşısında avantaj ve dezavantajları nelerdir? Türkiye'nin otomotiv sektöründe daha fazla yabancı sermaye yatırımı çekebilmek için ele alınması gereken iyileştirme noktaları nelerdir? Çalışmada bu sorulara yanıt aranacaktır.

Çalışmanın birinci bölümünde doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının da içinde olduğu küresel sermaye hareketlerinin genel olarak tanımlaması yapılmış ve küresel sermaye hareketleri özelliklerine göre sınıflandırılmıştır. Ardından çalışmanın konusu olan doğrudan yabancı sermaye hareketlerinin genel özelliklerine yer verilmiş ve diğer sermaye hareketleri ile arasındaki farklar belirlenmiştir. Çok uluslu firmaların, yabancı bir ülkede yatırım yapma kararı almasında rol oynayan faktörler aynı bölüm içerisinde ele alınmıştır. Daha sonra doğrudan yabancı sermaye hareketlerinin, yabancı sermaye yatırımı yapılan ülkenin ekonomisine üzerindeki olumlu ve olumsuz makroekonomik etkileri incelenmiştir. Birinci bölümün sonunda ise genel olarak dünya ekonomisinde doğrudan yabancı sermaye hareketlerinin yıllar içerisindeki seyri ele alındıktan sonra konu Türkiye özeline indirgenmiş ve Türkiye'de yabancı sermaye hareketlerinin tarihsel gelişimine yer verilmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünde öncelikle otomotiv sektörünün genel özellikleri ve Türk Otomotiv sektörünün tarihsel gelişimi ele alınmıştır. Ardından Türk Otomotiv sektöründe doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının yerinin incelenmesi amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda önce kuruluş sayısı ve genel bilgilere yer verilmiş, daha sonra sektörün ülke ekonomisi üzerindeki makroekonomik etkisi istihdam, ödemeler dengesi ve vergi geliri başlıkları altında incelenmiştir. İkinci bölümün sonunda, Türkiye'de güçlü bir otomotiv sektörünün varlığının, bu sektöre yönelik daha fazla doğrudan

yabancı sermaye yatırımının ülkeye girmesinde etkili olduğu düşünülerek, Türk otomotiv sektörünün güçlü ve zayıf yönlerine değinilerek gelişim noktalarının altının çizilmesi hedeflenmiştir.

Çalışmanın üçüncü ve son bölümünde öncelikle Türkiye'nin Doğu Avrupa bölgesinde, otomotiv sektöründe doğrudan yabancı sermaye yatırımı çekme konusunda rekabet ettiği ülkeler ve bu ülkelerin seçim nedenleri tanımlanmıştır. Buna göre hem bölgede en fazla DYSY akışı çeken hem de güçlü birer otomotiv sektörü ve alt yapısına sahip olan Polonya, Çek Cumhuriyeti, Macaristan ve Romanya, otomotiv sektöründe doğrudan yabancı sermaye yatırımı çekme konusunda Türkiye'nin rakip ülkeleri olarak tanımlanmışlardır. Ardından söz konusu rakip ülkelerin genel ekonomik durumu ve bu ülkelerdeki otomotiv sektörleri incelenmiştir. Üçüncü bölümün sonunda ise Türkiye ve sözü edilen diğer Doğu Avrupa ülkeleri, otomotiv sektöründe doğrudan yabancı sermaye yatırımlarını çekme konusundaki rekabet gücü açısından, yabancı yatırım endeks değerleri, piyasa büyüklüğü, üretim maliyetleri, kalifiye işgücü, AR-GE faaliyetleri ve mevcut yatırım teşvikleri başlıkları altında karşılaştırılmış ve Türkiye için ele alınması gereken iyileştirme noktaları belirlenmiştir.



## **BİRİNCİ BÖLÜM**

### **DOĞRUDAN YABANCI SERMAYE YATIRIMLARI**

#### **1.1.Yabancı Sermayenin Tanımı, Kapsamı ve Sınıflandırılması**

Küreselleşmenin hızla arttığı, bilgi ve iletişim teknolojilerinin sürekli gelişim gösterdiği günümüzde, dışa kapalı ulusal ekonomik yapılar yerlerini dışa açık ekonomilere bırakmışlardır. Bu süreç sanayi devriminin ardından gelişen kapitalizmin yarattığı sermaye oluşumu ile başlamıştır ve günümüzde çok uluslu şirketler küreselleşmenin etkisi ile birlikte inanılmaz boyutlara ulaşan bir uluslararası yabancı sermaye trafiğinin doğmasına sebep olmuşlardır. Uluslararası sermaye hareketleri, günümüzde ülkelerin ekonomik gelişim ve değişimlerini etkileyen önemli bir faktördür.

1980’li yılların başında küresel rekabet ve küresel entegrasyon süreci pek çok ülkenin ekonomik kalkınma konusundaki paradigmlarında değişime yol açmıştır. Ülkelerin uluslararası ekonomiye katılımı ve dünya ekonomisiyle entegre olma açılımları, rekabet üstünlüğünü geliştirecek işbirliği sistemlerine gidişi hızlandırırken, bu gelişmelerde en fazla odaklanılan olgu yabancı sermaye olmuştur.<sup>1</sup>

Genel anlamda, bir ülke sakinlerinin kendi ülkelerinin sınırları dışında servet edinmelerine uluslararası yatırım veya yabancı sermaye yatırımı adı verilir. Yabancı ülkelerde edinilen servetler ise ya mali ya da reel bir nitelik taşıyabilir. Banka mevduatları, tahvil ve hisse senetleri gibi menkul değerlerin satın alınması mali gruba örnek gösterilebilir. Yabancı ülkelerdeki tesis, fabrika, arazi, bina gibi fiziki varlıklar elde edilmesi ise doğrudan yabancı yatırımlar olarak tanımlanmaktadır.

Uluslararası sermaye hareketlerine konu olan yabancı sermaye, özel yabancı sermaye akımları ve ekonomik kalkınma amaçlı resmi sermaye akımları şeklinde de sınıflandırılmaktadır. Resmi sermaye akımları devletten devlete veya uluslararası

---

<sup>1</sup> Batmaz, Nihat - Tekeli, Sevinç , “*Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ekonomik Büyüme üzerindeki Etkileri*”, Ekin Yayınevi, Denizli, 2009, s.1

kuruluşlardan devlete olan yardım ve kalkınma amaçlı sermaye hareketlerini kapsar. Bunun dışında kalan tüm diğer uluslararası sermaye hareketlerini kapsayan özel sermaye akımları ise, doğrudan yabancı sermaye yatırımları ve portföy yatırımlarından oluşur.

### **1.1.1.Portföy Yatırımları**

Özel yabancı sermaye hareketlerinden biri olan portföy yatırımları, “tasarruf sahiplerinin uluslararası sermaye piyasalarında uluslararası politik risk, kambiyo kuru riski, güncel bilgi edinebilme riski gibi riskler üstlenerek, faiz veya kâr payı elde etmek için, hisse senedi, tahvil ve diğer sermaye piyasası araçlarına yatırım yapmalarıdır”.<sup>2</sup>

Portföy yatırımları uluslararası veya piyasalar arası gerçekleşebilir. Herhangi bir ülke vatandaşı ya da bir firma, bir başka ülke borsasında işlem gören tahvil ve hisse senetlerini satın almak suretiyle, o ülkenin sermaye piyasasında işlem yapabilir. Bu durum uluslararası portföy yatırımlarına örnek teşkil eder.

Ülkelerarası kar ve faiz oranı farklılıkları portföy yatırımın gerekçesidir. Bir mali yatırım türü olan portföy yatırımları, güvenilir ve istikrarlı bir sermaye piyasasına ihtiyaç gösterir.

Portföy yatırımları, bilgi işlem ve haberleşme teknolojilerindeki gelişmelerin de bir sonucu olarak, hızlı hareket kabiliyetine sahiptir. Bu hızlı hareket kabiliyeti, bir ekonomik kriz veya spekülatif bir ekonomik dalgalanma durumunda, portföy yatırımlarının bulunduğu ülkeyi aniden terk etmesine sebep olabilir. Bu durum, portföy yatırımlarının, yatırımın yapıldığı ev sahibi ülke ekonomisinde ani olumsuz etkiye neden olabilme özelliğini beraberinde getirir.

### **1.1.2.Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları**

“Doğrudan yabancı sermaye yatırımı, bir ülkede bir firmayı satın almak, yeni kurulan bir firma için kuruluş sermayesini sağlamak veya mevcut bir firmanın sermayesini artırmak yoluyla o ülkede bulunan firmalar tarafından diğer bir ülkede

---

<sup>2</sup> İMKB- İstanbul Menkul Kıymetler Borsası “Uluslararası Sermaye Hareketlerinde Portföy yatırımları ve Türkiye”, Araştırma Yayınları No:3, İstanbul, 1994, s:8

bulunan firmalara yapılan ve kendisiyle birlikte teknoloji, işletmecilik bilgisi ve yatırımcının kontrol yetkisini de beraberinde getiren yatırımdır.”<sup>3</sup>

Doğrudan yabancı sermaye yatırımları yabancı ülkedeki fiziki sermayeye sahip olan ve bunu işleten Çokuluslu Şirketler tarafından yapılmaktadır.

Doğrudan yabancı sermaye yatırımları sermaye hareketlerinin bir piyasa işlemi olmadan ülkeler arası hareket etmesidir. Doğrudan sermaye yatırımları bir sermaye transferi olmakla birlikte, aynı zamanda teşebbüs, teknoloji, risk taşıma ve organizasyon aktarımı da sağlamakta ve bu sebeple işletmelerin sadece kuruluş ve teçhizatının finansmanı olarak değerlendirilmemektedir. Doğrudan yabancı sermaye yatırımları bu özelliğinden dolayı, know-how ve işletmecilik bilgisini de beraberinde getirmektedir. Bu durum yatırım yapılan sektörde rekabetin artmasına sebep olacaktır.

“Doğrudan yabancı sermaye yatırımı; bir ülkeden diğerine transfer edilen sermayenin, o ülkede yatırım vasıtasıyla üretime dönüşmesidir. Bu tür yatırımlarda kaynaklar, ekonomideki mevcut kaynaklara anında entegre edilemeyeceğinden yararları kısa sürede ortaya çıkmaz. Ancak üretime dönüştüğü için daha yararlı olur ve bedeli de kar transferi seklindedir. Doğrudan yabancı sermaye yatırımları kalıcı kazanç elde etmeyi hedefleyen uluslararası yatırımdır.”<sup>4</sup>

Ekonomik işbirliği ve kalkınma örgütü OECD normlarına göre de; doğrudan yabancı sermaye yatırımları bir ülkede yerleşik kişi ya da kurumların bir başka ülkede kalıcı ekonomik çıkar elde etme amacını yansıtmaktadır.<sup>5</sup>

Bir yabancı yatırımın doğrudan yabancı yatırım sayılabilmesi için üretim araçlarının tamamının yabancılara ait olması gerekmemektedir<sup>6</sup>. Yabancı yatırımcı tarafından girişimin kontrolünü sağlayacak hisse paylarının bir kısmının elde edilmesi, yatırımın doğrudan yabancı sermaye yatırımı olarak sınıflandırılması için yeterlidir.

---

<sup>3</sup> Karluk, Rıdvan , “Türkiye’de Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ekonomik Büyümeye Katkısı”, Ekonomik İstikrar, Büyüme ve Yabancı Sermaye Semineri, TCMB İnsan Kaynakları Müdürlüğü Yayını, Ankara, 2001, ss:100

<sup>4</sup> Eurostat, “Economic Portrait Of The European Union 2001”, Eurostat Pres, Luxemburg, 2001, s:74

<sup>5</sup> Demircan, Hayrettin, “Dünyada ve Türkiye’de Yabancı Sermaye Yatırımları ve Stratejileri”, Ekonomik Araştırmalar Genel Müdürlüğü, Ankara, 2003, s:1

<sup>6</sup> OECD, “Benchmark Definition Of Foreign Direct Investment”, OECD Publications, Paris, 1999, s:8

Doğrudan yabancı sermaye yatırımları incelendiğinde, üç tip yatırım türü ortaya çıkmaktadır; Bunlar öz sermaye, yeni yatırıma dönüşmüş kazançlar ve şirket içi borçlanmalardır<sup>7</sup>.

- Öz sermaye; Doğrudan yabancı sermaye yatırımcısının, kendi ülkesi dışındaki bir girişimin hisselerini alması veya sıfırdan yeni bir işletme kurması olarak tanımlanmaktadır. Buna ilk yatırım da denilmektedir.
- Yeni yatırımlara dönüşmüş kazançlar; kar payı olarak dağıtılmayan, doğrudan yabancı sermaye yatırımcısının gelirlerdeki payını, başka bir deyişle doğrudan yabancı sermaye yatırımcısı tarafından çekilmeyen kazançları kapsar.
- Şirket içi borçlanmalar; doğrudan yabancı sermaye yatırımcılarıyla, ilgili bağlı girişimler arasındaki kısa veya uzun dönemli borç ve alacak fonları anlamına gelir. Dolayısı ile doğrudan yabancı sermaye yatırımı öz sermaye yatırımının ardından ek olarak iki taraf arasındaki tüm ardıl sermaye akışını da içinde barındırır.

Doğrudan yabancı sermaye yatırım stoğu, yabancı sermaye yatırımcısının, yatırımın içindeki sermaye payı ve birikmiş karları da içeren rezervleri ile girişimin yabancı sermaye yatırımcısına olan borçlarının toplam değeridir. Burada yabancı sermaye yatırımcısı, özel kişiler olabileceği gibi tüzel kişiliklerde olabilir.

Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarını, yapılan yatırımın mülkiyet durumuna göre, yapılan yatırımın yeni işletme yaratmasına göre, yapılan yatırımın üretim zincirindeki yerine göre ve yapılan yatırımın amacına göre de sınıflandırmak mümkündür.<sup>8</sup>

- Mülkiyet Durumuna göre DYSY: Ortak girişim ve tam mülkiyete bağlı şirket (Joint Venture and Full-Ownership) , şirketler arası birleşmeler ve satın almalar ( Mergers and Acquisitions – M&A) , Stratejik Birleşmeler (Strategic Alliances) şeklinde gerçekleşmektedir.

---

<sup>7</sup> Kök,Recep, “Doğrudan Yabancı Yatırım”, <http://www.euroasiaforum.com>, Erişim Tarihi:03.05.2005

<sup>8</sup> Batmaz, Tekeli,2009, a.g.e. , s.7

- Yeni İşletme Yaratmasına göre DYSY: Yeşil alan yatırımları (Greenfield Investments - Orta ve uzun vadede teknoloji-yoğun yeni yatırımlar) , kahverengi alan yatırımları (Brownfield Investments- mevcut tesislerin modernizasyonu içeren yatırımlar ) , Satın almalar (Acquisitions) şeklinde gerçekleşmektedir.
- Yapılan Yatırımın Üretim zincirindeki Yerine göre DYSY: Yatay yatırımlar ve Dikey yatırımlar şeklinde gerçekleşmektedir. Yatay Yatırımlar (Horizontal Investments) bir firmanın yatırım yaptığı ülkelerde, kendi ülkesi ile aynı üretimi gerçekleştirdiği zaman ortaya çıkar. Dikey Yatırımlar (Vertical Investments) yatırım yapılan ülkede esas ülkedeki ürünlerin işlenmesi ve bu ürünlerin satışı ile ilgili olarak ileriye ve geriye dönük şekilde yapıldığı zaman görülür.
- Yapılan Yatırımın Amacına Göre DYSY: Piyasaya yönelik (yatay yatırım) , verimliliğe yönelik (dikey yatırım) , kaynağa yönelik, varlığa yönelik yatırımlar şeklinde gerçekleşmektedir.

### **1.1.3. Portföy Yatırımları ve Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları Arasındaki Farklar**

Portföy yatırımları ve doğrudan yabancı sermaye yatırımları, uluslararası sermaye akımları niteliğinde olsalar da aralarında belirgin farklar vardır.

Bu farklardan ilki yatırımların kontrolü konusunda ortaya çıkmaktadır. Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarında, yatırım ve üretim sürecinin kontrolünde yatırım yapan şirket söz sahibidir. Oysa uluslararası portföy yatırımlarında, bir şirkete ait hisse senedi veya tahvillerin satın alınması, yatırımcıya şirketin yönetimine doğrudan katılma ve kontrol haklarını vermez.

Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarında yatırımcı, sermayesinin yanı sıra makine donanımı, nitelikli iş gücü, işletmecilik ve üretim teknikleri bilgisini de ihraç eder. Portföy yatırımlarında ise yatırımcının tek katkısı sermayesidir.

Portföy yatırımlarında gelir ve amortismanların geri ödeme koşulları önceden belirlidir. Oysa doğrudan yabancı sermaye yatırımlarında bu koşullar işletmenin kazanç durumuna bağlıdır.

Vade ve risk açısından ele alındığında doğrudan yabancı sermaye yatırımları uzun vadeli yatırım türünden olup kısa sürede geriye dönüşü olmayan niteliktedir<sup>9</sup>. Uzun vade özelliği olan bu yatırımlar, uzun vadede politik ve ekonomik istikrarı gözetir. Risk açısından portföy yatırımları yüksek likit ve hareketlilik nedeniyle sermaye çıkışını kolaylaştırdığından finansal krizlerin doğmasına yol açabilir. Doğrudan yatırımların likit iadesi düşük olduğundan ani bir geri dönüş ihtimali zordur<sup>10</sup>. Ayrıca tablo 1.1 de görülebileceği gibi, Liansheng doğrudan yabancı sermaye yatırımları ile portföy yatırımlarının arasındaki farkları; yatırım amaçları, yatırım unsurları, beklenen getiriler ve maliyetler başlıkları altında 4 farklı grupta sınıflandırmıştır.

---

<sup>9</sup> Aydın, Nurhan, “Uluslararası Doğrudan Yatırımlar ve Ortak Girişimler”, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir, 1997, s.22.

<sup>10</sup> Cömert, Faruk, “Yabancı Sermayenin Dünü Bugünü ve Geleceği”, Hazine Dergisi, Ekim 1998, s.8

**Tablo 1.1 Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları ile Portföy Yatırımlarının Karşılaştırılması**

	<b>Doğrudan Yabancı Yatırımlar</b>	<b>Portföy Yatırımları</b>
<b>YATIRIM AMAÇLARI</b>	<p>*Sermayenin Güvenliği ve portföyün veya Net refahın maksimize edilmesi</p> <p>* Optimal kaynak dağılımını gerçekleştirmek için farklı ekonomilerde işletme kontrolüne sahip olmak ve ulusötesi işlemlerle kârları maksimize etmek.</p>	<p>*Sermayenin Güvenliği ve portföyün veya Net refahın maksimize edilmesi</p>
<b>YATIRIM UNSURLARI</b>	<p>*Doğrudan Yabancı Yatırımcı tarafından sağlanan yönetimde etkin kontrolü sağlamaya yeterli öz sermaye</p> <p>* Yeni yatırımlara ayrılan kazançlar</p> <p>* Şirket içi borçlanmalar</p>	<p>* Uzun dönemli tahviller</p> <p>* Doğrudan yabancı yatırım kapsamına girmeyen öz sermaye yatırımları</p>
<b>BEKLENEN GETİRİLER</b>	<p>* Yatırımdan Sağlanacak Kârlar</p> <p>* Yönetim kontrolü ile ortaya çıkacak diğer getiriler örnek:piyasaların içselleştirilmesi gibi</p>	<p>*Tahvilin değerindeki artıştan ve tahvilin sabit getirisinden elde edilecek gelir , sermaye kazancı , temettü gelirleri , vs.</p>
<b>MALİYETLER</b>	<p>*Doğrudan Yatırım maliyetleri</p> <p>* Enformasyon maliyetleri (Yatırım yapılan ülkeyle ilgili her türlü enformasyon ve haberleşme maliyetleri)</p>	<p>* Sermaye Maliyetleri</p> <p>* Doğrudan Yabancı yatırımdan daha az olmakla birlikte ortaya çıkan enformasyon maliyetleri</p>
<p>Kaynak: Liansheng , W., Foreign Direct Investment and Transnational Corporations - A Review of Trade , Theoretical Approaches , Memorandum from Department of Economics , University of Oslo ,1992, No:26</p>		

## **1.2. Yabancı Yatırımcıları Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımı Yapmaya İten Faktörler**

Bir şirketi kendi ulusal sınırlarını aşarak diğer ülkelere yatırım yapmaya iten temel sebep “kar oranını arttırma” hedefidir. Küreselleşmenin tüm dünyaya hızla yayılıyor olması, tüm dünyayı tek bir Pazar haline getirmekte ve firmalar arası rekabeti her geçen gün arttırmaktadır. Bu rekabet ortamı içerisinde, firmalar en düşük maliyetle en yeni ve en kaliteli ürünleri müşterilerine sunabildikleri müddetçe ayakta

kalabilecekler ve kâr oranlarını arttırabileceklerdir. Bu amaçla firmalar, daha cazip üretim olanakları sunan ulus ötesi bölgelere sermaye ve teknoloji transferi yaparak, rekabetçiliklerini korumayı ve kâr oranlarını arttırmayı hedeflerler. Bunun yanında iletişim teknolojilerinin her geçen gün hızla artan gelişimi, dünyanın her yeri ile hızlı ve kaliteli iletişimi mümkün hale getirmiş, bu da yatırımlarını ulus ötesine taşımak isteyen firmaların uzak merkezlere yatırım yapmasını hızlandırmıştır.

Çok uluslu firmalar, kar oranlarını ve rekabetçiliklerini arttırmak için doğrudan yabancı sermaye yatırımı yapmaya karar verdiklerinde, yatırım merkezinin belirlenmesi sürecinde bir dizi faktör rol oynar. Bu faktörler doğrudan yabancı sermaye yatırımının sebepleri veya belirleyicileri olarak adlandırılır.

Yabancı sermaye yatırımlarının belirleyicilerini tanımlamak için pek çok araştırma yapılmıştır. Bu araştırmalardan bir tanesi, UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) tarafından 1998 yılında yayınlanan Dünya Yatırım Raporunda DYSY'yi etkileyen faktörlere ilişkin yapılan analizdir. Bu analizde, söz konusu belirleyiciler, üç ana başlıkta toplamıştır: Bunlar; ekonomik faktörler, yatırım ortamına ait faktörler ve politik faktörlerdir. UNCTAD'ın belirtmiş olduğu faktörler Tablo 1.2 de verilmiştir.



**Tablo 1.2 Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Belirleyicileri (Ev Sahibi Ülkeler)**

Faktör Grupları		FAKTÖRLER
<b>I. Politik Faktörler</b>		• Ekonomik, politik ve sosyal istikrar
		• Yabancı yatırımlara ilişkin uluslararası anlaşmalar
		• Vergi politikası
		• Ticaret politikası ve DYS yatırımlarının tutarlılığı
		• Özelleştirme politikası
		• Piyasaların yapısı ve işleyişine ilişkin politikalar (özellikle; rekabet ve şirket satın ve birleşme politikaları)
		• Yabancı iştiraklerin anlaşma standartları
<b>II. Yatırım Ortamına İlişkin Faktörler</b>		• Yatırımların promosyonu (imaj yaratılması, ülkenin pazarlanması vb.)
		• Yatırım teşvikleri
		• Maliyetler (rüşvet, bürokratik etkinlik vb)
		• Yatırım sonrası hizmetler
		• (Yaşam kalitesi vb.) Sosyal etkenler
<b>III. Ekonomik Faktörler</b>	<b>Yatırım Stratejileri</b>	<b>Faktörler</b>
	Pazara yönelme	• Pazar büyüklüğü ve kişi başına milli gelir.
		• Piyasanın büyümesi.
		• Bölgesel ve global piyasalara giriş imkanları.
		• Tüketici tercihleri.
		• Piyasaların yapısı.
	Kaynağa/stratejik varlığa yönelme	• Hammaddeler
		• Düşük ücretli vasıfsız işgücü
		• Vasıflı işgücü
		• Fiziki altyapı
		• AR-GE
		• Teknolojik, yenilikçi ve diğer yaratılmış varlıklar
Etkinliğe yönelme	• Kaynakların/varlıkların maliyeti ve işgücünün verimliliği	
	• Diğer girdilerin maliyeti (iletişim, ara mallar)	
	• Bölgesel entegrasyon anlaşmasına üyelik, ölçek ekonomisi.	

Kaynak: UNCTAD, World Investment Report 1998-Trends and Determinants-, UN: New York and Cenova, 1998, s.91.

Çalışmanın bu bölümünde önemli görülen başlıca DYSY belirleyicilerine değinilecektir.

### 1.2.1. Piyasa Hacmi

Firmaların temel amacı olan kârın arttırılmasının en önemli yollarından biri, satış rakamlarının yükseltilmesidir. Firmalar satış yapmadığı yabancı pazarlara açılarak ve bu pazarlarda satış payı elde ederek kârlarını arttıracaklardır.

Yabancı pazara girmeyi düşünen çok uluslu bir firmanın önünde üç farklı seçenek bulunur. Bunlardan ilki, firmanın mevcut üretim tesislerinde ürettiği malı ihracat yoluyla hedef pazara satmaya çalışmasıdır ki bu alternatif lojistik ve işgücü maliyetleri dikkate alındığında uzak pazarlar için genellikle pahalıdır bir alternatiftir. İkinci seçenek, çok uluslu firmanın, hedef Pazar ülkesindeki bir firmaya kendi teknolojisi ve marka ismini kullanma hakkını vererek lisans anlaşması yapmasıdır. Üçüncü seçenek ise piyasaya doğrudan yabancı sermaye yatırımı yaparak direk olarak girmektir.

Yabancı bir ülke pazarında satış payı elde etmek isteyen firmanın, bu ülkede doğrudan yabancı sermaye yatırımı yaparak üretim faaliyetinde bulunma kararı almasındaki temel belirleyici, ev sahibi ülkenin Pazar hacmidir. “Piyasa hacmi, ev sahibi ülkenin kişi başına GSYİH’si ile ölçülmektedir. Piyasa hacmi hipotezi, ölçek ekonomisinden faydalanabilme ve kaynakların etkin kullanımı için büyük bir piyasanın gerekliliği görüşünü desteklemektedir.”<sup>11</sup>

Sonuç olarak, ev sahibi ülkedeki piyasanın büyümesi ve talebin artması, yabancı sermaye yatırımların artmasına sebep olacaktır. Bunun sebebi yabancı yatırımcı için büyüyen piyasa ve artan talep, hem satışları ve kazancı arttıracak, hem de ölçek ekonomilerinden yararlanılması sonucu maliyetleri düşürecektir. Ters durumda, nüfusun azlığı ve/veya satın alma gücünün düşüklüğü ev sahibi ülkedeki piyasayı daraltacaktır. Faaliyet gösterilen ülkede üretimi yapılan malları alacak kadar gelire veya

---

<sup>11</sup> Gövdere, Bekir, “Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Belirleyicilerinin Günümüzdeki Geçerliliği”, www.dtm.gov.tr, Erişim tarihi: 12.02.2009

nüfusa sahip tüketici grubunun olmaması doğrudan yabancı sermaye yatırımlarını olumsuz yönde etkileyecektir.

### **1.2.2. Üretim ve Yatırım Maliyetleri**

Çok uluslu şirketlerin ulus ötesi yatırım yapma kararı alma sürecinde, maliyetler önemli bir faktördür. Doğrudan yabancı sermaye yatırımının türü, birleşme ve satın alma şeklinde değil de yeni bir tesis kurma şeklinde olacak ise, yatırım yapan çok uluslu şirket değişken maliyetlerin yanı sıra bir takım sabit maliyetlere de katlanmak zorunda olacaktır. Başlangıç maliyetlerine katlanıp katlanmama kararı ise, ev sahibi ülkenin sunduğu maliyet avantajları göz önüne alınarak verilecektir.

#### **1.2.2.1. İşgücü Maliyetleri**

Üretim maliyetlerinin azaltılması konusunda akla gelen ilk konu iş gücü maliyetleri yani ücretlerdir. Ucuz işgücünün maliyetleri düşürücü etkisi sebebiyle, yabancı yatırımlar için bir cazibe unsuru olduğu genel kabul gören bir görüştür.

Bununla birlikte ücretlerin yabancı yatırımları cezbetmede etkili olamayacağını savunan görüşler de bulunmaktadır. Bu görüşlerden ilki, ücretlerin üretim maliyetleri içindeki payının yıllar geçtikçe azaldığı tezi üzerinde durmaktadır. Özellikle emek yoğun üretim yapısından sermaye yoğun üretim yapısına geçmekte olan sanayi sektörlerinde, iş gücü maliyetlerinin öneminin azaldığı savunulmaktadır. Bundan dolayı, ücretlerin yabancı yatırımcılar için cazibesinin de gittikçe azaldığı belirtilmektedir.

Bu konuda bir başka görüş ise, bir ülkenin yabancı yatırımlar açısından cazip olabilmesi için sadece ücretlerin değil, verimliliğin de önemli olduğu şeklindedir. Verimliliği düşük ucuz iş gücünün ek maliyet yükü doğuracağı ve dolayısı ile doğrudan yabancı sermaye yatırımcıları için tercih edilmeyeceği vurgulanmaktadır. Bu görüş çerçevesinde, Ücret-verimlilik-DYS yatırımları zinciri için J.M.C. Rollo, “düşük ücret

seviyesinde yüksek kaliteli işgücü bulunabiliyorsa, bu yabancı sermaye için anahtar faktör olacaktır” diyerek, konuyu özlü biçimde dile getirir.<sup>12</sup>

Sonuç olarak yüksek işgücü maliyetlerin, üretim maliyetlerini arttırması ve hem ulusal hem de uluslararası pazarda rekabetçiliği azaltması sebebiyle, doğrudan yabancı sermaye hareketlerini negatif yönde etkilediğini söyleyebiliriz. Ancak bu etki, yatırım yapılan sektördeki iş gücü kullanım oranına ve işgücü verimliliğine duyulan ihtiyaca göre değişiklikler gösterebilir.

### **1.2.2.2. Hammadde Maliyetleri**

Hammadde kaynakları yeryüzüne dengeli bir biçimde dağılmamış olduğundan, üretim sürecinde kullanılan hammadde kaynağına yönelmek, üretilecek ürünün yapısına göre, DYSY kararını ve yatırım yapılacak ülkeyi belirleme sürecinde etkin rol oynayabilir. Burada çok uluslu şirketin amacı, hammadde temin maliyetlerini düşürmek olabileceği gibi, hammadde kaynağına sahip ülkedeki ticaret sınırlamalarından kaçınmak veya hammaddeyi direk olarak temin etmek olabilir.

### **1.2.2.3. Vergi Maliyetleri**

Ev sahibi ülkedeki vergi politikası DYSY seviyesini ve yer seçimini etkileyen önemli bir faktördür. Örneğin yüksek vergi oranı, vergi sonrası geliri azalttığı için DYSY çekme konusunda olumsuz rol oynayabilir. Aksi durumda ise, ev sahibi ülke DYSY çekme konusunda rekabet ettiği ülkelere oranla, yabancı yatırımcılara daha düşük vergi maliyeti yükleyerek, kârlarını arttırma şansı tanıyabilir ve bu şekilde DYSY çekme konusunda rekabetçiliğini arttırabilir. Ancak unutulmamalıdır ki, vergi teşvikleri, politik, ekonomik ve hukukî istikrar ortamı içerisinde başarıya ulaşacaktır.

Vergi oranlarının yatırım üzerindeki etkisine dair bir başka görüş, vergi oranlarının yatırımlar üzerindeki etkisinin genellikle yerel piyasada çalışan ya da çok özel avantajlara sahip olan firmalardan ziyade, ihracata dönük firmalar üzerinde daha kuvvetli olduğudur. Yatay yatırımlarda ev sahibi ülkedeki vergilerin uluslararası

---

<sup>12</sup> Gövdere, a.g.e.

yatırımların yer seçimi kararında çok küçük bir etkisinin olabileceği ileri sürülmektedir. Fakat üretimin amacı ihracat piyasaları ise yani dikey bütünleşmiş bir yatırım söz konusu ise bu piyasada rekabet eden firmalar benzer vergilere bağlı değildir. Bunun sonucunda da ev sahibi ülkedeki vergiler rekabet etme şansı bakımından büyük rol oynayacaktır.<sup>13</sup>

#### **1.2.2.4. Yatırım Maliyetleri**

Yatırım maliyetleri, çok uluslu firmaların bir başka ülkede yatırım tesisi kurma kararı verdiğinde katlanmak zorunda olduğu arazi, teçhizat, üretim ekipmanları ve kuruluş maliyetleri gibi maliyetleri içermektedir. Yabancı sermaye yatırımları kendisine çekmek isteyen pek çok ülke, yatırım maliyetlerini azaltmak, yatırım ve iş ortamını daha cazip hale getirmek için yatırım teşvik politikaları uygulamaktadır.

“Ucuz kredi, düşük ve bedelsiz arazi temini ile vergi indirimleri, gayri ticari riskleri azaltan yatırım sigortası ve garantilerden yararlanabilme olanakları yatırım teşviklerine örnek olarak gösterilebilir.”<sup>14</sup>

Yatırım teşvikleri bir ülkeye yabancı sermaye çekmekte tek başına yeterli değildir. Bunun öncelikli sebebi, gelişmekte olan pek çok ülkenin benzer politikalar uyguluyor olmasıdır. Bu sebeple ülkenin stratejik ve jeopolitik konumu göz önüne alınarak yatırım teşviklerinin çerçevesi iyi belirlenmeli, yerli şirketlerin rekabet gücünü engelleyici uygulamalardan kaçınılmalıdır.

#### **1.2.3. Döviz Kuru ve Fiyat İstikrarı**

Çok uluslu şirketler için döviz kurlarının doğrudan yabancı sermaye yatırımı yapma kararına etkisi, firmanın kullandığı ithal girdi oranına ve ihracat hacmine göre değişiklik gösterirken, yatırım ve kâr transferi konusunda da önemli bir belirleyicidir. Yatırım yapılan ülkedeki kurun dalgalanması ekonomik istikrarsızlık olarak değerlendirilebilecek olsa bile, hammaddenin nereden alındığı, üretim maliyetlerinin ne

---

<sup>13</sup> Batmaz, N. , Tunca, H., “*Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları ve Türkiye (1923–2003)*” , Beta Basım A.Ş. , İstanbul, 2005, ss:27–28

<sup>14</sup> Candemir, A., “*Dünyada Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları ve Etkileyen Faktörler*”, YASED Yayınları , İstanbul ,2006, s:46

kadar etkilendiği, finansal sermayenin nereden temin edildiği ve ürünün hangi pazarlarda satıldığı göz önüne alındığında, döviz kuru dalgalanması maliyetleri düşürücü ve yatırımları arttırıcı bir etki gösterebilir.

Ev sahibi ülke ekonomisindeki fiyat istikrarı ve enflasyon düzeyi de yatırım kararlarında etkili olmaktadır. Yüksek enflasyon, ekonomide belirsizliği ve riski arttırarak piyasa mekanizmasının etkinliğini büyük ölçüde azaltır. Riskin artması, DYSY üzerinde negatif bir etki gösterebilir. “Genel olarak yatırımcı işletmeler, enflasyon düzeyi düşük ve istikrarlı ülkelerde yatırım yapmayı tercih ederler. Böylece yüksek enflasyon ve istikrarsızlığın doğuracağı fiili sermaye kayıpları ve belirsizliklere karşı kendilerini korumuş olurlar”<sup>15</sup>.

#### **1.2.4. Ekonomik Büyüme**

“Bir ülkede üretilen mal ve hizmet miktarının zaman içerisinde artmasına ekonomik büyüme denilir. Ekonomik büyüme reel GSYİH'nin zaman içerisinde sürekli artması anlamına gelir”<sup>16</sup>. Bir ülkenin GSYİH miktarı, yabancı yatırımcılar açısından iç pazar büyüklüğü ve talep yapısını göstermesi bakımından önemlidir. Bu noktada ekonomik büyüme ile doğrudan yabancı sermaye yatırımları açısından çift yönlü bir ilişkiden bahsetmek mümkündür. Ekonomik büyüme doğrudan yabancı yatırımları çekerken, ülkeye gelen yabancı yatırımlar ekonomik büyümeyi hızlandırır. Ekonomik büyüme ve GSYİH artışı, piyasa büyüklüğü faktörünü harekete geçirir ve artan tüketici talepleri ile büyüyen yerli piyasa yabancı yatırımlar için çekici kuvvet halini alır.

Ekonomik büyümenin DYSY üzerindeki etkisini daha iyi kavrayabilmek için, hızlı ve yavaş büyüme oranlarına sahip iki ülkenin karşılaştırılması gerektiği ileri sürülmektedir. Daha hızlı büyüyen ekonomilerin, firmalara nispi olarak daha iyi fırsatlar sunduğu, bir başka ifade ile daha iyi kar olanakları sağladığı savunulmaktadır. Bununla beraber, büyümenin DYSY üzerindeki etkisini (gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler

---

<sup>15</sup> Batmaz, Tekeli, 2009, a.g.e. , s:23

<sup>16</sup> Unsal,E.M., “Makro İktisat” İmaj Yayıncılık, 6.Basım, Ankara, 2005, s:14

açısından) karşılaştırmalı olarak inceleyen ve gelişmiş ülkeler için zayıf, az gelişmiş ülkeler için güçlü bir ilişki bulunduğu sonucuna varan görüşler de mevcuttur.<sup>17</sup>

### **1.2.5. Dışa Açıklık**

“Bir ülkenin dışa açıklık derecesi genellikle, dış ticaret hacminin GSMH’ya oranı ile ölçülmektedir.”<sup>18</sup>

Açık ekonomiler ithalat ve ihracatın yapıldığı ekonomilerdir dolayısı ile bir ülkenin dışa açıklık derecesi genel olarak ithalat ve ihracata getirilen sınırlamaların boyutu olarak tanımlanabilir. DYSY yatırımlarının ticaret sınırlamalarının olmadığı ya da az olduğu ekonomilere yönleneceği genel kabul gören bir görüştür.

Dışa açıklığın DYSY üzerindeki etkisinin yatırımın türüne bağlı olduğunu savunan görüşler de vardır. Eğer DYSY, yatırım yapılan ülkenin yerel piyasasına yönelik üretim ve satış yapıyorsa, düşük açıklık oranı, ev sahibi ülkede üretim yapan yabancı sermayeli firmayı ülke dışındaki rakiplerine karşı koruyacağı için, DYSY üzerinde pozitif bir etkiye sahip olacaktır. Bu durumun aksine, ihracata yönelik yatırım yapan çok uluslu şirketler ticaret sınırlamaları işlem maliyetlerini arttırıp aksak rekabet şartları doğuracağı için, yatırımlarını daha fazla açıklık oranına sahip ülkelere doğru yönlendireceklerdir.

### **1.2.6. Dış Ticaret Dengesi**

Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarını etkileyen bir diğer önemli faktör dış ticaret dengesidir. Dış ticaret fazlası, dinamik ve sağlıklı bir ekonominin göstergesi olarak görülmekte, bu nedenle de DYS yatırımlarını teşvik ettiğini savunulmaktadır.

### **1.2.7. Politik İstikrar**

Politik istikrar, genel olarak bir ülkenin anayasal düzen içinde olması ve reformların anayasal düzen içerisinde yapılması olarak tanımlanabilir. Politik istikrarsızlık denildiğinde genel olarak, grevler, hükümet karşıtı gösteriler, devrimler,

---

<sup>17</sup> Gövdere, a.g.e.

<sup>18</sup> Gövdere, a.g.e.

koalisyon hükümetleri sonucunda ortaya çıkan hükümet krizleri, sivil ve sınır savaşları, parlamentonun kutuplaşması, seçimlerin idaresi ve zamanlaması hakkında fikir ayrılığı ile seçmenlerin kararsızlığı gibi konular akla gelmektedir. “Signh’a göre yabancı yatırımcılar için ekonomik risk, politik risk ve kur riski olmak üzere üç türlü risk vardır. Ancak yabancı firmalar politik riski, diğer faktörlere oranla daha önemli görmektedir çünkü politik risk daha büyük kayıplara neden olabilir ve yatırım kararlarında ilk dikkat edilen faktör olmaktadır.”<sup>19</sup>

Sonuç olarak politik faktörler, ekonomik faktörler üzerinde söz sahibidir ve bu sebeple yabancı sermayenin akış yönünü belirleyen önemli belirleyicilerin arasında yer alır.

Akla gelen ilk soru, DYSY belirleyicilerinin ne kadar ve hangi önem sırası ile yabancı yatırım kararını etkiledikleridir. Bu konuda kesin bir sıralama yapmak güç olsa da, bazı genel çıkarımlara ulaşmak mümkündür.

Bu çıkarımlardan ilki, DYSY belirleyicilerinin yabancı sermaye yatırımcıları üzerindeki etkilerinin her yatırımcıya göre farklılık göstereceğidir. Yatırımcının yatırım amacına göre, DYSY belirleyicilerinin etkinlik gücü ve sıralaması farklı olacaktır. Örneğin yatırımın iç piyasaya mı, yoksa ihracata yönelik bir yatırım mı olacağı DYSY belirleyicilerinin etkinlik sıralamasını belirlemede önemli olacaktır. Ayrıca yatırımlarının ilk yatırım mı yoksa genişleme yatırımı mı olduğu, yatırım ölçeğinin büyüklüğü, yatırım yapılacak ülkede üretilmesi planlanan ürünün teknolojik yapısı gibi çeşitli faktörler de, DYSY belirleyicilerinin etkinlik sıralamasını değiştirecektir.

Yabancı yatırımcıları cezbeden faktörleri ulusal hükümetlerin etkileme gücüne göre, politik ve politik olmayanlar şeklinde ikiye ayıran görüşler de mevcuttur. “Vergi muafiyeti politik, piyasa hacmi ise politik olmayan bir faktördür... Bazı yazarların ulaştığı sonuca göre, politik faktörler yabancı yatırımcılar üzerinde çok daha önemli bir etkiye sahiptir. Çünkü piyasa hacmi gibi politik olmayan bir faktörde değişiklik yapmak yıllar alırken, vergi gibi politik bir faktörde kısa sürede değişiklik yapmak mümkündür.

---

<sup>19</sup> Batmaz, Tunca,2005, a.g.e, s:31



Bundan dolayı, yabancı yatırımcılar, politik belirleyicilere karşı daha fazla duyarlıdırlar.”<sup>20</sup>

### **1.3. Gelişmekte Olan Ekonomilerin Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarına İhtiyaç Duyma Sebepleri**

Günümüzde gelişmekte olan ülkeler, doğrudan yabancı sermaye yatırımlarını kendilerine çekebilmek için büyük bir rekabet içerisinde. Bu ülkelerin pek çoğu, küresel yabancı sermaye hareketlerinden daha fazla pay alabilmek için, çeşitli yatırım teşvik politikaları uygulamaktadır. Akla gelen ilk soru, neden gelişmekte olan ülkelerinin, ekonomik ve sosyal gelişmelerini sürdürmek için doğrudan yabancı sermaye yatırımlarına ihtiyaç duyduğudur.

Doğrudan yabancı sermaye yatırımları, sadece ülkeler arası bir para hareketi olarak ele alınmamalıdır. DYSY ile birlikte, yatırım yapılan ülkeye sermaye yanında yönetim ve pazarlama bilgisi, teknoloji transferi, ihracat imkânı, modern know-how ve şirket kültürü de beraberinde gelecektir. Bu özellikler, yatırım yapılan sektördeki yerli firmaları da rekabet güçlerini koruyabilmek için kendilerini geliştirmeye zorlayacaktır. Bu sayede yatırım yapılan sektörün tamamında uzun vadeli ve kalıcı bir gelişme gözlenecektir. Bu özellik, doğrudan yabancı sermaye yatırım hareketlerini diğer yabancı yatırım hareketlerinden farklılaştırır.

“Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının sermaye birikimini hızlandırması “kaynak dağılımı etkinliği”, üretimi artırması “üretim etkinliği”, artan üretime bağlı olarak üretim faktörlerinin aldıkları paydaki değişim ise “dağılım etkisi” olarak ifade edilmektedir. Yatırımı kontrol etme yetkisinin yabancı yatırımcıda olması nedeniyle, doğrudan yabancı sermaye yatırımının “bağımsızlık etkisi” de söz konusu olmaktadır.”<sup>21</sup>

Genel olarak doğrudan yabancı sermayenin yatırım yapılan ülke ekonomisine olumlu katkılarını şu şekilde özetleyebiliriz:

---

<sup>20</sup> Gövdere, a.g.e.

<sup>21</sup> Kula, Ferit “*Uluslararası Sermaye Hareketlerinin Etkinliği: Türkiye Üzerine Gözlemler*”, C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt 4, Sayı 2, 2003.

- Doğrudan yabancı sermaye yatırımları gelişmekte olan ülkeler için öncelikle yatırım alanında ek dış kaynak olmaktadır.
- Doğrudan yabancı sermaye yatırımları, ülkenin milli gelirine net katkı yapacak ve ekonomik büyümeyi destekleyecektir.
- Doğrudan yabancı sermaye hareketleri döviz kurlarındaki oynamalardan diğer sermaye hareketlerine oranla daha az etkilenmektedir. Bu da yabancı şirketler için devalüasyonun, üretim ve şirket varlıklarının maliyetlerini düşürücü etki yapmasından kaynaklanmaktadır.
- Doğrudan yabancı sermaye yatırımları, iş hacmini genişleterek istihdama ve ücretlere olumlu katkıda bulunabilmektedir.
- Doğrudan yabancı sermaye yatırımları, yeni teknoloji ve altyapı hizmetlerini de beraberinde getirmektedir. Bu de ülke ekonomisinde verimliliğin artmasına yardımcı olacaktır.
- Yabancı sermayeli işletmeler, merkez firmanın küresel tedarik ağına dahil olarak, ev sahibi ülkenin ihracatına önemli katkıda bulunabilirler.
- Söz konusu şirketlerin verimli ve etkili çalışmaları sayesinde vergi gelirlerinin artması kamu maliyesine de olumlu katkıda bulunmaktadır.

Yukarıda da belirtildiği gibi, gelişmekte olan ülkelerin küresel yabancı sermaye hareketlerinden aldıkları payı arttırmak istemelerinin ardında yatan en önemli sebep, DYSY'nin ülke ekonomisi üzerindeki olumlu makro ekonomik etkileridir. Bu sebeple doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının temel makro ekonomik etkilerini detaylı olarak incelemek faydalı olacaktır.

### **1.3.1. Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Makro-Ekonomik Etkileri**

#### **1.3.1.1. Ülke İçindeki Yatırımlar Üzerindeki Etkisi**

Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının ülke ekonomisi üzerindeki en önemli etkilerinden biri, ülke içindeki yerli yatırımları harekete geçirmesidir. Bu harekete

geçme, yabancı sermayeli firmayla ortaklık kuran yerli firmalarda görülebileceği gibi, piyasada artan rekabet koşulları karşısında ayakta kalmaya çalışan diğer yerli firmalarda da görülebilir.

Doğrudan yabancı sermaye yatırımları, ev sahibi ülkedeki yatırımları doğrudan kendi yatırım faaliyetleri ile etkileyebilecekleri gibi dolaylı yollarla da etkileyebilmektedirler. Yabancı yatırım Şirketlerinin kendi yaptıkları yatırımdan ayrı olarak, ev sahibi ülkedeki diğer şirketlerin yatırımlarını olumlu yönde etkilemesi “crowding in” , olumsuz yönde etkilemesi ise “crowding out” olarak tanımlanır. Yabancı yatırım şirketleri yatırımlarını iç piyasadaki borçlanarak finanse ediyorlarsa faizlerin yükselmesine neden olacaklar ve yerli yatırımcıları olumsuz etkileyeceklerdir. Ayrıca rekabet üstünlüğüne sahip yabancı yatırım şirketleri yerel firmaları yatırım kararlarından vazgeçirerek olumsuz etki sonucuna yol açabilirler(crowding out). Bununla birlikte artan rekabet yerel firmalara daha etkin üretim teknolojisi ve verimliliğin artısını getirebilecektir (crowding in)<sup>22</sup>.

“Yabancı sermaye ile ülkeye giren teknoloji, yabancı sermayeli firmaların çeşitli yollarla ilişki içinde buldukları yerli firmalara sızarak dışsallık sağlayabilmektedir. Dışsallıklar, firmaların birbiri ile kurdukları ilişkiler yoluyla bilgi alış verisi şeklinde ortaya çıkmaktadır. Serbest piyasa ekonomisinin etkin olarak işlediği ekonomilerde sürekli ve hızlı değişimler, yerli işletmeleri rekabet koşullarına hazır duruma gelmeye zorlamaktadır. Ayrıca ihracat ağırlıklı üretim yapan yabancı sermayeli firma bu açıdan yerli sektöre öncülük ederek, dış pazara açılma ve kaliteyi artırma yönünde imkânlar yaratmaya yönelmektedir.”<sup>23</sup>

### **1.3.1.2.Gelir etkisi**

Doğrudan yabancı sermaye yatırımların temel etkilerinden biri, ev sahibi ülkenin milli gelirine olan net katkısıdır. Yabancı sermaye ülke içinde üretim yapar ve bu üretim miktarı ülkenin GSMH’sine dâhildir. Burada dikkat edilecek nokta, yabancı sermayenin üretimde kullandığı tüm girdileri kendisinin üretip üretmediğidir. Bu girdilerden bir kısmı ülke dışından getiriliyorsa, yabancı sermayenin dışarıdan ithal etmiş olduğu

---

<sup>22</sup> UNCTAD, 1999, a.g.e., s:172.

<sup>23</sup> Soydal, 2007, a.g.e. , s:44

girdilerin ülkenin GSMH'sinden düşülmesi gerekecektir. Yabancı sermaye yatırımının ülke ekonomisine net katkısı, yabancı sermaye hareketinin çıktısından, bu çıktının üretiminde kullanılan ithal girdilerin düşülmesi ile bulunur. Buna, doğrudan yabancı sermaye yatırımının doğrudan gelir etkisi de denilebilir.

Ayrıca, doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının dolaylı gelir etkileri de mevcuttur. Var olduğu sektör içerisinde uluslararası kurumsal yapısı ve üretim teknolojisi ile rekabeti arttıran yabancı sermaye, yerli girişimciyi de yenilikçi olmaya zorlayarak çağdaş anlayışla üretim yapan firmaların oluşmasına ve sayılarının artmasına katkıda bulunabilir. Bir diğer dolaylı etki, yabancı sermayeli firmaların var olduğu ülkelerde, bu firmaların hammadde ve detay parça ihtiyaçlarının karşılaması için yan sanayilerin kurulmasıdır. Yabancı yatırımların, geliri üzerinden ev sahibi ülkeye ödediği vergiler de, ev sahibi ülkede gelir artırıcı etki yapar. Zira doğrudan yabancı yatırımlar sağladıkları kârlar ölçüsünde yatırım yapılan ülke için önemli bir vergi kaynağı oluştururlar. Yabancı yatırım şirketleri kendi üretimleri için gerekli girdileri yerli piyasadan temin etmeleri durumunda belli oranlarda KDV öderler. Doğrudan yabancı yatırımlar yatırım yaptıkları ülkelerde istihdamı artırmak yoluyla da vergi gelirine dolaylı katkı sağlayabilirler.

### **1.3.1.3. Ödemeler Dengesi Etkisi**

Doğrudan yabancı sermaye yatırımları, ev sahibi ülkenin ödemeler bilânçosu üzerinde çeşitli etkiler yaratır. Önce, fabrika kurmak için ülkeye gelen ilk kurucu yatırım sermayesi bir defaya mahsus olmak üzere ev sahibi ülkenin ödemeler bilânçosuna olumlu katkıda bulunur. Daha sonra, yabancı sermayeli firma üretimine başladığı zaman, gerek ihracat yoluyla, gerekse ithal ikamesi şeklinde ödemeler bilânçosuna katkıda bulunmaya devam eder. Diğer taraftan yabancı sermayeli firma, hammadde ve diğer girdileri, üretimini devam ettirebilmek için ithal etmek zorundadır. Bu ithalat ve yabancı sermayeli firmanın merkez ülkeye yapacağı kar transferi, şüphesiz ev sahibi ülkenin ödemeler bilânçosunda olumsuz bir etki yaratır. Ayrıca yabancı sermayeli firmanın, yabancı üretim faktörlerine ödemiş olduğu faktör gelirleri, ev sahibi ülkenin dış dengesini olumsuz yönde etkileyebilir. Son olarak, yabancı sermayeli firmanın ev sahibi ülkede üretimini durdurması halinde, yine bir defaya mahsus olmak

üzere ev sahibi ülkeye giren yabancı sermayeyi ülke dışına çıkaracağı için ödemeler bilançosu üzerinde olumsuz bir etkide bulunabilir.<sup>24</sup>

Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının ödemeler dengesi üzerindeki olumlu etkisinin süreklilik kazanabilmesi için, yabancı sermayenin uzun dönemde döviz kazandırıcı özelliğini koruması gerekmektedir. Aksi halde, yatırımların ithal girdilere bağımlı olması, transferlerin getirilen sermayeyi aşması, lisans ve diğer yabancı faktör ödemeleri, ödemeler dengesi üzerinde olumsuz etki oluştururlar. Ayrıca, yabancı sermayeli şirketin tasfiye kararı alması durumunda, sermayenin geri transferinin ödemeler bilançosunda oluşturacağı olumsuz etkiyi hafifletmek için, ev sahibi ülke yabancı sermaye yatırımından üretim süreci boyunca elde ettiği karları ülke ekonomisi içinde kalıcı ve karlı yeni yatırım alanlarına yönlendirmelidir.

#### **1.3.1.4. Teknoloji Etkisi**

Ekonomik büyüme yani bir ülke içerisinde üretilen mal ve hizmet değerinin yıllar itibariyle artış göstermesi genel olarak iki biçimde ortaya çıkar.

Bunlardan ilki üretim faktörleri miktarında meydana gelen artıştır. Ekonomik büyüme sürecinde yatırımlar çok önemli bir rol oynar. Çünkü gelir artışı için üretim faktörleri miktarında bir artış (özellikle sermaye artışı) gerekir.

Ekonomik büyümede yatırımlar kadar önemli diğer faktör de “teknolojik gelişme”dir. Çünkü bazı durumlarda üretim faktörleri miktarını arttırmadan, yeni bir teknoloji uygulayarak çıktı miktarını (gelir seviyesi) çoğaltmak mümkündür. Bu durumda yeni tasarruflara ihtiyaç olmadan üretim arttırılarak ekonomik gelişme sağlanabilir. Özet olarak, ekonomik büyüme ya ülkede üretim faktörleri miktarında meydana gelen bir artıştan kaynaklanır ya da teknolojide meydana gelen gelişmelerden doğar.

“Çok genel ifadesi ile teknolojik gelişmeyi, belli miktarda maldan daha fazla elde etmeye yönelik üretim tekniklerindeki değişme şeklinde tanımlamak mümkündür. Hammaddenin ürüne dönüştürülmesinde doğrudan kullanılan bilgi birikimi olarak da

---

<sup>24</sup> Karluk, 2001,a.g.e., s:102.

tanımlayabileceğimiz teknoloji, bilimsel araştırmaların sonuçlarının pratiğe uygulanmış seklidir.”<sup>25</sup>

Teknoloji üreten ölkeler, AR-GE faaliyetlerine önemli miktarlarda sermaye ayırabilen gelişmiş ölkelerdir. Gelişmekte olan ölkelerin, ekonomik büyümeyi destekleyecek teknolojik gelişmeleri yaratma imkânları genellikle kısıtlıdır. Bu nedenle doğrudan yabancı sermaye yatırımları yoluyla, gelişmekte olan ölkeler kendi sınırlı imkânları ile geliştirebilecek veya ithal edebilecek teknoloji seviyesi ile kıyaslanmayacak derecede teknoloji transferi imkanına, yüksek maliyetlere katlanmak zorunda kalmadan sahip olmaktadırlar. Ancak burada dikkat edilmesi gereken nokta, yabancı sermaye yatırımcılarının mevcut teknolojinin daha alt düzeyinde bulunan bir üretim teknolojisi ile sırf karlı olduğu için yatırım yapmak isteyebileceğidir. Bu durumdan kurtulmak için gelişmekte olan ölkeler dışsal nitelikteki teknolojiyi en kısa süre içerisinde içsel bir faktör haline dönüştürmek zorundadır.

Teknolojik gelişmelerinin bir diğer boyutu da, işletme teknolojisi alanıdır. Yeni teknolojilerin ve sistemlerin gelişmesiyle doğrudan üretim faaliyetlerinin yanı sıra, lojistik-planlama, nakliye, pazarlama ve finans alanlarında da verimlilik artar ve daha etkin yönetim yapıları oluşur.

Teknolojinin üretim süreçlerinde sahip olduğu doğrudan ve dolaylı etkiler sonucu teknoloji yaratabilme kapasitesi ölkelerin ekonomik gelişiminin temel unsurlarından biri haline gelmiştir. Bu durum teknoloji yaratmak için AR-GE çalışmalarına verilen önemi daha da arttırmıştır. “Bütün dünyada yapılan AR-GE harcamalarının %90’ı OECD ölkeleri tarafından yapılırken sadece ABD’nin bu oran içerisindeki payı %40’tır. Doğrudan yabancı sermaye yatırımcısı şirketler AR-GE faaliyetlerinin büyük bir kısmını merkez ölkede gerçekleştiriyor olsalar da son zamanlarda yatırım yapılan ev sahibi ölkelerde de AR-GE faaliyetlerine hız kazandırmışlardır. Bu da bu ölkelerde teknolojinin gelişmesine ve teknolojik bilginin yayılmasına olanak sağlamaktadır.”<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> Soydal, Harun, “*Türkiye’de Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Verimlilik Analizi: Otomotiv Sektörü Üzerine Bir Uygulama*”, Selçuk Üniversitesi SBF Yayınlanmamış doktora tezi 2007.Sayfa:36

<sup>26</sup> UNCTAD, “World Investment Report 1999, Foreign Direct Investment And The Challenge Of Development”, United Nations, New York, 1999, s:199.

### **1.3.1.5. İstihdam Etkisi**

Doğrudan yabancı sermaye yatırımları için ihtiyaç duyulan işgücü, büyük ölçüde yatırımın yapıldığı ev sahibi ülke tarafından karşılanmaktadır. İşsizlik açısından önemli sorunların yaşandığı gelişmekte olan ülkelerde bu durum, istihdam bakımından elverişli olanaklar sağlamaktadır. Aslında gelişmekte olan ülkelerin doğrudan yabancı sermaye yatırımlarını çekmesinin önemli bir nedeni, düşük ücret düzeyidir. Özellikle üretimin emek yoğun aşamalarının gelişmekte olan ülkelere kaydırılması, bu ülkelere yönelen doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının istihdam artırıcı etkisinin yükselmesine yol açar.

Bunun yanı sıra, yabancı sermayeli firmalar yatırımlarını gerçekleştirdikleri ülkelerdeki tesislerinde yönetici statüsüne üst seviyede teknik bilgi birikimine sahip kendi çalışanlarını getirebilmektedir. Bu durum, yatırım yapılan ülke çalışanlarının yabancı personel ile bilgi paylaşımına girerek, kendilerini teknolojik bilgi ve işletmecilik bilgileri anlamında geliştirmesine olanak tanımaktadır.

Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının geliş şekli ve yabancı sermayeli firmanın üretim yapacağı sektöre bağlı olarak DYSY'nin istihdam üzerindeki etkisi değişecektir. Eğer çok uluslu firma yerli bir şirketle birleşerek ya da bu firmayı satın alarak ev sahibi ülkeye yatırım yapıyorsa, istihdamda önemli bir değişiklik olmayacaktır. Ancak sanayi kesimine yönelik tesis kurularak yapılan emek yoğun yeni yatırımlar istihdama büyük katkı sağlamaktadır.

### **1.3.1.6. Ekonomik Büyümeye Etkisi**

Ekonomik büyüme, belirli bir amaç doğrultusunda, birçok bakımdan ölçülebilen ve çoğunlukla ekonomideki üretim kapasitesinde olan artışı ifade etmek için kullanılan bir kavramdır

Doğrudan yabancı sermaye yatırımları, yatırımların yapıldığı ev sahibi ülkenin sermaye birikimine, kaynakların etkin dağılımına ve istihdama yapacağı katkılarıyla ekonomik büyümeye de etki yapmaktadır. Doğrudan yabancı sermaye yatırımları, ithal edilen yatırım araçları, yeni teknolojiler ve çok uluslu firmalar ile uluslararası

kuruluşların sunduğu yeni olanaklar sayesinde ekonomik büyümeyi hızlandırıcı bir etkiye sahiptir

Gelişmekte olan ülkelerin ekonomik kalkınma hedefleri karşısında karşılarına çıkan en önemli sorunlarından birisi yatırımları finanse edecek iç tasarruf oranının yetersizliği ve sermaye birikiminin azlığıdır. Tasarruf oranının düşüklüğü, ekonomideki yatırım oranının yetersizliğini beraberinde getirecektir. Hâlbuki ekonomik kalkınma için yatırım yapılması bir zorunluluktur. Ekonomik kalkınma atağı yapmak için gerekli olan yatırımları finanse etmek isteyen ülkeler, aşırı para basma yoluna giderse enflasyon problemi ile karşılaşılacaktır. Yatırım finansmanının aşırı dış borçlanma ile sağlanmaya çalışılması ise beraberinde döviz darboğazı gibi ekonomik ve dışa bağımlılık gibi politik problemler yaratabileceği için, gelişmekte olan ülkeler dış borçlanma yerine doğrudan yabancı sermaye yatırımlarına yönelmektedirler.

“DYS yatırımları, sadece gittikleri ülkeye başlangıçta getirmiş oldukları sermaye bakımından değil aynı zamanda elde ettiği karların belli bir bölümünü yeniden yatırımlara yönlendirmesiyle de buldukları ülkenin üretim kapasitesinin gelişmesine yardımcı olmaktadır.”<sup>27</sup>

Ekonomik büyüme yolunda sermaye artışı kadar hayati öneme sahip olan bir diğer olgu da teknolojik gelişmedir. Doğrudan yabancı sermaye yatırımları, ev sahibi ülkenin sermaye stoğuna bina, makine, teçhizat ve ekipman ilave etmesinin yanı sıra, üretim faktörlerinin verimliliğini arttıracak bilgi, deneyim, teknoloji, organizasyonel beceri ve pazarlama yöntemleri gibi değerlerin de ülke ekonomisine entegre edilmesine katkıda bulunurlar. Bu faktörler de doğrudan veya dolaylı olarak ekonomik büyümeye pozitif yönde katkıda bulunur.

Bu etkilerinin yanı sıra “ekonomik büyümeye yol açan doğrudan yabancı sermaye yatırımları ev sahibi ülkedeki tasarruf ve üretim kapasitesinin yanı sıra, ticaret hacmi ve ihracat kapasitesi gibi faktörleri de etkilemektedir. Yabancı sermaye yatırımlarının ev sahibi ülkenin ihracatına önemli katkıları söz konusudur. Doğrudan Yabancı sermaye yatırımlarını gerçekleştiren Çok Uluslu Şirketler dış piyasalar

---

<sup>27</sup> Seyidoğlu, Halil, “Uluslararası İktisat” Güzem Yayınları, İstanbul, 1988, s:729



konusunda geniş deneyimleri ve yeryüzüne dağılmış satış ve pazarlama örgütleri vardır. Bu sayede ev sahibi ülkelerin ihracat olanakları artmaktadır.”<sup>28</sup>

### **1.3.1.7. Uluslararası İlişkilere Etkisi**

Doğrudan yabancı sermaye yatırımları, sermaye ithal ve ihraç eden ülkeler arasında ekonomik ve politik ilişkilerin gelişmesine yardımcı olacaktır. Öncelikli olarak, sermaye ihraç eden ülke, yatırımlarının yoğunluk kazandığı ülkelerdeki politik gelişmelere, ekonomik göstergelere ve siyasal istikrara karşı daha duyarlı hale gelir.

Ülkelerin siyasal ve sosyal durumlarıyla ulusal gücüne bağlı olarak, yabancı sermayenin etkisi de farklı olmaktadır. Yabancı sermaye yatırımları, ülkenin uluslararası sisteme daha çok ve daha verimli şekilde entegre olmasını sağlamaktadır.

Doğrudan yabancı sermaye yatırımları ile dış ticaret arasındaki ilişki incelendiğinde, yabancı sermaye yatırımlarının ev sahibi ülkenin ihracat hacmini arttırarak dış ticaret üzerinde olumlu etkiye sahip olacağı söylenebilir. Ayrıca doğrudan yabancı sermaye yatırımları ülkenin kredibilitésinin artması yönünde de önemli katkılar sağlamaktadır.

Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının uluslar arası ilişkilere dolaylı etkileri de söz konusudur. Sermaye ihraç eden ülke vatandaşları ile ev sahibi ülke vatandaşları arasında, doğrudan yabancı sermaye yatırımları vasıtası ile kurulacak iş ilişkisi, iki ülke vatandaşlarının birbirlerinin sosyal ve kültürel hayatlarını tanıma şansı yaratacaktır. Bu durum ev sahibi ülke için uluslar arası alanda tanıtım avantajını beraberinde getirebilir.

### **1.3.2. Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ülke Ekonomisinde Yol Açabileceği Olumsuz Etkiler**

Doğrudan yabancı sermaye yatırımları, ev sahibi ülkenin ekonomisi üzerinde olumlu etkilere sahip olsa da, bazı durumlarda ülke ekonomisi açısından olumsuz sonuçlar da ortaya çıkarabilmektedir. Çalışmanın bu bölümünde bu olumsuz etkiler üzerinde kısaca durulacaktır.

---

<sup>28</sup> Seyidoğlu, a.g.e., ss:657

Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının doğurabileceği olumsuz etkilerden biri, yabancı sermayeli firmaların teknolojik üstünlüklerini kullanarak, yerli firmaları rekabet edemez duruma getirebilmeleridir. Bu durumda piyasa monopol bir yapıya bürünecektir. Aynı ürünü daha ucuz ve daha kaliteli piyasaya sunan yabancı sermayeli firma, yerli sermayeli firmaya göre avantaj sağlayarak haksız rekabete neden olabilir. Bu sebeple ev sahibi ülke DYSY ile elde ettiği gelirleri, yerli firmaların modernizasyonu ve verimliliği için kaynak ayırmak sureti ile ülke ekonomisine entegre etmelidir.

Yabancı sermayeli firmanın, yatırım için gerekli fonların büyük bir kısmını ülkenin sınırlı imkânları içinden sağlaması durumunda, yabancı yatırımcı ev sahibi ülkeye getirdiğinden yabancı tasarruftan daha fazla yerli kaynak kullanacak ve böylece yerli yatırım aleyhine bir durum oluşacaktır. Böyle bir durumda hem DYSY'nin yatırım darboğazının aşılması üzerindeki olumlu etkisi ortadan kaybolacak hem de yabancı sermayenin tekelleri gücü artacaktır.

Ayrıca doğrudan yabancı sermaye yatırımcılarının, ihracata yönelemeyip, iç pazara dönük yatırım yapılmaları durumunda, ödemeler bilançosu üzerinde beklenen olumlu etki gerçekleşmeyecektir.

DYSY'nin doğurabileceği bir başka olumsuz etki, büyük ekonomik güce sahip olan çok uluslu şirketlerin, gittikleri ülkede siyasi hayat üzerinde de etkili olmaya başlaması durumunda ortaya çıkabilir.

Kısaca doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının ülke ekonomisine olumlu katkılarının yanında; ekonomi üzerinde yabancı denetimin artması, ekonomik bütünlüğün bozulması, yerli şirketler karşısında haksız rekabet üstünlüğünün ortaya çıkması, döviz giderlerini artırıcı etki yaratması, ihracatı kısıtlaması ve teknolojik bağımlılığa neden olması gibi olumsuz etkileri de söz konusu olabilmektedir. Bu nedenle yabancı yatırım girişlerinde ev sahibi ülkelerin bu hassasiyetlere dikkat etmesi önemlidir. Aksi takdirde uzun vadeli siyasi sonuçlara maruz kalınabilir.

#### **1.4. Dünyada Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Yıllar İçindeki Seyri**

Dünya Ekonomisinde doğrudan yabancı sermaye yatırımları kavramının ilk ortaya çıkması 17. yüzyıla kadar uzanır, ancak bu konuda asıl gelişme, endüstri devriminin bir sonucu olarak 19.yüzyılın ikinci yarısında özellikle Batı Avrupa’da, sanayileşen ülkelerinin, hammadde temininin sağlanması, tarımsal hammaddelerin sanayi üretimine hazır hale getirilmesi ve politik amaçlarla sömürge ve yarı sömürge konumundaki ülkelere önemli yatırımlar yapmasıyla gerçekleşmiştir.

Birinci ve İkinci Dünya savaşları sürecinde dünya çapında yabancı sermaye ihracında önemli bir düşüş yaşanmıştır. 1929’da ortaya çıkan ve etkisini 1930’lu yıllarda da sürdüren Dünya Ekonomik Bunalımı, doğrudan yabancı sermaye yatırımlarındaki düşüşün en önemli sebeplerinden biridir. İkinci Dünya Savaşı sonrası dünya ekonomisinin canlanması ile birlikte özellikle ABD’nin uluslararası yatırımlarda hamle yapmasının ardından, küresel anlamda sermaye hareketleri hız kazanmıştır. Bu dönemde çok uluslu şirket ve doğrudan yabancı sermaye yatırımı kavramları doğmuştur ve bu yatırımlar özellikle endüstri sektörüne yönelmiştir. 1970’li yıllarda Almanya, Japonya ve İsviçre uluslararası sermaye ihracatı yapan ülkeler arasında önemli bir konuma gelmiştir. 1980’li yıllarda ülkelerin siyasi yapılarında baş gösteren değişimler, doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının hareketliliğini arttırmıştır. Sovyetler Birliğinin 1980 yıllarının sonuna doğru dağılması sonucunda Polonya, Çek Cumhuriyeti, Macaristan ve Romanya gibi ülkelerin dünya ekonomisi ile birleşmek adına merkezi ekonomiden serbest piyasa ekonomisine doğru geçiş süreci başlamış ve bu ülkelere doğru 1990’lı yıllardan itibaren yoğun bir uluslararası sermaye akışı gerçekleşmiştir. Ayrıca Çin’in dünya ekonomisiyle bütünleşme çabaları sonucu bu ülkeye doğrudan yabancı sermaye girişleri hızlanmıştır. Yine bu yıllarda özelleştirme uygulamalarının devlet tarafından yaygınlaştırılması ve çok uluslu şirketlerinin birleşme ve satın alma faaliyetlerinin artmasıyla uluslararası doğrudan yabancı sermaye yatırımlarındaki hareketlilik daha da ivme kazanmıştır. Çok uluslu şirketlerin endüstri sektörünün yanı sıra hizmetler sektöründe bankacılık, sigortacılık, reklâmcılık ve turizm alanlarında da

sermaye ihraç etmesi, doğrudan yabancı sermaye yatırımlarda küresel anlamda önemli bir artışa sebep olmuştur.

1980'li yıllardan itibaren doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının yapısında görülen bu değişimler sonucu, 1990'lı yıllarda dünya genelinde doğrudan yabancı sermaye yatırımları yıllık 402 milyar dolar düzeyindeyken, bu rakam 2007 yılında 1,98 trilyon dolar, 2008 yılında ise 1.70 trilyon dolar seviyesinde gerçekleşmiştir. Ayrıca 2008 yılı sonu itibariyle toplam uluslar arası doğrudan yatırım stoğu 14,9 trilyon dolar seviyesine ulaşmıştır. Günümüzde yaklaşık 82 bin çok uluslu şirketin, 810 bin yabancı bağlı kuruluşu bulunmaktadır.2008 yılında en fazla doğrudan yabancı sermaye yatırımı çeken ülkeler sırasıyla Amerika Birleşik Devletleri, Fransa ve Çin'dir. 2008 yılında uluslar arası doğrudan yatırımlar gelişmiş ülkelerde %29 azalışla 962 milyar dolara, gelişmekte olan ülkelerde %17 artışla 621 milyar dolara ve geçiş ekonomilerinde %26 artış ile 114 milyar dolara ulaşmıştır.<sup>29</sup>

2008 yılında doğrudan yabancı sermaye yatırımlarında 2007 yılına göre %14'lük bir düşüş yaşanmıştır. Bu düşüşün sebebi, 2008 yılının 3.çeyreğinden itibaren kendini hissettiren küresel ekonomik krizdir. Krizle birlikte finansal kaynaklara erişimde yaşanan sıkıntılar ve ekonomik büyümeye ilişkin olumsuz beklentiler yatırım eğilimlerinde azalmaya sebep olmuştur. Finans piyasalarında yaşanan likidite sıkışıklığı nedeniyle sınır ötesi birleşme ve satın alma işlemlerinde 2007 yılına nazaran %35'lik keskin bir düşüş yaşanmış ve yıllık işlem hacmi 673 milyar dolar seviyesinde gerçekleşmiştir.<sup>30</sup> Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Örgütü UNCTAD 2009 yılı Dünya Yatırım Raporunda, uluslararası doğrudan yabancı sermaye yatırımlarında 2011 yılına kadar ciddi bir artışın öngörülmediğini açıklamıştır.

---

<sup>29</sup> YASED, UNCTAD 2009 Dünya Yatırım Raporu Sunumu, İstanbul, Eylül 2009, [www.yased.org.tr](http://www.yased.org.tr) , erişim tarihi: 23.02.2010, ss:3-13

<sup>30</sup> YASED, Eylül 2009, a.g.e., s:17

## 1.5. Türkiye’de Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Yıllar İçindeki Seyri

Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının dünyadaki gelişimi 19. yüzyıla kadar uzanırken, 1950’li yıllara kadar Türkiye’ye önemli bir yabancı sermaye girişi olmadığı ve bu konudaki asıl gelişmelerin 1980’li yıllardan sonra meydana geldiği görülmektedir.

2.Dünya Savaşı ardından Türkiye, daha hızlı bir kalkınma hamlesi gerçekleştirebilmek için 1954 yılında kapsamlı bir “Yabancı Sermaye teşvik Kanunu” çıkartmıştır. Ancak yine de 1950–1980 arası Türkiye’ye giren yabancı sermaye yatırımları, 1980 sonrası dönemle karşılaştırıldığı zaman göreceli olarak daha azdır. Fakat altı çizilmelidir ki, günümüzde Türk ekonomisinde başı çeken yabancı sermayeli firmaların pek çoğu 1960’lı yıllarda Türkiye’ye ilk yatırımlarını yapmışlardır.

1960’lı yıllardan itibaren Türkiye’ye doğrudan veya yerli firma ile ortaklık şeklinde gelen yabancı sermayeli firmaların büyük çoğunluğu, dünyanın belli başlı çok uluslu şirketleridir. Bu firmalar ilk başta sadece montaj fabrikası şeklinde de olsa bazı sektörlerde ilk defa kuruculuk görevini üstlenerek ülke sanayisinin gelişmesine katkıda bulunmuşlardır. Örneğin “otomotiv sektöründe Fiat (1954),BMC (1964), MAN (1966), Mercedes (1966), Renault (1969); İlaç sektöründe, Sandoz (1956), Pfizer (1957), Roche (1958), Bayer (1962); metal eşyada AEG (1964), Siemens (1964), Bosch (1970); gıda sektöründe Pepsi (1964), Coca-Cola (1965) ve Tuborg (1967); son olarak lastik sanayinde Pirelli (1960) ve Goodyear (1961) gibi firmalar Türk sanayisinin ilgili sektörlerinde öncülük etmişlerdir”<sup>31</sup>

1980’li yıllarda Türkiye’de ekonomik büyümenin ihracata dayalı liberal bir piyasa sistemi ile gerçekleştirilmesi hedeflenerek bir dizi ekonomik reform yapılmış ve bu amaç çerçevesinde ülkeye yabancı sermaye ve teknoloji girişini sağlayacak uygulamalar devreye alınmıştır. Bu şekilde ülkeye yabancı sermaye girişi ile ilgili prosedürler kolaylaştırılarak, yabancı sermayenin ülkeye girişinin teşvik edilmesi amaçlanmıştır. “İlk olarak 25 Ocak 1980 tarihinde Başbakanlığa bağlı Yabancı Sermaye Dairesi kurulmuş, daha sonra bu kuruluş DPT bünyesine alınmış, 1991 yılında ise

<sup>31</sup> Yavan, Nuri - Kara, Hamdi, “Türkiye’de Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları ve Bölgesel Dağılışı”, Coğrafi Bilimler Dergisi, 2003, 1, ss:19-42

Yabancı Sermaye Genel Müdürlüğü şeklinde Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı'na bağlanmış, 1994'ten itibaren ise Hazine Müsteşarlığı bünyesinde faaliyet göstermeye başlamıştır. 6224 sayılı yasa bağlamında 1980, 1984, 1986 ve 1995 yıllarında yapılan çeşitli değişikliklerle Yabancı Sermaye Çerçeve Kararı daha liberal hale getirilmiştir. Yabancı Sermaye Çerçeve Kararı, ülkenin ekonomik kalkınmasına yardımcı olması, Türk özel sektörüne açık faaliyet alanlarında çalışması, tekel oluşturmaması ve özel ayrıcalık sağlanmaması koşuluyla, her türlü mal ve hizmet üretimine yönelik faaliyetlere yabancı sermayenin önünün açılmasını sağlamıştır. Yabancı sermayeye ilişkin çıkarılan 1984 ve 1994 tarihli Yap-İşlet-Devret Yasası da kamu tarafından sağlanacak olan alt yapı (içme suyu, baraj, ulaşım, kanalizasyon vb.) ve enerji ile ilgili alanları, yabancı ve yerli özel sermayeye açmıştır.”<sup>32</sup>

İzlenen bu politikalar ve devreye alınan liberal yabancı yatırımlar mevzuatının ardından 1980'li yıllardan 2000'li yıllara kadar kaydedilen sürede, Türkiye'ye giren doğrudan yabancı sermaye yatırımlarında önemli bir artış gözlenmiştir. Öyle ki 1980 yılında Türkiye'de 35 milyon dolar değerinde fiili yabancı sermaye ile 78 yabancı sermayeli firma bulunurken, 2001 yılına gelindiğinde fiili giren yabancı sermaye miktarı 3.3 milyar dolara , yabancı sermayeli firma sayısı ise 5.841'e ulaşmıştır.<sup>33</sup>

Türkiye'ye doğrudan yabancı sermaye girişlerinde son beş yıla bakıldığı zaman, 2006 ve 2007 yıllarında 20 milyar dolar seviyesinde gerçekleşen DYSY girişlerinin, dünya genelinde yaşanan düşüşe paralel olarak, 2008 yılında yüzde 18 oranında düşerek 18.2 milyar dolar olarak gerçekleştiği görülmektedir. 2008 yılında Türkiye'nin doğrudan yabancı sermaye yatırımlarında dünya toplamındaki payı %1,1 iken , gelişmekte olan ülkeler toplamındaki payı %2,9'dur. Türkiye 2007 yılında dünyada en fazla DYSY çeken ülkeler arasında 25. sırada yer alırken, 2008 yılında 20.sıraya yükselmiştir. Ayrıca 2000 yılında en fazla uluslar arası doğrudan yatırım stoğu olan ülkeler arasında Türkiye 46 iken, 2008 yılında 40. sıraya yükselmiştir.<sup>34</sup>

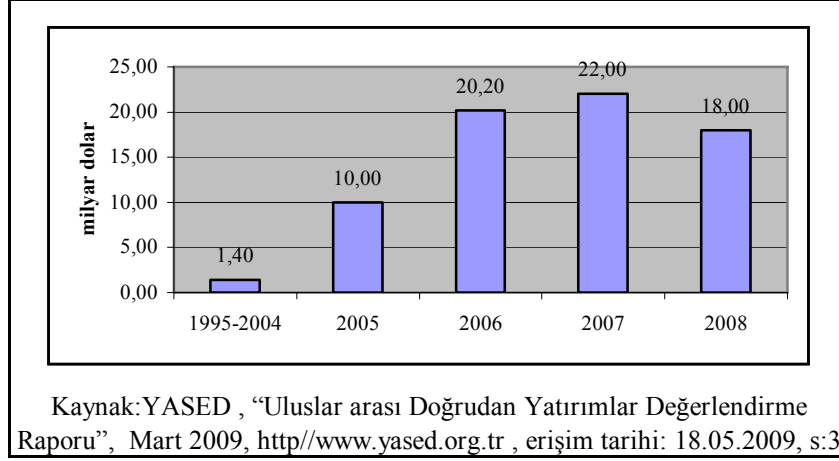
---

<sup>32</sup>Yavan - Kara, 2003, a.g.e s:30-31

<sup>33</sup>Yabancı Sermaye Genel Müdürlüğü, Hazine Müsteşarlığı, “*Yabancı Sermaye Raporu 2001*”, <http://www.hazine.gov.tr>, erişim:04.05.2009

<sup>34</sup>YASED, UNCTAD a.g.e., ss:13-20

**Grafik 1.1. Türkiye'ye DYSY girişleri (1995–2008)**

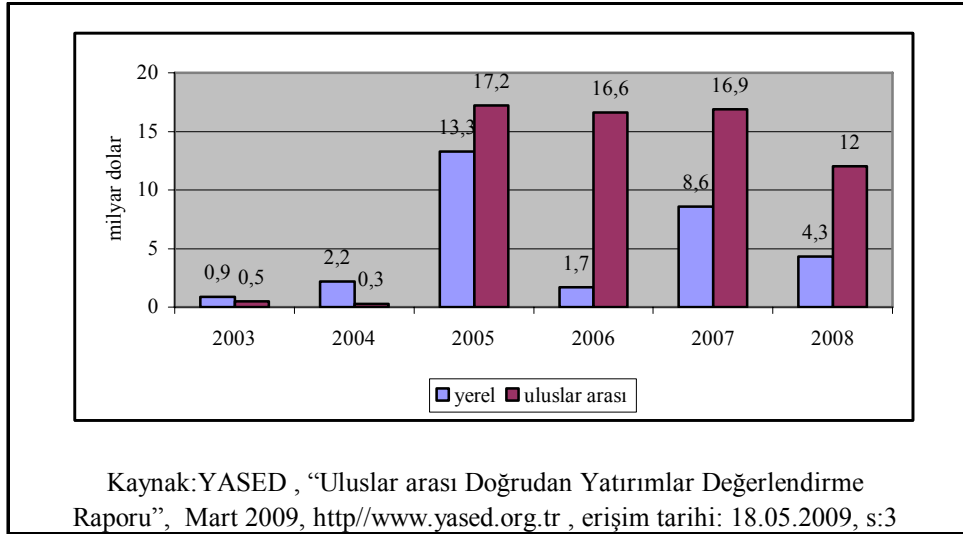


2000’li yıllardan günümüze kadar gelinen süreç içerisinde, Türkiye’ye yapılan doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının yapısında değişimler yaşandığı görülmektedir. Örneğin 2000 yılında DYSY’nin payı sanayi sektöründe % 61,3 iken 2004-2008 yılları toplam girişlerinde sanayi sektörü payı % 21,9’a düşmüştür. Sanayide sektörü içinde ise DYSY en çok ana metaller ve metal ürünleri imalatı ve gıda, içecek, tütün sektörlerini tercih etmiştir. Hizmetler sektöründe DYSY’nin payı 2000 yılında % 38,4 iken 2004-2008 yılları toplam girişlerinde hizmetler sektörü payı % 78’e ulaşmıştır. Hizmetler sektöründe ise DYSY en fazla finans, ulaştırma, depolama, haberleşme sektörlerinde yoğunlaşmaya başlamıştır.<sup>35</sup>

Türkiye’ye gelen doğrudan yabancı sermaye yatırımları içinde Birleşme ve Satın alma işlemlerinin payını daha net görebilmek için , Grafik 2.2.’de Türkiye’ye giren DYSY içinde yer alan Birleşme ve Satın alma işlemlerinin yıllar itibariyle toplam tutarı gösterilmiştir.

<sup>35</sup> YASED , “Uluslar arası Doğrudan Yatırımlar Değerlendirme Raporu”, Mart 2009, <http://www.yased.org.tr> , erişim tarihi: 18.05.2009, s:3

**Grafik 1.2. Türkiye'ye Giren DYSY İçinde Birleşme ve Satın alma İşlemleri**



Yıllar itibariyle uluslar arası doğrudan yatırım girişleri içerisinde, Birleşme ve satın alma işlemlerinin payının çok yüksek olduğu görülmektedir.

Türkiye’de finans sektörü, 2005 yılından bu yana önce bankacılık daha sonra da sigortacılık alanındaki işlemlerle B&S işlemlerinin gerçekleştiği başlıca alan olmuştur. 2008 yılında da sektör işlem sayısı olarak bakıldığında gerçekleşen 20 işlem ile birinci sırada yer almış, bununla birlikte 19 işlemle takip eden enerji sektörü toplam 5,8 milyar dolarlık hacim ile işlem tutarı açısından birinci sırada gelen alan olmuştur. Toplam işlem tutarının üçte birine yakınının gerçekleştiği enerji sektöründe, 2008 yılında ilk kez finans sektöründen daha fazla tutarda işlem gerçekleşmiştir. Enerji alanında gerçekleşen işlem değerinin yüzde 28’i özel sektör içinde gerçekleşirken, yüzde 72’si kamu kaynaklı ihalelerden kaynaklanmıştır. Uluslararası yatırımcılar yüzde 53’ünde yerel ortakla birlikte olmak üzere, enerji sektörü işlemlerinin değer itibari ile yüzde 82’sinde taraf olmuşlardır. Enerji sektörünü, Migros işleminin ağırlığı ile perakende sektörü ve sigorta sektörü işlemleri ağırlıkta olmak üzere finans sektörü takip etmiştir.<sup>36</sup>

2008 yılında da özelleştirme kapsamında gerçekleşen işlem değeri, toplam işlemlerin yüzde 40’ına yakınına oluşturmuştur.

<sup>36</sup> YASED , Mart 2009, a.g.e,s:3



Türkiye’de birleşme ve satın alma işlemlerinde 2008 yılında yaşanan yüzde 35’in üzerinde düşüşün ardından, 2009 yılı için yüzde 50’lik düşüş beklentisi yılın ilk çeyreğindeki düşük işlem seviyesi ile teyit edilmiş görünmektedir. ISI Dealwatch verilerine göre, 2009 yılının ilk çeyreğinde Türkiye’de gerçekleşen toplam 55 birleşme, satın alma ve azınlık hissesi alımı anlaşmasından 23’ünde uluslararası yatırımcılar taraf olmuştur. Bu anlaşmalardan değeri açıklanan 7 tanesinin toplam değeri 273 milyon dolar olmuştur. Bu anlaşmalardan en yüksek değere sahip olanı Global Yatırım Holding’e ait ve 7 hidroelektrik projesine dahil olan Yeşil Enerji Üretim’in yüzde 95 hissesinin Avrupa’nın önemli yenilenebilir enerji şirketlerinden Norveçli Statkraft Norfund Power Invest tarafından 100 milyon dolar dolayında bir bedelle satın alınması olmuştur.<sup>37</sup>

Bu bilgiler ışığında, son yıllarda Türkiye’ye gelen doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının birleşmeler ve satın almalar sonucu oluştuğunu görüyoruz. Bu da gelen yabancı sermayeli yatırımcıların genellikle mevcut ve kurulu işletmeleri satın aldığını veya ortak olduğunu göstermektedir. Bu durum yabancı sermaye yatırımlarının üretim ve istihdam artırıcı etkisini kısıtlayan bir faktördür. Bu sebeple satın alma ve birleşme işlemlerinden elde edilen gelir, yeniden yatırıma dönüştürülmeli, üretim ve istihdamı arttırmak için dolaylı bir araç olarak kullanılmalıdır. Aksi takdirde yabancı sermaye girişleri, ülke ekonomisi üzerinde beklenen pozitif etkiyi yaratmayacaktır.

---

<sup>37</sup> YASED, “Uluslararası Doğrudan Yatırımlar Değerlendirme Raporu”, Mayıs 2009, <http://www.yased.org.tr> , erişim tarihi: 28.06.2009, s:4

## İKİNCİ BÖLÜM

### TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE DOĞRUDAN YABANCI SERMAYE YATIRIMLARININ YERİ VE GELİŞİMİ

#### 2.1. Otomotiv Sektörüne Genel Bakış

Otomotiv sektörü, bir ülkenin yük ve yolcu taşıma ihtiyaçlarını giderecek olan karayolu taşıtlarını imal eden sanayi kolu olarak tanımlanmaktadır.

Devlet Planlama teşkilatı tarafından yayınlanan 9. kalkınma planı Otomotiv Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporunda sektörün tanımı şu şekilde yapılmıştır: “Motorlu karayolu taşıtları, bir yanmalı veya patlamalı motorla tahrik edilen, yük veya yolcu taşımak ve karayolu trafiğinde seyretmek üzere belirli teknik mevzuata göre üretilmiş bulunan dört veya daha fazla lastik tekerlekli taşıt araçlarıdır”<sup>38</sup>. Bu raporda, motorlu karayolu taşıtları veya araçları üreten sanayi “Ana Sanayi” olarak adlandırılmaktadır. Otomotiv “Yan Sanayi” ise, yurt içi ve dışındaki üretim ile yedek parça pazarına doğrudan veya dolaylı olarak ana sanayi tarafından belirlenen teknik dokümanlarına uygun orijinal ve eşdeğer mamul, yarı mamul, modül ve sistem üreten sanayi koludur. Otomotiv sanayi deyimini, bu iki alt sektörün tümünü kapsamaktadır.

Otomotiv sanayi, tüm sanayileşmiş ülkelerde ekonominin lokomotif sektörlerinden biridir. Güçlü bir otomotiv sektörü, sanayileşmiş ülkelerin ortak özelliklerinden biri olarak göze çarpmaktadır. Sektörün ekonomideki sürükleyici-lokomotif etkisinin nedeni, ekonominin diğer sektörleri ile olan çok yakın ilişkisidir. Otomotiv sanayi, demir-çelik, petro-kimya, lastik gibi temel sanayi dallarında başlıca alıcı ve bu sektörlerdeki teknolojik gelişmenin de sürükleyicisidir. Turizm, altyapı ve inşaat ile ulaştırma ve tarım sektörlerinin gerek duyduğu her çeşit motorlu araç sektör

<sup>38</sup> Devlet Planlama teşkilatı, DPT, “9. Kalkınma Planı Otomotiv Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu”, Ankara 2007, s:4, www.dpt.gov.tr, erişim tarihi:02.05.2009

ürünleri ile sağlanmaktadır. Bu nedenle sektördeki değişimler, ekonominin tümünü yakından etkilemektedir.<sup>39</sup> Ayrıca sektör kendisi dışında araçların satış ve pazarlanması, servis ve yedek parça ihtiyaçlarının karşılanması, finans, sigorta, akaryakıt ve lojistik hizmetlerinin verilebilmesi için pek çok alt sektöre iş hacmi ve istihdam olanağı sağlamaktadır. Tablo 2.1’de Otomotiv sanayiinin ekonomideki diğer sektörler ile ilişkisi gösterilmiştir.

**Tablo 2.1. Otomotiv Sanayinin Diğer Sektörler İle İlişkisi**



Kaynak: DPT 9.Kalkınma Planı Otomotiv Sanayii Özel İhtisas Komisyon Raporu

Otomotiv sektörünün yapısını ve ülke ekonomileri üzerindeki etkisini anlayabilmek için sektörün kendine has bazı özellikleri hakkında bilgi sahibi olmak gerekir:

- Otomotiv Sektörü, uzay-havacılık sanayiinden sonra en yoğun mühendislik bilgi ve altyapısını gerektiren sektördür. Ayrıca pek çok mühendislik alanını birden içeren karmaşık ve disiplinli bir teknoloji içermektedir. Bu sebeple sektörde yatırım miktarları yüksektir ve kalifiye işgücü istihdamına gerek vardır.
- Motorlu taşıt aracı; niteliği, malzeme yapısı, üretim süreci, teknolojisi ve üretim yeri farklı olan 5.000 dolayında parça grubunun, ortak kalite yönetimi

<sup>39</sup> DPT, a.g.e., s:5

ve verimlilik anlayışı ile üretimi ve bir araya getirilmesi ile ortaya çıkmaktadır. Her bir alt parçanın üretim tesisleri kendi alanlarında uzmanlık ve kalite kontrol sistemleri gerektirmektedir. Zira en ufak bir alt parçada yaşanacak uygunsuzluk veya kalite problemi, araç üzerinde insan güvenliğini tehdit edecek sonuçlar doğurabilir. Bu sebeple hem otomotiv ana sanayiinde hem de yan sanayiinde gelişmiş bir kalite güvence sistemi uygulanması gerekmektedir.

- Bir motorlu aracın üretimi ve trafiğe çıkabilmesi için güvenlik, trafik ve çevre ile ilgili 50 dolayında küresel teknik mevzuata uyumu ve bunun belgelendirilmesi zorunludur. Ayrıca, isteğe bağlı olarak uygulanabilen 100 dolayında diğer uluslararası mevzuat bulunmaktadır. Bu mevzuat, teknolojideki gelişmelere bağlı olarak sürekli yenilenmekte ve özellikle çevre ile ilgili yeni geliştirilen hazırlıkları, sektörü büyük baskı altında tutmaktadır.
- Pazardaki yoğun rekabet nedeni ile müşteri tatmini ancak teknolojik gelişme ve sürekli ürün çeşitlendirilmesi ile sağlanmaktadır. Bu nedenle sektörde, yoğun Ar-Ge ve sürekli gelişme esastır.

## **2.2. Türk Otomotiv Sektörünün Tarihsel Gelişimi**

Türk otomotiv sanayinin temelleri 1950'li yıllarda atılmış ve sektörün gelişimi 1960'lı yılların sonu ve 1970'li yılların başında kurulan montaj fabrikalarının belirli kapasite ve yerlilik oranına ulaşmaları ile başlamıştır.

Türkiye'de 1950'li yılların ortalarına kadar tüm otomotiv ürünleri ve yedek parçaları yurt dışından ithal edilmekteydi. İlk kez otomotiv sanayi ürünleri üretimi 1954 yılında Türk Willys Overland adlı firmanın orduya jip ve kamyonet üretmesi ile başlamıştır. Söz konusu yatırımı, 1955 yılında Türk Otomotiv Endüstrisi A.Ş.'nin kamyon fabrikası ve daha sonra da Otosan ve Çiftçiler A.Ş.'nin ikinci ve üçüncü

kamyon fabrikaları izlemiştir.<sup>40</sup> Otobüs üretimi ise 1963 yılında İstanbul Otobüs Karoseri San. A.Ş. tarafından Magirüs otobüslerinin montajı ile başlatılmıştır.<sup>41</sup>

İlk Türk binek otomobili, 1961 yılında Eskişehir Devlet Demiryolları Fabrikasında üretilmiştir. “Devrim” adı verilen söz konusu otomobil 4 adetlik prototip üretimle sınırlı kalmıştır. Söz konusu yıllarda talebin 5.000 âdetin altında olduğu göz önüne alınarak, talep yetersizliği nedeniyle ekonomik ölçeğin çok altında bir üretimin yapılamayacağı gerekçesiyle aracın üretimi sürdürülememiştir. Otomobilde ilk ciddi üretim 1966 yılında “Anadol” marka otomobilin üretimi ile başlamıştır. Yıllık üretimi en fazla 7.200 adet olan Anadol’un üretimi 1982 yılına kadar devam etmiş ve toplam 87.000 adet üretilmiştir.<sup>42</sup>

1960’lı yıllar Türkiye’nin ekonomik büyümeyi kalkınma planları çerçevesinde yürüttüğü yıllardır. 1963–1967 yıllarını kapsayan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda otomotiv Sanayii için temel hedef “otomotiv sanayinin karayolları taşıtları montajından başlayıp kademeli olarak yurt içinde imalâta kadar yükselecek şekilde geliştirilmesi”<sup>43</sup> olarak tanımlanmış ve yerli üretimin desteklenmesi için bir dizi uygulama devreye alınmıştır. Ayrıca 1964 yılında yürürlüğe giren ve “otomotiv sanayinin endüstrileşmedeki itici gücünden yararlanma” ilkesine uygun olarak hazırlanmış olan Montaj Sanayi Talimatı, otomotiv sanayinin gelişmesine önemli katkı sağlamıştır. Söz konusu talimat, otomotiv üretimde ithalata bağımlılığın azaltılması ve yerlileştirme prensibine dayanmaktadır. Belirli bir yerlilik oranlarına ulaşılabilmesi için, ithalattaki koruma oranları yüksek tutulmuş, yerli katkı oranlarındaki artışa paralel olarak ithali yasak parçalar listesi genişletilmiş ve firmalara sağlanan döviz tahsisi de azaltılmıştır. Bu şekilde gerçekleştirilen ithal ikamesi politikaları çerçevesinde her parçanın yerlileştirilmesi beklentisiyle çok sayıda yan sanayi kuruluşu sektörde üretime başlamıştır. Şunun altı çizilmelidir ki, 1. Beş Yıllık Kalkınma planında iç pazar talebinin yerli firmalarca karşılanabilmesi için traktör ve kamyon gibi ticari araçların

---

<sup>40</sup> İstanbul Ticaret Odası, ITO, “Otomotiv Sanayi Sektör Raporu”, Şubat 2003, <http://www.ito.org.tr/ITOPortal/Dokuman/15.13.pdf>, Erişim: 10.05.2009, s. 7.

<sup>41</sup> Bedir, A., “Türkiye’de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi”, Devlet Planlama Teşkilatı yayın no 2660, 2002, <http://ekutup.dpt.gov.tr/imalatsa/otomotiv/bedira/gelisme.pdf>, erişim tarihi:01.05.2009, ss:26

<sup>42</sup> Bedir,2002, a.g.e, s:26

<sup>43</sup> Devlet Planlama Teşkilatı, DPT, “Kalkınma Planı (Birinci Beş Yıl) 1963-1967”, Ocak 1963, <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan1.pdf>, Erişim: 05.05.2009, s. 342.

ithalatı yasaklanmış ancak ucuz ve hafif binek otomobillerin ithalatına izin verilebileceği açıklanmıştır.<sup>44</sup> Bu yaklaşımın bir sonucu olarak Türk Otomotiv sanayinde, kamyon – kamyonet ve minibüs üreten firmaların sayısı 1964 yılında 10 iken 1967 yılında 14’e, otobüs üreten firmaların sayısı 1964 yılında 1 iken 1967 yılında 4’e, traktör üreten firmaların sayısı 1964 yılında 3 iken 1967 yılında 6’ya yükselmiştir. Binek otomobil üreten fabrika sayısı ise 1967 yılında yalnızca 1’dir.<sup>45</sup>

1968–1972 yıllarını kapsayan “2.Beş Yıllık Kalkınma Planı” çerçevesinde karayolu taşıtları ve binek otomobillerin yerli sanayii tarafından en az ithal girdi oranı ile imal edilmesi prensibi benimsenmiştir.<sup>46</sup> Bu dönem içerisinde uluslararası otomotiv firmaları Türkiye’de yatırım yapmaya teşvik edilmiş ve 1968 ve 1969 yıllarında Bursa’da kurulan Fransız ortaklı OYAK-RENAULT ve İtalyan ortaklı TOFAŞ otomobil fabrikaları üretimlerine 1971 yılında başlamışlardır. Bu iki yabancı sermayeli otomotiv firması Türk Otomotiv Sanayinin gelişip güçlenmesine liderlik etmişleridir. “İki firmaya da % 70 yatırım sübvansiyonu, ithal edilen yatırım mallarında % 80 gümrük indirimi ve 5 yıl için CKD parça (bir başka montaj fabrikasında araç imal edilmesi için gönderilen otomotiv detay parçası) ve hammadde ithali gibi teşvikler verilmiştir”<sup>47</sup>

1973-1980 yılları arasında yayınlanan 3. ve 4. beş yıllık kalkınma planları çerçevesinde iç Pazar otomotiv ürünleri ihtiyacının yerli ürünlerle karşılanması ve otomotiv ürünlerinin ihracatının desteklenmesi hedeflenmiştir.

Özet olarak Cumhuriyetin kuruluşundan 1980’li yıllara kadar geçen süreçte, ithal ikamesi amacıyla montaj Sanayii olarak kurulan Türk otomotiv sanayisinin, öncelikle otobüs ve traktör gibi ticari araçlarla yerli talebe cevap vermek için üretime başladığı ancak 1970’li yıllarda iç piyasada oluşan talep doğrultusunda binek araç

---

<sup>44</sup> Devlet Planlama Teşkilatı, 1963, a.g.e., s:351

<sup>45</sup> Hiç, Mükerrerem, “Türk Otomotiv Sanayinin İktisadi Yönü ve Sorunları”, Selahattin Tuncer, Cudi Tuncer Gürsoy (der.), Türkiye’de Otomotiv Sanayii ve Otomotiv Yan Sanayii: Seminer Özeti, İstanbul: İktisadi Araştırmalar Vakfı, 1973, s. 25.

<sup>46</sup>Devlet Planlama Teşkilatı, DPT, “Kalkınma Planı (İkinci Beş Yıl) 1968-1972”, <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan2.pdf>, Erişim: 11.02.2009, s. 515.

<sup>47</sup> Nedimoğlu, Ferzan “Gümrük Birliğine Hazırlık Sürecinde Türk Otomotiv Yan Sanayi Durum Değerlendirmesi”, Hatice Mermer, Mahmut Tatlıpınar, Ayfer Kocatepe (Ed.), “IV. Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu (İstanbul, 3-4 Kasım 1995) Bildiriler Kitabı”, MMO Yayın No: 178, s.67

montajına yönelik de faaliyette bulunduğu görülmektedir. Ayrıca 1970’li yılların başından itibaren yabancı sermayeli otomotiv firmaları Türk otomotiv sanayiinde yer edinmeye başlamışlardır.

1980’li yıllarda benimsenen liberal ekonomi politikaları çerçevesinde sektörün dışa açık, modern teknoloji kullanan, ekonomik ölçeklerde üretim yapabilen, fiyat ve kalite açısından uluslararası rekabet gücüne sahip bir konuma gelmesi amaçlanmıştır. Nitekim 1980-1985 yıllarını kapsayan Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planında otomotiv ana ve yan Sanayii için hedef olarak , “dış rekabete açık, ekonomik ölçekte faaliyet gösteren, modern teknoloji kullanan, fiyat ve kalite yönünden uluslararası standartlarda üretim yapan bir yapıya ulaşması ” benimsenmiştir.<sup>48</sup> Ancak, söz konusu yıllarda da koruma oranlarının yüksek tutulmasıyla birlikte üretimde istikrarlı bir artış sağlanmışsa da bu şekilde uzun dönemli bir korumacılık anlayışı sektörün yurt içi pazara dönük, az sayıda ürün çeşitliliğinde üretim gerçekleştirmesine neden olmuştur. 1980’li yılların sonlarından itibaren koruma oranları önemli ölçüde indirilmiş, ekonomik ölçekteki yeni yatırımlar desteklenmiştir.

1990’lı yılların başında, özellikle otomobil pazarında talebin her yıl yüzde 25’ler düzeyinde ve istikrarlı olarak artışı ile ana ve yan sanayide çok yoğun yatırımlar yapılmıştır. Kapasite artışı yanında özellikle rekabet için teknoloji yenileme ve yeni model yatırımları ile Ar-Ge çalışmaları bu dönemde hız kazanmıştır. Öte yandan 1990’lı yıllarda ana ve yan sanayideki üretici firmalarla, pazarlama kuruluşlarında yeniden yapılanma çalışmaları tamamlanmıştır. Bu yıllarda çağdaş üretim teknikleri yoğun eğitim programları ile uygulamaya geçirilmiş ve özellikle kalite yönetim sistemleri kurularak, firmalar bu açıdan uluslararası kuruluşlar tarafından belgelendirilmiştir. 1990’lı yıllarda otomotiv sektörü, tam rekabet ortamına geçiş için radikal değişimler yaşarken, yeni ve güncel model araç üretimine dönük yatırımların teşviki ile “İhracata Yönelik” rekabetçi bir sanayi niteliğini kazanmıştır. Bunun sonucunda yabancı sermayeli firmalar Türkiye’deki tesislerini, kendi küresel stratejik gelişme projeleri içine almıştır. “Tam Entegrasyon” olarak adlandırılan bu süreçte,

---

<sup>48</sup> Devlet Planlama Teşkilatı, DPT, “Kalkınma Planı (Beşinci Beş Yıl) 1985 – 1989”, Yayın No: DPT 1974, <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan5.pdf>, Erişim: 24.01.2009, s. 102.

Türkiye'deki tesisler kalite ve maliyet/verimlilik açısından artık dünya pazarlarına üretim yapacak duruma erişmiştir.<sup>49</sup>

1990'lı yıllarda koruma oranlarının azaltılmasıyla birlikte Türk otomotiv sanayiinde önemli gelişmeler meydana gelmiştir. Ekonomi politikalarındaki değişikliklere ve hızla artan talebe bağlı olarak otomotiv sanayiinde faaliyet gösteren yabancı firmalar, ilişki içerisinde oldukları yerli firmalarla yeni arayışlara yönelmişlerdir. Özellikle Uzak Doğu Asya kökenli firmalar Türkiye'de üretim tesisi kurmak amacıyla çeşitli girişimlere başlamışlar ve 1994 yılında Toyota, Hyundai ve Honda, otomobil üretimi için yatırım kararı ve izni almışlardır. Bu firmalardan Toyota 1994 yılında, Hyundai ve Honda ise 1997 yılında üretime başlamıştır. Hem söz konusu firmaların üretime başlamaları hem de 1996 yılında yürürlüğe giren Gümrük Birliği'yle birlikte Türk otomotiv sanayiinde daha yoğun bir rekabet süreci yaşanmaya başlamıştır.

Türkiye'de özellikle çok uluslu firmaların yer aldığı otomotiv sektöründe 90'lı yıllarla birlikte modern yönetim anlayışı, kalite ve insan kaynakları kavramları kullanılmaya başlanmıştır. Üretim süreçleri, araştırma geliştirme faaliyetleri, pazarlama kanalları, satış- satış sonrası hizmetleri ve müşteri talepleri belirlenmesi çalışmaları bu anlayış çerçevesinde yürütülmeye başlamış, yalın üretim/yönetim, takım çalışmaları, stoksuz üretim, problem çözme teknikleri, sürekli iyileştirme, öneri sistemleri, tam zamanında üretim gibi yönetim teknikleri hayata geçirilmiştir.

Türkiye'de otomotiv sanayindeki gelişme paralelinde dağıtım ağları da geçen süre içerisinde gelişmiştir ve ilk defa sistemli olarak motorlu araçlar ve dayanıklı tüketim malları için dağıtım ağları kurulmuştur. Otomotivde Sanayiinde dağıtım ağları sanayinin ve pazarın niteliği nedeniyle öncelikle yerli ürünlerin dağıtımını şeklinde kurulmuş, 1996 yılından sonra Türkiye'nin üye olduğu Gümrük Birliği kuralları ile birlikte yerli araçların dağıtım ağlarının yanına ithal araçlarınkiler eklenmiştir. Özellikle 1996 sonrası otomotiv ticareti ve dağıtım sistemleri yapısal dönüşüm yaşamıştır. 80'li yıllara kadar mütevazı mağazalarda ve servislerde verilen satış ve satış sonrası

---

<sup>49</sup> DPT, 2007, a.g.e.



hizmetleri 90'lı yıllarda özellikle 1996 sonrasında oto plazalarda verilmeye başlanmıştır.<sup>50</sup>

2000'li yıllardan itibaren küreselleşmenin de etkisiyle genel anlamda otomobil sektöründe faaliyet gösteren Toyota, Renault ve Fiat gibi firmalar, Türkiye'deki üretim tesislerini küresel eksenli gelişme projelerine dâhil etmişlerdir. Özellikle üretim tesislerinde gerçekleştirmiş oldukları modernizasyonlar sayesinde bu firmalar dünya piyasalarına üretim yapar hale gelmişlerdir. Kamyon ve otobüs sektöründe faaliyet gösteren Mercedes-Benz ve MAN firmaları ise ihracat eksenli stratejilerinde Türkiye'deki tesislerini üretim üssü olarak seçmişlerdir. Ayrıca, 1998 yılından itibaren BMC firması kendi Araştırma&Geliştirme faaliyetleriyle geliştirdiği kamyonlarını AB pazarlarına ihraç etmeye başlamıştır.<sup>51</sup>

### **2.3. Türk Otomotiv Sektöründe Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Yeri**

#### **2.3.1. Türk Otomotiv Sektöründe Yabancı Sermayeli Kuruluş Sayısı ve Genel Bilgiler**

Türkiye'de faaliyette bulunan yabancı sermayeli otomotiv firmaların sektör içindeki yerini anlamak için, öncelikli olarak sektörde faaliyet gösteren ana sanayii firmaların geneline bakmak aydınlatıcı olacaktır.

Türk Otomotiv Sektöründe faaliyet gösteren toplam 15 adet ana sanayi firması bulunmaktadır.<sup>52</sup> Bu firmalara ait 2009 yılı sonu verilerine dayanan genel bilgiler tablo 2.2'de verilmektedir.

---

<sup>50</sup> Karbuz, F., Silahcı, A., Çalışkan, E., "Otomotiv Sektör Raporu 2007", İstanbul Ticaret Odası, Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Şubesi, [www.ito.org.tr](http://www.ito.org.tr), s:8, erişim tarihi:01.04.2009

<sup>51</sup> Çoban, O., "Türk Otomotiv Sanayiinde Endüstriyel Verimlilik ve Etkinlik", Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Sayı: 29, Temmuz-Aralık 2007, ss.17-36

<sup>52</sup> Otomotiv Sanayicileri Derneği, OSD, "2009 yıllık rapor", <http://www.osd.org.tr/2009rapor.pdf>, s:6, erişim tarihi:18.03.2010

**Tablo 2.2. Türkiye Otomotiv Sanayii Firmaları Hakkında Genel Bilgiler – 2009**

FİRMALAR	ÜRETİM YERİ	Üretilen Ürün	ÜRETİME BAŞLAMA TARİHİ	LİSANS	SERMAYE (Bin YTL)	YABANCI SERMAYE (%)	TOPLAM ALAN (1.000 M2)
A.I.O.S.	KOCAELİ	Kamyon-Kamyonet Midibüs	1966	ISUZU	25.419	29,74	299
B.M.C.	İZMİR	Kamyon-Kamyonet Otobüs	1966	-	380.000	0	782
FORD OTOSAN	ESKİŞEHİR KOCAELİ	Kamyon-Kamyonet Minibüs	1983 2001	FORD MOTOR COMP.	350.910	41	1.100 1.600
HATTAT TARIM	TEKİRDAĞ	Traktör	2002	VALTRA, UNIVERSAL, HATTAT	40.000	0	118
HONDA TÜRKİYE	KOCAELİ	Otomobil	1997	HONDA MOTOR EUROPE	100.000	100	292
HYUNDAI ASSAN	KOCAELİ	Otomobil	1997	HYUNDAI MOTOR COMP.	206.220	70	1.000
KARSAN	BURSA	Kamyon-Kamyonet Minibüs	1996	KARSAN / PEUGEOT HYUNDAI M.C. RENAULT TRUCKS	100.000	0	200
M.BENZ TÜRK	İSTANBUL AKSARAY	Kamyon- Otobüs	1968 1985	MERCEDES BENZ	275.000	85	511 558
M.A.N. TÜRKİYE	ANKARA	Otobüs	1966	MAN NUTZFAHRZEUGE	65.000	99,9	316
OTOKAR	SAKARYA	Kamyonet-Otobüs Minibüs-Midibüs	1963	LAND ROVER / FRUEHAUF	24.000	0	552
O.RENAULT	BURSA	Otomobil	1971	RENAULT	323.300	51	510
TEMSA	ADANA SAKARYA	Kamyon- Kamyonet Otobüs-Midibüs	1987 2008	TEMSA / MITSUBISHI TEMSA / MITSUBISHI / FUSO	210.000	0	555 153
TOFAŞ	BURSA	Otomobil Kamyonet	1971	FIAT	500.000	37,8	935
TOYOTA	SAKARYA	Otomobil	1994	TOYOTA MOTOR COMP.	150.165	100	917
T.TRAKTÖR	ANKARA	Traktör	1954	-	47.000	37,5	273
				<b>TOPLAM</b>	<b>2.797.014</b>		<b>10.671</b>

Kaynak: Otomotiv Sanayicileri Derneği, OSD, 2009 yıllık rapor, <http://www.osd.org.tr/2009rapor.pdf>, s:6, erişim tarihi:18.03.2010, (Firmalara ilişkin detay bilgiler otomotiv üreticisi firmaların internet sitelerinden derlenmiştir.)

Tablodan da görülebileceği üzere, Türk otomotiv sanayinde faaliyet gösteren 15 ana sanayi firması arasında 5 firmada yabancı sermaye ortaklığı bulunmamaktadır. Bu 5 firmanın ürettiği otomotiv ürünleri, ağır ve orta sınıf ticari araçlar ile traktörden oluşmaktadır. Sektördeki diğer 10 otomotiv firması yabancı sermaye yatırımı olmakla birlikte bu firmalar içindeki 3 firmada yabancı sermaye oranı %100'dür.

Firmaların üretim tesislerinin coğrafi dağılımına bakıldığında, İstanbul, Aksaray, Bursa, Kocaeli ve Sakarya olmak üzere üretim tesislerinin Marmara Bölgesinde yoğunlaştığı gözlenmektedir. Ayrıca Ankara, Eskişehir, İzmir, Adana ve

Aksaray'da birer üretim tesisi bulunmaktadır. Fakat bünyesinde yabancı sermaye bulunduran otomotiv firmalarının pek çoğunun Marmara Bölgesinde üretim tesisi kurduğu dikkat çekmektedir.

Türkiye'de yabancı sermayeli otomotiv firmalarının kuruluş yıllarına bakıldığında, en eski kuruluşun 1954 yılında ABD kökenli Mineapolis-Moline traktör firması ile ortak olarak kurulan Türk Traktör firması olduğu görülmektedir<sup>53</sup>. Ardından 1966 yılında Almanya kökenli MAN firması %99,9 yabancı sermaye katılımıyla Ankara'da otobüs fabrikası<sup>54</sup>, 1968 yılında ise yine Almanya kökenli Daimler-Benz AG firması İstanbul'da %36 yabancı sermaye ortaklığı ile otobüs fabrikası kurmuştur.<sup>55</sup> Türkiye'de Birinci beş yıllık kalkınma planına konu olan bu yıllar içerisinde, özellikle ticari araçlarda ortaya çıkan iç talebin yerli üretim ile karşılanması ilkesi doğrultusunda uygulamaya alınan teşvik programları çerçevesinde, ülkeye bu yönde üretim yapan yabancı sermayeli otomotiv firmalarının yatırım yaptığı görülmektedir. Nitekim bu firmalar ilk kuruluş yıllarında iç Pazar talebini karşılamaya yönelik üretim yapmışlardır. Örneğin Mercedes-Benz Otobüs firması ilk ihracatını 1970'li, MAN otobüs firması ise 1980'li yıllarda gerçekleştirmiştir.<sup>56</sup>

Türkiye'de 2.Kalkınma Planına konu olan 1968-1972 yılları arasında, iç piyasada gündeme gelen binek otomobil talebi neticesinde, yerli üretimin bu ihtiyacı karşılaması hedeflenmiş ve bu sayede uygulamaya konulan teşvik politikaları neticesinde 1971 yılında Fransız ortaklı Oyak Renault Otomobil firması ile İtalyan ortaklı Tofaş Otomobil firması üretim tesislerini devreye almışlardır.

1980'li yılların başında önce ABD kökenli Ford Motor Company ile Koç şirketler gurubunun yaptığı anlaşma sonucunda Eskişehir'de ticari araç üretimi yapan Ford-Otosan firması kurulmuştur. Bu firma 2001 yılında Kocaeli'nde ikinci üretim fabrikasını kuracak ve Ford lisanslı minibüs üretimine burada devam edecektir. Eskişehir'de kurulan ilk fabrika'da ise kamyon ve kamyonet gibi ağır ticari araç üretimi halen devam etmektedir.

---

<sup>53</sup> Türk Traktör Otomotiv Firması resmi internet sitesi, <http://www.turktraktor.com.tr/#/1/4/13/>, erişim:18.03.2010

<sup>54</sup> MAN Otomotiv Firması resmi internet sitesi, <http://www.man.com.tr/> erişim:18.03.2010

<sup>55</sup> Mercedes Benz TR Otomotiv Firması resmi internet sitesi <http://www.mercedes-benz.com.tr/> erişim:18.03.2010

<sup>56</sup> Firmaların adı geçen resmi internet sitelerinden bilgi edinilmiştir.

1983 yılında Anadolu Grubu Japonya kökenli Isuzu firması ile lisans anlaşması yaparak AİOS – Anadolu Isuzu Otomotiv ve Sanayii Ticaret A.Ş. – firmasını kurmuş ve İstanbul Kartal'daki fabrikasında Isuzu marka araçların üretimine başlamıştır.<sup>57</sup>

1986 yılında Mercedes Benz firması Türkiye'deki yatırımlarını arttırma kararı alarak, İstanbul'daki otobüs fabrikasından sonra Aksaray'da kamyon fabrikası kurmuştur.<sup>58</sup>

1990'lu yıllara gelindiğinde ise Uzakdoğulu otomotiv üreticisi firmaların Türkiye'ye doğrudan yabancı sermaye yatırımı yaptıkları görülmektedir. Sırası ile 1994 yılında Japonya merkezli Toyota Motor Co. otomotiv firması Adapazarı'nda, 1997 yılında yine Japonya merkezli Honda Motor Co. Otomotiv firması Kocaeli'nde %100 yabancı sermaye ile üretim fabrikası kurmuşlardır. Yine 1997 yılında Güney Kore merkezli Hyundai Motor Co. Otomotiv firması Kocaeli'nde %70 yabancı sermaye ortaklığı ile üretim tesisi kurmuştur.

### **2.3.2. Türk Otomotiv Sektöründe Faaliyet Gösteren Yabancı Sermayeli Firmaların Türkiye Ekonomisine katkıları**

#### **2.3.2.1. İstihdam Etkisi**

Otomotiv sanayinin ülke ekonomisi içerisinde çok önemli bir yere sahip olmasının temel sebeplerinden biri, sektörün hem doğrudan hem de dolaylı olarak yarattığı istihdam kapasitesidir. Otomotiv sanayii ticari ve binek aracı üretimi ile bu üretim için gereken ham madde, aksam ve parça üreten sektör kollarında geniş iş olanakları yaratmaktadır. Gelişmiş ülkelerde otomotiv sektöründe doğrudan ve dolaylı olarak istihdam edilen kişi sayıları ayrıntılı olarak rapor ediliyor olsa da, Türkiye'de sadece direk olarak Otomotiv ana sanayinde çalışan kişilerin sayıları düzenli olarak rapor edilmektedir. Bu konu sektör için uygulanması gereken bir iyileştirilme noktasıdır. Bu sebeple çalışmanın bu bölümünde, Türk otomotiv sektöründe faaliyet gösteren yabancı sermayeli kuruluşları istihdam yaratma kapasitesi ile ülke ekonomisine

---

<sup>57</sup> ISUZU Firması resmi internet sitesi, <http://www.isuzu.com.tr>, erişim:18.03.2010

<sup>58</sup> Mercedes Benz TR Otomotiv Firması resmi internet sitesi <http://www.mercedes-benz.com.tr/> erişim:18.03.2010

olan katkıları incelenirken, otomotiv ana sanayi firmalarının istihdam sayıları veri olarak kullanılacaktır.

**Tablo 2.3. Yabancı Sermayeli Otomotiv Ana Sanayii Firmalarının İstihdama Katkısı (2000-2008)**

Yıllar	YSOASF İstihdamı <sup>1</sup> (bin kişi) (1)	Türk Otomotiv Ana Sanayii İstihdamı <sup>2</sup> (bin kişi) (2)	(1/2)*100 (3)	İmalat Sanayii İstihdamı <sup>3</sup> (bin kişi) (4)	(1/4)*100 (5)	Toplam İstihdam <sup>3</sup> (bin kişi) (6)	(1/6)*100 (7)
2000	23,14	26,73	86,55	3.638	0,64	21.581	0,11
2001	21,36	24,34	87,78	3.582	0,60	21.524	0,10
2002	21,56	25,04	86,11	3.731	0,58	21.354	0,10
2003	25,63	33,16	77,28	3.664	0,70	21.147	0,12
2004	27,10	38,48	70,42	3.801	0,71	21.791	0,12
2005	28,25	39,46	71,59	4.084	0,69	22.046	0,13
2006	34,11	42,80	79,71	4.186	0,81	22.330	0,15
2007	33,07	47,45	69,68	3.949	0,84	21.189	0,16
2008	37,09	45,15	82,14	4.235	0,88	22.213	0,17

Kaynaklar  
(1) İSO verilerinden, OSD, "Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçinde Otomotiv Sanayii", Rapor 2009/7, Temmuz 2009, [http://www.sedefed.org/documents/OSD\\_ISO\\_500-2008.pdf](http://www.sedefed.org/documents/OSD_ISO_500-2008.pdf), Erişim: 23.03.2010, ss. 18. Not: Toyota Motor Co.'ya ait istihdam verisi elde edilememiştir.  
(2) OSD 2009-I Otomotiv Sanayii Genel Ve İstatistik Bülteni, [www.osd.org.tr](http://www.osd.org.tr)  
(3) [www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr), Erişim: 23.03.2010, istihdam sorgulama motoru, TR genelinde eğitim durumuna bakılmaksızın 15 yaş+ istihdam baz alınmıştır

Notlar: 1) YSOASF: Yabancı Sermayeli Otomotiv Ana Sanayii Firmaları  
2) (3): Türk Otomotiv ana sanayii içinde YSOASF istihdamı (%)  
3) (5): İmalat sanayii içinde YSOASF istihdamı (%)  
4) (7): Toplam istihdam içinde, YSOASF istihdamı (%)

Tablo 2.3'de, Türk Otomotiv sektöründe faaliyet gösteren yabancı sermayeli otomotiv ana Sanayii firmalarının, ülke ekonomisi üzerinde yarattığı istihdam etkisi gösterilmektedir.

Tablodaki veriler incelendiğinde, Türk Otomotiv Sanayii içinde faaliyet gösteren ana sanayii firmaları içinde, yabancı sermayeli ana sanayi firmalarının yarattığı istihdam oranının 2008 yılı sonunda %82 olduğu görülmektedir. Bu oran, 2000'li yılların başında %90 seviyelerindeyken, 2007 yılında %70 seviyelerine kadar düşmüştür. Yabancı sermayeli otomotiv ana sanayii firmalarının istihdam kapasiteleri 2001 yılından itibaren düzenli olarak artarken, otomotiv ana sanayi istihdamı içindeki payın küçülmesi, yerli otomotiv ana sanayii firmalarının artan yurtiçi ve yurtdışı talep sonrası kapasite ve

istihdam arttırma politikalarına bağlanabilir. 2003–2007 yılları arasında %100 yerli sermayeye sahip otomotiv ana sanayii firmalarının istihdam sayılarındaki artış bu düşünceyi desteklemektedir. Öyle ki, bahsi geçen yıllar içerisinde BMC firmasının istihdam kapasitesi %60, Otokar firmasının %49, Temsa firmasının %136, Hatat Traktör firmasının %900, Karsan'ın %2 oranında artmıştır.<sup>59</sup> Bu konuda tablodan çıkartılacak bir başka önemli sonuç ise, global ekonomik krizin etkilerini hissettirdiği 2008 yılında, yabancı sermayeli otomotiv ana sanayii firmalarının, otomotiv ana sanayii istihdamı içerisindeki oranının tekrar %80'ler seviyesine çıkmış olmasıdır. Bu da ekonomik kriz ortamında, yabancı sermayeli ana sanayii firmalarının, yerli ana sanayii firmalarına oranla daha az işten çıkarma eğilimine sahip olduklarını göstermektedir. Öyle ki 2008 yılında Türk otomotiv ana sanayii istihdamı 2007 yılına göre %5 oranında azalırken, yabancı sermayeli otomotiv firmalarının 2008 yılı başında arttırdıkları istihdam kapasitesinin yıl sonunda da korunduğu gözlenmektedir.

Diğer yandan, 2008 yılı sonunda, yabancı sermayeli otomotiv ana sanayii firmalarının imalat sanayii istihdamındaki payı %0,88, toplam istihdam içerisindeki payı ise %0,17'dir. Özellikle toplam istihdam içerisindeki payın, 2001 yılı hariç sürekli arttığı gözlenmektedir. 2001 yılında hem otomotiv ana Sanayii istihdamında hem de imalat sanayii istihdamı ve toplam istihdamda gözlenen düşüş, Kasım 2000 ve Şubat 2001 krizlerini akla getirmektedir.

Daha önce de dile getirildiği üzere, otomotiv sanayinin ülke ekonomisine yaptığı katkı sadece doğrudan istihdam ile sınırlı kalmamakta, ayrıca sektör yarattığı dolaylı istihdam kapasitesi ile de ekonomiye katkıda bulunmaktadır. Bu dolaylı istihdam kapasitesi ticari ve kamusal alan olarak ikiye ayrılabilir. Ticari alanda yetkili bayi ve yetkili servisler ile yedek parça dağıtım sisteminde yer alan işletmeler ekonomide ek iş gücü talebi yaratmaktadır. Ticaret alanında serbest satıcılar/galeriler ve komisyoncular ile tamirhaneler de geniş bir istihdam alanıdır. Öte yandan sanayi faaliyetlerindeki gelişmeler, özellikle sanayi için güvenlik, yemek, lojistik, taşımacılık gibi hizmet veren kurumlar ve kredi kurumları ile sigorta ve kayıt tescil aracı kuruluşları hizmet

---

<sup>59</sup> Otomotiv Sanayicileri Derneği, OSD, “Otomotiv Sanayii Genel ve İstatistik Bülteni: 2008-I”, ss. 35-39; OSD, “Otomotiv Sanayii Genel ve İstatistik Bülteni: 2009-I”, <http://www.osd.org.tr/cata2009.pdf>, Erişim: 24.08.2009, ss. 33-37.

alanlarında istihdam yaratmaktadır. Akaryakıt ve yağ üretim ve dağıtımı ile son yıllarda gelişen otomotiv medya kuruluşları, halkla ilişkiler ve reklam sektörlerinde otomotiv sanayinin gerektirdiği istihdam da dikkat çekicidir. Kamu kesiminde ise trafik güvenlik, sağlık, kayıt tescil ve noterlik hizmetleri ile yol bakım onarım hizmetleri dolaylı olarak istihdam yaratılan alanlardır. Bu kadar değişik sektörlerde otomotiv sanayinin yarattığı istihdam için diğer ülkelerdeki veriler de dikkate alınarak genellikle motorlu taşıt üretiminde çalışan 1 kişinin aksam ve parça üretiminde 5 ve ticaret ile hizmetler sektöründe de 5 kişi için ek istihdam yarattığı kabul edilmektedir.<sup>60</sup>

Bu verilere dayanarak Türkiye’de otomotiv sanayinin yarattığı istihdam 2008 yılı sonu için 500 bin kişi dolayında kabul edilebilir. Aynı yaklaşım ile Türk otomotiv sektöründe yabancı sermayeli otomotiv ana sanayii firmalarının, ülke ekonomisinde 370 bin kişilik istihdam kapasitesi yarattığı söylenebilir.

Türk Otomotiv Sanayinde istihdam edilen çalışanların, çalışma alanları ve eğitim durumlarına göre tasnifi Otomotiv Sanayicileri Derneği OSD tarafından yayınlanmaktadır. Bu çalışma firmalar bazında detaylı olarak yayınlanmadığı için, yabancı sermayeli otomotiv ana sanayii firmalarının istihdam ettikleri çalışanları özellikle eğitim düzeyi ve eğitim dalı olarak sınıflandıracak veriler eksiktir. Ancak otomotiv ana sanayine toplam veriler, genel eğilimi anlamak için faydalı olacaktır. Tablo 2.4’de sözü edilen sınıflandırma 2004-2008 yılları için verilmiştir.

**Tablo 2.4. Türk Otomotiv Ana Sanayii İstihdam Rakamları (2004-2008)**

	2004	2005	2006	2007	2007 (%)	2008	2008 (%)
İŞÇİ	30.770	31.446	34.161	38.777	82%	36.149	80%
BÜRO PERSONELİ	3.542	3.732	3.639	3.781	8%	3.642	8%
İDARECİ	748	685	935	555	1%	740	2%
MÜHENDİS	2.482	2.614	3.022	3.289	7%	3.596	8%
İDARECİ MÜHENDİS	942	978	1.040	1.050	2%	1.026	2%
<b>TOPLAM</b>	<b>38.484</b>	<b>39.455</b>	<b>42.797</b>	<b>47.452</b>		<b>45.153</b>	

Kaynak: OSD 2009-I Otomotiv Sanayii Genel Ve İstatistik Bülteni, www.osd.ord.tr

Tablo incelendiğinde otomotiv ana sanayii içinde istihdam edilen çalışanların 2007 yılında %82’sini mavi yakalı işçiler oluştururken, 2008 yılında bu oranın %80’e

<sup>60</sup> DPT, 2007, a.g.e.

düştüğü görülmektedir. İstihdam edilen çalışanlar içerisinde mühendis ve idareci personel oranının ise 2008 yılında 2007 yılına nazaran %1 arttığı görülmektedir. İstihdam edilen mavi yakalı personel sayısındaki bu azalış akla 2008 yılının ikinci çeyreğinden itibaren etkisini hissettiren global ekonomik krizi getirmektedir. Bu durum, ana sanayii firmaların eğitilmiş ve kalifiye işgücünü bırakmak istememesi ve krizden çıkmanın en önemli anahtarının kalifiye işgücü olduğu yaklaşımının Türkiye’de de benimsendiğini ortaya koymaktadır. Otomotiv sanayinde ürün ve üretimde uygulanan ileri teknolojiler ile maliyeti doğrudan etkileyen verimlilik ve rekabet gücünün önemli unsurunu oluşturan “Toplam Kalite Yönetimi”, yüksek nitelikli işgücüne ihtiyaç duymaktadır. Sektörde hızla gelişen Ar-Ge alanındaki çalışmalar yanında, yabancı ortaklarla sürdürülen geniş boyutlu ortak yönetimin gereği nitelikli insan gücü, bu ihtiyacı arttırmış ve sektör ekonomik kriz ortamında nitelikli ve kalifiye işgücünü korumaya yönelik bir tutum sergilemiştir.

### **2.3.2.2.Ödemeler Dengesine Etkisi**

Gerek otomotiv sektöründe, gerekse diğer sektörlerde, yabancı sermaye yatırımlarının Türkiye’nin ödemeler dengesi üzerindeki etkilerini net bir şekilde hesaplamak güçtür. Zira her ne kadar kâr transferi biliniyorsa da lisans ücreti, faiz ve royalti için ödenen bedeller istatistiksel olarak yayınlanmadığı için bilinmemekte, bu unsurlar hesaba katılmadıkça da net bir sonuca ulaşmak mümkün olmamaktadır.<sup>61</sup> Otomotiv Sektöründe Yabancı Sermaye yatırımlarının, ülkenin ödemeler dengesini iki açıdan etkilemesi beklenmektedir.

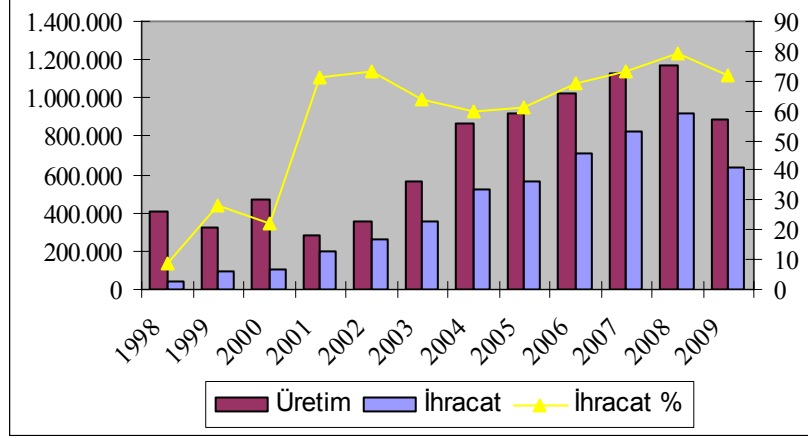
İlk etki, yapılan üretimin dış piyasalara yönelik olması ile ihracatı artırmasıdır. Türkiye’de Otomotiv sanayi üretiminin, yurtiçinde talebin azlığına karşın arzın yüksek oluşundan ötürü ihracata dönük bir yapısı vardır.2008 yılında Türkiye’de üretilen otomotiv ürünlerinin %79’u, 2009 yılında ise %72’si yurt dışına ihraç edilmiştir.<sup>62</sup> Grafik 2.3’de Türkiye’de üretilen traktör dahil otomotiv üretim ve ihracat rakamları verilmektedir.

<sup>61</sup> Batmaz, Tekeli, 2009, a.g.e, s:145

<sup>62</sup> Otomotiv Sanayicileri Derneği, OSD, 2009 Yılı Değerlendirme Raporu 2010/04 [www.osd.org.tr](http://www.osd.org.tr) Erişim: 29.03.2010, ss:9-14



**Grafik 2.3. İhracat/Toplam Üretim (Traktör Dahil)**



	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Üretim	405.001	325.291	468.381	285.737	357.405	563.450	864.073	916.062	1.026.427	1.132.951	1.171.917	884.466
İhracat	37.926	92.051	104.744	202.158	261.934	358.745	518.595	561.078	706.402	829.879	920.763	637.855
İhracat %	9	28	22	71	73	64	60	61	69	73	79	72

Kaynak: www.osd.org.tr

Türkiye’de faaliyet gösteren yabancı sermayeli otomotiv firmalarının, Türkiye’nin ihracatına ne oranda katkı sağladığını incelemek için, yabancı sermayeli otomotiv ana sanayii firmalarının toplam ihracat içindeki payları tablo 2.5’de incelenmiştir. Tabloda görülebileceği üzere, Türk Otomotiv Sanayiinde faaliyet gösteren 10 yabancı sermayeli ana sanayi firmasının Türkiye’nin ihracatı içindeki payları 2007 yılında %12,2, 2008 yılında %10,71 ve 2009 yılında %9,56 olarak gerçekleşmiştir. 2008 ve 2009 yıllarında yaşanan düşüşleri global ekonomik kriz sonucu uluslararası piyasalarda meydana gelen talep daralmasına bağlamak mümkündür. Türkiye otomotiv ürünleri ihracatının yüzde 90’ının gerçekleştiği Avrupa pazarında 2008 yılı sonunda başlayan daralmanın otomotiv sanayi üzerindeki etkileri, aynı yılın Ağustos ayında sipariş iptalleriyle kendini göstermeye başlamıştır ve bu durum 2008 yılının sonunda ve 2009 yılında ihracatın düşmesine neden olmuştur. Ancak yine de yabancı sermayeli otomotiv ana sanayii firmalarının Türkiye’nin ihracatı içindeki payı oldukça önemli bir yer tutmaktadır. Tablo da dikkat çeken bir diğer önemli husus 2009 yılına kadar yabancı sermayeli otomotiv ana sanayii firmalarının ihracat rakamlarının düzenli olarak artmış olmasıdır. 2009 yılında ise toplam ihracata paralel olarak, yabancı sermayeli otomotiv ana Sanayii firmalarının ihracat rakamlarında da düşüş gözlenmiştir.

**Tablo 2.5. Yabancı Sermayeli Otomotiv Ana Sanayii Firmalarının Türkiye'nin Toplam İhracatındaki Payları (2000-2009,\$)**

Yıllar	YSOASF İhracatı <sup>1</sup> (milyon \$) (1)	Toplam İhracat <sup>2</sup> (milyon \$) (2)	(1/2)*100 (%) (3)
2000	1.005	27.775	3,62%
2001	1.769	31.335	5,64%
2002	2.558	36.060	7,09%
2003	4.320	47.253	9,14%
2004	7.253	63.167	11,48%
2005	7.662	73.477	10,43%
2006	9.750	85.535	11,40%
2007	13.103	107.272	12,21%
2008	14.143	132.027	10,71%
2009	9.767	102.139	9,56%

Notlar:  
(1) Yabancı Sermayeli Otomotiv Ana Sanayii Firmalarının İhracatı  
(2) Yıllara Göre Türkiye'nin Toplam İhracatı  
(3), Toplam ihracat içinde YSOASF ihracatının yüzde olarak payı.  
Kaynak: 1)2008 yılına kadar olan veriler için: İSO verilerinden, OSD, "Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçinde Otomotiv Sanayii", Rapor 2009/7, Temmuz 2009, [http://www.sedefed.org/documents/OSD\\_ISO\\_500-2008.pdf](http://www.sedefed.org/documents/OSD_ISO_500-2008.pdf), Erişim: 23.03.2010;2009 yılı verileri OSD 2009 Yılı Değerlendirme Raporu 2010/04 [www.osd.org.tr](http://www.osd.org.tr) Erişim: 29.03.2010 2) TÜİK, [www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr), Erişim: 29.03.2010

Burada sadece yabancı sermayeli ana sanayii firmalarına ait verilerin incelenmesinin sebebi, yan sanayi firmalarına ait veri toplama güçlüğüdür. Nitekim otomotiv yan sanayii firmalarına ait toplam ithalat ve ihracat rakamları yıllık olarak yayınlasa da, analiz firma bazında detaylandırılmamakta, bu da yabancı sermayeli yan sanayii firmalarının toplam içindeki payının hesaplanamamasına sebep olmaktadır. Ancak Türkiye'de sektörlere göre ihracat verileri incelenerek, otomotiv sektörünün ana ve yan sanayii olarak ülke ihracatına ne ölçüde katkı yaptığı hakkında fikir sahibi olunabilir. Türkiye'de 2009-2010 yıllarında sektörlere göre ihracat rakamları, Tablo 2.6'da verilmiştir. Türkiye'nin 2009 yılı toplam ihracat rakamlarına bakıldığı zaman, Taşıt Araçları ve Yan Sanayii sektörünün 16.8 milyar dolar ile ülke sıralamasında ilk sırada yer aldığı görülmektedir. 2010 yılının Ocak-Şubat ayı ihracat verilerine bakıldığında, 2,9 milyar dolar ile yine ilk sırada Taşıt Araçları ve Yan Sanayii sektörü yer almaktadır. Ayrıca 2010 yılı Ocak Şubat ayları ihracat verileri, 2009 yılının aynı dönemi ile karşılaştırıldığında, Taşıt Araçları ve Yan Sanayii sektörü ihracatının 2010 yılında %40 arttığı görülmektedir. Toplam ülke ihracatı aynı dönemler içerisinde

incelendiğinde, 2009 yılı ilk iki aylık verileri 13,8 milyar dolar iken, 2010 yılının aynı dönem verileri %16'lık bir artış ile 16,1 milyar dolar seviyesine yükselmiştir. Buradan da anlaşılacağı üzere, Türk otomotiv ana ve yan sanayinin ülke ihracatı üzerinde önemli bir etkisi mevcuttur.

**Tablo 2.6. Türkiye’de Sektörlere Göre İhracat (2009-2010, 1.000\$)**

Sıra No	Sektörler	2009 Toplam	Ocak-Şubat			
			2009	2010	2010/2009 (%)	2010 (%) Pay (Share)
1	Taşıt Araçları ve Yan Sanayi	16.876.610	2.100.145	2.944.955	40,2	18,3
2	Hazırgiyim ve Konfeksiyon	13.297.909	2.104.469	2.314.721	10,0	14,4
4	Kimyevi Maddeler ve Mamülleri	9.664.715	1.152.963	1.686.554	46,3	10,5
3	Demir Çelik Ürünleri	11.030.486	1.968.072	1.491.523	-24,2	9,3
5	Elektrik-Elektronik ve Makina	8.561.778	1.110.192	1.338.327	20,5	8,3
7	Tekstil ve Hammaddeleri	5.514.480	768.181	958.959	24,8	5,9
6	Makine ve Aksamları	5.607.072	836.440	876.661	4,8	5,4
9	Demir ve Demir Dışı Metaller	4.494.096	593.332	834.045	40,6	5,2
10	Hububat, Bakliyat, Yağlı Tohumlar	3.648.365	607.843	627.405	3,2	3,9
11	Çimento ve Toprak Ürünleri	3.085.283	419.002	475.198	13,4	2,9
12	Madencilik Ürünleri	2.507.373	276.480	472.689	71,0	2,9
13	Ağaç Mamülleri, Orman Ürünleri	2.501.354	355.388	414.751	16,7	2,6
14	Yaş Meyve ve Sebze	1.955.040	339.012	355.525	4,9	2,2
15	Fındık ve Mamülleri	1.183.971	138.651	197.763	42,6	1,2
21	Canlı Hayvan, Su Ürünleri ve Mam	828.729	143.147	159.366	11,3	1,0
16	Kuru Meyve ve Mamülleri	1.111.730	163.924	159.250	-2,9	1,0
17	Halı	1.086.295	129.016	158.548	22,9	1,0
18	Deri ve Deri Mamülleri	1.064.715	152.903	156.184	2,1	1,0
19	Meyve Sebze Mamülleri	1.034.853	142.512	153.670	7,8	1,0
20	Değerli Maden ve Mücevherat	978.469	141.390	143.661	1,6	0,9
22	Tütün	737.821	168.755	138.920	-17,7	0,9
23	Zeytin ve Zeytinyağ	209.359	39.004	44.661	14,5	0,3
24	Kesme Çiçek	49.150	10.328	10.163	-1,6	0,1
25	Diğer Sanayi Ürünleri	45.019	6.779	9.054	33,6	0,1
26	Diğerleri (Birik Kaydı Zorunlu Olmayan Ürünler) *	4.554.327	0	0	***	0,0
	<b>TOPLAM (Total)</b>	<b>101.628.999</b>	<b>13.867.928</b>	<b>16.122.553</b>	<b>16,3</b>	<b>100,0</b>

Kaynak: Otomotiv Sanayicileri Derneği, OSD, “Otomotiv Sanayii Dış Ticaret Raporu”, Rapor No:2010/06, Şubat 2010 ww.osd.org.tr, erişim tarihi: 31.02.2010, s:4

Otomotiv sektöründe faaliyet gösteren yabancı sermayeli firmaların, ödemeler dengesi üzerinde beklenen ikinci etki ise, ithal ikamesi sağlayarak ödemeler dengesinin ithalat ile döviz ödemeleri yükünü azaltmasıdır. Otomotiv sektörünün ana ve yan sanayii firmaların toplam ithal ikamesi etkisini söylemek güçtür. Konu, otomotiv ana sanayii özelinde incelendiğinde elde edilen sonuçlar Tablo 2.7’de özetlenmiştir. Tablodaki verilere göre, Türkiye’de üretim faaliyeti gösteren 10 adet yabancı sermayeli otomotiv ana sanayii firmasının Türkiye iç pazarına yaptığı satışların toplamı (binek araç,ticari araç ve traktör satışları toplamı) 2007 yılında 264.108 araç , 2008 yılında 219.307 araç ve 2009 yılında 239.153 araçtır. Bu rakamlar, 2007 yılı toplam otomotiv ürünü satışının %41,6’sı, 2008 yılı toplam otomotiv ürünleri satışının %41,7’si ve 2009

yılı toplam otomotiv ürünleri satışının %41,5'dir. Dolayısı ile, Türkiye'de faaliyet gösteren yabancı sermayeli otomotiv ana sanayii firmalarının ülke içinde kurmuş oldukları üretim tesisleri sayesinde, Türkiye pazarındaki otomotiv ürünleri talebinin yarısına yakınının yerli ürünlerle karşılandığı söylenebilir.

**Tablo 2.7. Yabancı Sermayeli Otomotiv Ana Sanayii Firmalarının Türkiye Otomotiv Ürünleri Pazarındaki İthal İkamesi Etkisi**

FİRMALAR	Üretim (Adet) <sup>1</sup>			İhracat (Adet) <sup>2</sup>			İç Pazar Satışları (Adet) <sup>3</sup>		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009
OYAK RENAULT	263.656	286.695	277.572	204.428	252.232	222.278	59.228	34.463	55.294
TOFAŞ	212.493	267.436	253.090	146.177	209.443	168.353	66.316	57.993	84.737
FORD OTOSAN	285.953	268.761	173.456	221.741	217.876	128.388	64.212	50.885	45.068
TOYOTA	161.516	126.521	72.264	154.386	119.586	69.097	7.130	6.935	3.167
HYUNDAI ASSAN	90.190	81.590	48.652	69.224	61.000	17.136	20.966	20.590	31.516
HONDA TÜRKİYE	23.663	50.073	18.264	7.732	34.926	9.172	15.931	15.147	9.092
TÜRK TRAKTÖR	18.350	22.102	14.296	5.761	9.648	8.808	12.589	12.454	5.488
M. BENZ TÜRK	18.982	20.800	6.492	8.708	9.083	3.317	10.274	11.717	3.175
MAN TÜRKİYE	2.069	1.696	1.544	1.699	1.538	1.180	370	158	364
A.I.O.S.	7.842	10.007	1.817	750	1.042	565	7.092	8.965	1.252
<b>A: YSOASF TOPLAM</b>	<b>1.084.714</b>	<b>1.135.681</b>	<b>867.447</b>	<b>820.606</b>	<b>916.374</b>	<b>628.294</b>	<b>264.108</b>	<b>219.307</b>	<b>239.153</b>
<b>B: Türkiye Otomotiv Pazarı Toplam Satışlar (Adet) - İthal+Yerli Araç toplamı<sup>2</sup></b>							<b>634.206</b>	<b>526.544</b>	<b>575.865</b>
<b>C: Türkiye Otomotiv Pazarı İthal araç satışı<sup>2</sup>(Adet)</b>							<b>355.752</b>	<b>306.087</b>	<b>313.917</b>
<b>D: Türkiye Otomotiv Pazarı toplam satışlar içerisinde ithalat oranı ((C/B)*100)</b>							<b>56%</b>	<b>58%</b>	<b>55%</b>
<b>E: Türkiye Otomotiv Pazarı Yerli araç satışı(Adet) (B-C)</b>							<b>278.454</b>	<b>220.457</b>	<b>261.948</b>
<b>Türkiye İç Pazarında Satılan Toplam Otomotiv Ürünleri içerisinde YSOASF payı (Adet) (A/B)</b>							<b>41,6%</b>	<b>41,7%</b>	<b>41,5%</b>
<b>Türkiye İç Pazarında Satılan Yerli Otomotiv Ürünleri içerisinde YSOASF payı (Adet) (A/D)</b>							<b>94,8%</b>	<b>99,5%</b>	<b>91,3%</b>
<b>Not: YSOASF : Yabancı Sermayeli Otomotiv Ana Sanayii Firmaları</b>									
<b>Kaynaklar:</b>									
(1) 2007-2008 yılları firmalar bazında üretim rakamları:OSD, Raporlar, 1963-2008 yılları Model Bazında Üretim, erişim:01.04.2010,http://www.osd.org.tr/1963-2008.pdf; 2009 yılı firmalar bazında üretim rakamları: OSD,İstatistik, Model Bazında Üretim, Aralık 2009, erişim:01.04.2010, http://www.osd.org.tr/2009model.pdf									
(2)2007-2008-2009 yılları firmaların adet bazında ihracat rakamları:OSD, Raporlar, 2009 yılı raporu , s:19, Türkiye otomotiv pazarı verileri, OSD, Raporlar, 2009 yılı raporu s:20; http://www.osd.org.tr/2009rapor.pdf, erişim:01.04.2010;									
(3) İç pazar satışları, üretim miktarlarından ihracat miktarları çıkartılarak bulunmuştur.									

Tabloda dikkat çeken bir diğer önemli nokta, Türkiye otomotiv pazarında ithal ürün talebinin yerli ürünlere nazaran daha fazla olduğudur. Öyle ki, tabloda “D” satırında görüldüğü üzere, Türkiye’de satılan otomotiv ürünlerinin 2007 yılında %56’sı, 2008 yılında %58’i, 2009 yılında ise %55’i yurt dışından ithal edilmektedir. İthal ürün talebinin toplam talep içerisindeki payının yüksek oluşu, Türk otomotiv sektörünün zayıf noktalarından biridir.

Türkiye otomotiv ürünleri pazarında satılan yerli otomotiv ürünlerinin 2007 yılında %94,8'i, 2008 yılında %99,5'i, 2009 yılında ise %91,3'ü yabancı sermayeli otomotiv ana sanayii firmaları tarafından üretilmiştir. Bu durum, iç piyasa da satılan yerli otomotiv ürünlerinin tamamına yakınının yabancı sermayeli otomotiv ana sanayii firmaları tarafından üretildiği göstermektedir.

Konunun buraya kadar olan kısmını özetlemek gerekirse, Türk otomotiv sektöründe faaliyet gösteren yabancı sermayeli firmaların, gerek ihracata yaptıkları katkı, gerekse de yurt içi talebin ithal ikamesi olarak karşılanması neticesinde, ülke ekonomisinde ödemeler dengesi üzerinde olumlu bir etkiye sahip oldukları söylenebilir. Ancak unutulmamalıdır ki, bir sektörün ödemeler dengesinin cari hesap kısmında pozitif bir etkiye sahip olması için, ihracat ve ithal ikamesi oranları kadar, ithalat oranları da önemlidir. Nitekim, sektör içindeki firmaların üretim veya ihracat rakamları ne kadar büyük olursa olsun, üretim veya satış faaliyetleri esnasında ithal girdi oranları çok yüksekse, ödemeler dengesinde pozitif bir etkiden bahsetmek mümkün olmayacaktır.

Yerli veya yabancı sermayeli otomotiv firmalarının ihracat ve üretim rakamları yıllık olarak düzenli bir biçimde yayınlansa da, firmalar bazında ithalat rakamları açıklanmamaktadır. Bu sebeple, yabancı sermayeli otomotiv firmalarının, ödemeler dengesinin cari hesap kısmındaki etkisi net olarak söylenemez. Yine de, otomotiv sektörün genelinin dış ticaret dengesini incelemek, sektör içerisinde hem üretim hem de ihracat anlamında önemli bir yer tutan yabancı sermayeli otomotiv firmaları hakkında genel bir sonuca ulaşmak için faydalı olacaktır.

Tablo 2.8'de, Türkiye İstatistik Kurumu (TUIK) tarafından yayınlanan Standart Ticaret Sınıflandırmasına (SITC Rev.3) göre, otomotiv sektörünün Türkiye ekonomisi dış ticaret dengesi üzerindeki etkisi 2005-2009 yılları arasında incelenmiştir.

**Tablo 2.8. Standart Ticaret Sınıflandırmasına Göre (SITC Rev.3) 781, 782, 783, 784, 785, 786 Numaralı Kalemlerde Dış Ticaret Görünümü (2005–2009, \$)**

Standart Ticaret Sınıflandırmasına Göre (SITC Rev.3) 781, 782, 783, 784, 785, 786 Nolu Kalemlerde3				
Dış Ticaret Görünümü (2000-2009, milyon \$)				
Motorlu kara taşıtları, bisiklet ve motosikletler, bunların aksam ve parçası		2009		
		İhracat (\$)	İthalat (\$)	Dış Ticaret Dengesi (\$)
781	Motorlu yolcu taşıtları (binek otomobilleri vb.)	6.088	4.267	1.821
782	Eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar	2.439	561	1.878
783	10+ kişi taşımaya mahsus motorlu taşıtlar, çekiciler	1.112	319	793
784	Motorlu taşıtların aksam ve parçaları ile şase ve karoserleri	2.037	3.417	-1.380
785	Motosikletler, bisikletler, sakatlar için koltuklar vb. aksam parçaları	60	110	-50
786	Römorklar ve yarı römorklar	163	73	90
<b>Toplam</b>		<b>11.899</b>	<b>8.747</b>	<b>3.152</b>
2008				
781	Motorlu yolcu taşıtları (binek otomobilleri vb.)	7.475	4.555	2.920
782	Eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar	5.339	1.403	3.936
783	10+ kişi taşımaya mahsus motorlu taşıtlar, çekiciler	1.833	834	999
784	Motorlu taşıtların aksam ve parçaları ile şase ve karoserleri	2.947	5.201	-2.254
785	Motosikletler, bisikletler, sakatlar için koltuklar vb. aksam parçaları	70	167	-97
786	Römorklar ve yarı römorklar	330	201	129
<b>Toplam</b>		<b>17.994</b>	<b>12.361</b>	<b>5.633</b>
2007				
781	Motorlu yolcu taşıtları (binek otomobilleri vb.)	6.840	4.749	2.091
782	Eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar	4.315	1.249	3.066
783	10+ kişi taşımaya mahsus motorlu taşıtlar, çekiciler	1.627	799	828
784	Motorlu taşıtların aksam ve parçaları ile şase ve karoserleri	2.588	4.885	-2.297
785	Motosikletler, bisikletler, sakatlar için koltuklar vb. aksam parçaları	62	159	-97
786	Römorklar ve yarı römorklar	271	197	74
<b>Toplam</b>		<b>15.703</b>	<b>12.038</b>	<b>3.665</b>
2006				
781	Motorlu yolcu taşıtları (binek otomobilleri vb.)	5.645	4.271	1.374
782	Eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar	3.072	1.249	1.823
783	10+ kişi taşımaya mahsus motorlu taşıtlar, çekiciler	946	775	171
784	Motorlu taşıtların aksam ve parçaları ile şase ve karoserleri	1.900	4.255	-2.355
785	Motosikletler, bisikletler, sakatlar için koltuklar vb. aksam parçaları	53	444	-391
786	Römorklar ve yarı römorklar	115	152	-37
<b>Toplam</b>		<b>11.731</b>	<b>11.146</b>	<b>585</b>
2005				
781	Motorlu yolcu taşıtları (binek otomobilleri vb.)	4.374	4.298	76
782	Eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar	2.500	1.692	808
783	10+ kişi taşımaya mahsus motorlu taşıtlar, çekiciler	892	564	328
784	Motorlu taşıtların aksam ve parçaları ile şase ve karoserleri	1.508	3.400	-1.892
785	Motosikletler, bisikletler, sakatlar için koltuklar vb. aksam parçaları	56	319	-263
786	Römorklar ve yarı römorklar	100	107	-7
<b>Toplam</b>		<b>9.430</b>	<b>10.380</b>	<b>-950</b>

Kaynak: <http://tuikrapor.tuik.gov.tr/reports>

Tablo 2.8’de Uluslararası Standart Ticaret Sınıflandırmasına göre (SITC Rev.3) “motorlu kara taşıtları, bisiklet ve motosikletler, bunları aksam ve parçaları” kaleminin ana ve yan sanayi ürünlerine yönelik tüm alt kalemlerinde, 2005–2009 dönemindeki ihracat ve ithalat miktarları sunulmuştur. Tabloda görülebileceği üzere, Türk Otomotiv sektörü, ana ve yan sanayi toplamında, 2005 yılında dış ticaret açığı vermiş ancak ardından gelen 2006-2009 yılları arasında ithalattan fazla ihracat gerçekleştirerek dış

ticaret fazlası vermiştir. Tabloda dikkat çekici bir diğer husus, 781-782 ve 783 numaralı otomotiv ana sanayine yönelik kalemlerin söz konusu tüm yıllarda ihracat oranının ithalat oranından yüksek olmasına ve dış ticaret fazlası verilmesine rağmen, özellikle 784 ve 785 numaralı otomotiv yan sanayi faaliyetlerine ait kalemlerde dış ticaret dengesinin sürekli negatif olduğudur. Bu nokta, Türk Otomotiv Yan Sanayi sektörü için bir gelişim noktasıdır. Ülke içinde üretilen otomotiv aksam ve parçalarının çeşitliğini arttırmak ve teknoloji seviyesini yükseltmek suretiyle, ithalata bağımlılık azaltılmalıdır.

### **2.3.2.3.Vergi Geliri Etkisi**

Otomotiv sektörü, kayıt altına alınan üretim ve ticari faaliyeti nedeniyle güvenilir ve kesin bir vergi kaynağı niteliğindedir. 2008 yılında Türkiye'deki otomotiv sanayi firmalarının ödediği vergiler ve ücretler incelendiğinde bu rakamın toplamının yaklaşık olarak 4,45 milyar YTL olduğu görülmektedir. Bu rakamın yaklaşık 983 milyon YTL'sini net ücret ve ikramiyeler oluştururken, diğer kısmını vergiler ve sosyal sigorta primleri gibi ödemeler oluşturmaktadır.<sup>63</sup> Türkiye'de 2008 yılında Otomotiv Sanayii firmalarının ödedikleri vergiler ve ücretler Tablo 2.9'da verilmiştir.

---

<sup>63</sup> OSD,Otomotiv Sanayicileri Derneği, 2009-I, a.g.e. ss:30-32

**Tablo 2.9. Türkiye’de Otomotiv Sanayii Firmalarının Ödedikleri Vergiler ve Ücretler (TL) – 2008**

<b>OTOMOTİV SANAYİİ FİRMALARININ ÖDEDİKLERİ VERGİLER VE ÜCRETLER (milyon TL) - 2008</b>			
<b>VERGİ VE ÖDEMELER</b>	<b>YSOASF Toplamı</b>	<b>Genel TOPLAM</b>	<b>Genel Toplam içinde YSOASF payı</b>
NET ÜCRET VE İKRAMIYELER Net wages, salaries and bonuses	821	983	84%
GELİR VERGİSİ Income tax	264	302	87%
SOSYAL SİGORTA PRİMİ İŞÇİ VE İŞVEREN Social insurance premium paid by employee and employers	368	428	86%
DAMGA VERGİSİ Stamp duty	8	9	89%
DİĞER KESİNTİLER Other taxes	72	79	91%
İSTİH. EDİLEN. ÖDEME. VE VERGİ. TOPLAMI Total production and tax payment	1.534	1.802	85%
İTH. ÖDE. TOP. VERGİ VE RESİM. (K.D.V. HARIÇ) Total import taxes and duties (Excl. V.A.T.)	62	85	73%
VERGİ DAİRELERİNE ÖDENEN K.D.V Value added tax (V.A.T.) paid to tax offices	69	77	90%
DİĞER VERGİLER Other taxes	436	441	99%
KURUM STOPAJ VERGİSİ Association tax	240	249	96%
<b>T O P L A M / Total</b>	<b>3.876</b>	<b>4.454</b>	<b>87%</b>
Not: YSOASF: Yabancı Sermayeli Otomotiv Ana Sanayii Firmaları			
Kaynak:OSD 2009-I Otomotiv Sanayii Genel Ve İstatistik Bülteni, <a href="http://www.osd.org.tr/cata2009.pdf">http://www.osd.org.tr/cata2009.pdf</a> , ss:30-32 erişim: 01.04.2010			

Tablodan da görülebileceği üzere, yabancı sermayeli otomotiv ana sanayii firmalarının ödedikleri vergi ve ücretlerin toplamı yaklaşık olarak 3.9 milyar YTL değerindedir. Bu tutar, otomotiv sanayii firmalarının ödedikleri vergi ve ücretlerin %87’sini oluşturmaktadır. Dolayısı ile otomotiv sektöründe faaliyet gösteren yabancı sermayeli otomotiv ana sanayi firmalarının, ülke ekonomisinde önemli bir vergi gelir etkisi olduğu söylenebilir.

#### **2.4. Türk Otomotiv Sanayiinin Güçlü ve Zayıf Yönleri**

Çalışmanın bu bölümünde, Türk Otomotiv Sektörünün güçlü ve zayıf yönleri analiz edilecektir. Bunun yanında çalışmanın genel konusu Türk Otomotiv Sektörünün Yabancı Sermaye Yatırımları çekme konusundaki rekabet gücü olduğu için, sektörün güçlü ve zayıf noktaları ana hatlarıyla ele alınacaktır. Unutulmamalıdır ki, sektörün mevcut sorunlarının çözümü ve güçlü noktalarının ön plana çıkarılması, sektörün verimliliğini arttıracak ve bu da yabancı sermaye yatırımlarını çekme konusunda ülkenin rekabet gücünü olumlu yönde etkileyecektir.



## 2.4.1. Sektörün Zayıf Yönleri

### 2.4.1.1. Kapasite fazlalığı

1990'lı yıllardan itibaren Türkiye'de üretim yapan otomotiv firmalarının sayısı artması sonucu Türk otomotiv sektörünün yıllık üretim kapasitesi her geçen yıl artmıştır. Buna karşın iç talebin yetersiz ve istikrarsız oluşu ve yüksek ithal ürün talebi, kapasite kullanım oranlarının istenen seviyelere ulaşamamasına sebep olmuştur. Tablo 2.10'da Türk Otomotiv Sektöründe yıllara göre kapasite kullanım oranları verilmiştir.

**Tablo 2.10. Türk Otomotiv Sanayinde Yıllar İtibariyle Kapasite Kullanım Oranları**

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
KAPASİTE KULANIMI	49%	49%	50%	36%	29%	35%	52%	73%	76%	81%	86%	77%	42%

Kaynak:OSD, Otomotiv Sanayicileri Derneği, 2009 Yılı Değerlendirme Raporu 2010/04  
www.osd.org.tr Erişim: 29.03.2010, ss:9

Türk Otomotiv sektöründe kapasite kullanım oranının en yüksek olduğu yıl %86 kapasite kullanım oranı ile 2007 yılıdır. 2008 yılında %77'ye düşen kapasite kullanım oranı, 2009 yılında küresel krize bağlı olarak düşen üretim adetleri sebebiyle %42 oranına gerileyerek 2001 yılından bu yana görülen en düşük seviyeye gerilemiştir. Araç tipleri açısından kapasite kullanım oranlarına bakıldığında, binek ve hafif ticari araçlarda kapasite kullanım oranının 2008 yılında %80 iken 2009 yılında 59'a düştüğü, ağır ticari araçlarda ise 2008 yılında %73 olan kapasite kullanım oranının 2009 yılında %37'ye gerilediği görülmektedir.<sup>64</sup>

Kapasite kullanım oranlarının istenilen düzeye ulaşamaması, üretim maliyetlerinin artmasına ve yapılan yatırımların amortisman sürelerinin uzamasına sebep olmaktadır. Üretim maliyetlerinin artması firmaları kârın arttırılması hedefinden uzaklaştırmakta, satış fiyatlarının yükselmesine sebep olarak firmaların rekabetçiliklerini olumsuz yönde etkilemektedir.

<sup>64</sup> Otomotiv Sanayicileri Derneği, OSD, 2010/04,a.g.e., s:9

#### **2.4.1.2. Yetersiz ve İstikrarsız İç Talep**

Türkiye'nin 1996 yılında Gümrük Birliği'ne girmesi beraber, taşıt aracı ithalatı artış göstermeye başlamış ve ithalattaki bu artış günümüze kadar devam etmiştir. Türk Otomotiv sektörü özellikle Gümrük Birliği'nin tamamlanmasından sonra gerçek anlamda uluslararası rekabet ile karşı karşıya kalmıştır.

Bir önceki başlık altında incelenen Türk otomotiv sanayiinde kapasite kullanım oranlarının düşük olması sorununun bir sebebi de, yurt içi talebin yetersizliği ve istikrarsızlığıdır. Türkiye'de 2009 yılında 884.466 adet araç üretilmiştir. Buna karşılık aynı yıl 575.867 adet araç satışı gerçekleşirken satılan bu araçların 313.917 adedi yurtdışından ithal edilmiştir. Bu durumda toplam satışlar içinde ithalat payının %55 oranında gerçekleştiği görülmektedir. 2009 yılında Türkiye pazarında 261.950 adet yerli araç satışı gerçekleşmiştir.<sup>65</sup> Bu rakam, otomotiv sektöründe kapasite fazlalığı yaşayan Türkiye için çok düşüktür. Yetersiz olan iç talebin üretim yerine ithalatla karşılanması hem Türkiye'deki otomotiv sanayi firmalarını olumsuz yönde etkilemekte hem de dış ticaret dengesine olumsuz etki yapmaktadır.

İç talebin yerli ürünlere yönelmesi, üretim miktarlarını arttıracak, dış ticarete olumlu etki yapacak, üretim miktarlarındaki artış sonucunda maliyet düşürücü etki yaratacaktır. Ayrıca iç talebin yerli ürünlere yönelmesi, Türkiye'de üretim yapmayan yabancı sermayeli firmaları, doğrudan yabancı sermaye yatırımları vasıtasıyla Türkiye'de üretim tesisi kurmaya teşvik edecektir. Dolayısı ile bu yönde hükümetin yerli ürün talebini arttıracak teşvik ve vergi politikaları geliştirmesi yerinde olacaktır.

#### **2.4.1.3. Satış Vergilerinin Yüksekliği**

Türkiye'de otomotiv ürünlerine uygulanan satış vergilerinin yüksek oluşu, bu ürünlere olan talebi önemli ölçüde etkilemektedir. Otomotiv ürünleri üzerindeki yüksek vergi yükü, otomotiv piyasasındaki talebi baskılayacaktır. Türkiye'de otomotiv ürünlerine uygulanan vergilerin gelişmiş otomotiv sanayilerine sahip ülkelere göre oldukça yüksek olduğu görülmektedir.

---

<sup>65</sup> Otomotiv Sanayicileri Derneği, OSD, 2010/04,a.g.e., s:6

Türkiye’de otomobil satışında, ÖTV ve KDV olmak üzere iki tür vergi uygulanmaktadır. Kullanılmamış (sıfır) otomobil tesliminde KDV oranı %18 ’dir.<sup>66</sup> Binek otomobiller için ÖTV oranlarına bakıldığında, bu oranın otomobilin motor silindir hacmine göre değiştiği görülmektedir.

Motor silindir hacmi 1600 cm<sup>3</sup>’ü geçmeyen araçlar için Türkiye’de uygulanan ÖTV oranı % 37’dir. 1600–2000 cm<sup>3</sup> arasında olan araçlar için uygulanan ÖTV oranı %60, 2000 cm<sup>3</sup>’ü geçen araçlarda ise ÖTV oranı % 84 oranındadır.<sup>67</sup>

Görüldüğü gibi Türkiye’de otomotiv satışlarında uygulanan aşırı yüksek vergiler, iç pazardaki talebi daraltmakta ve sektörü olumsuz yönde etkilemektedir.

#### **2.4.1.4. Ana ve Yan Sanayi Arasında İşbirliği Eksikliği**

Günümüzde küresel otomotiv sektöründe rekabet, firmaların tedarik zincirleri arasında gerçekleşmektedir. Tedarik zincirindeki tüm aktörler (üreticiler, tedarikçiler, dağıtıcılar, mağazalar vs.) stratejik ortaklık kapsamında hareket ederek uzun süreli, karşılıklı anlayış çerçevesinde ilişkiler kurmak zorundadırlar. Aksi takdirde rekabet edemez duruma düşerler. Gelişmiş otomotiv sanayilerine sahip ülkelerde, ana ve yan sanayi arasında güven unsurunun ön planda olduğu, işbirliğine dayalı ilişkiler kurulduğu görülmektedir. Bu durum, bu ülkelerin otomotiv endüstrilerinin rekabet gücünü arttırmakta ve onları diğer ülkelere karşı üstün duruma getirmektedir.

Türk otomotiv sanayiinde güçlü bir yan sanayinin varlığından söz edilebilir. Oluşan bu güçlü yapının iyi kullanılarak, ana ve yan sanayi firmaları arasında işbirliğine dayalı ilişkilerin geliştirilmesi büyük önem taşımaktadır. Türkiye’de ana ve yan sanayi ilişkileri incelendiğinde ortaya çıkan bazı problemleri aşağıda özetlenmiştir:

- Ana ve yan sanayi arasında; kalitenin ve verimliliğin artırılması, maliyet düşürme ve ürün geliştirmeye yönelik ortak faaliyetler yeterli düzeye ulaşamamıştır.

---

<sup>66</sup>Gelir İdaresi Başkanlığı, “Güncel KDV Oranları”, <http://www.gib.gov.tr/index.php?id=830>, Erişim:25.03.2009

<sup>67</sup>Gelir İdaresi Başkanlığı, “Güncel ÖTV Oranları” [http://www.gib.gov.tr/fileadmin/mevzuatek/otv\\_oranlari\\_tum/OTVIsayililiste-OpenPage.htm](http://www.gib.gov.tr/fileadmin/mevzuatek/otv_oranlari_tum/OTVIsayililiste-OpenPage.htm), Erişim:01.04..2010

- Ana ve yan sanayi arasındaki ilişkiler sözleşme çerçevesinde gerçekleşmektedir. Ancak, sözleşme süreleri genelde kısadır. Gelişmiş otomotiv endüstrisine sahip ülkelerde ise uzun süreli işbirliğine dayalı sözleşmeler mevcuttur.
- Tedarikçi firmalar, üretimlerinde ağırlığı teşkil eden üründe tek bir ana firmayla çalışmayıp, birçok firmaya ürün teslimatı yapmak durumunda olduğundan ana ve yan sanayi firmaları arasındaki işbirliğinde sorunlar ortaya çıkmaktadır
- Yan sanayici seçiminde maliyet faktörü geçmişe göre önemini kaybetmiş olsa da halen ön planda olduğu görülmektedir.
- Sözleşmelerin genelde kısa süreli olması, verilen siparişlerin yatırım yapmayı ekonomik kılacak büyüklükte olmayışı ve değişken bir yapı arz etmesi, enflasyonist bir ortamda girdi fiyatlarındaki artışların zaman zaman satış fiyatına yansıtılmaması, ödemelerdeki gecikmeler yan sanayiciyi zor durumda bırakmaktadır.

Yan sanayi ve ana sanayi ilişkilerinin stratejik işbirliğine dayalı şekilde artması halinde otomotiv sektörünün rekabet gücünü arttıracığı ve ülke ekonomisine olumlu katkı yapacağı açıktır.<sup>68</sup>

#### **2.4.2. Sektörün Güçlü Yönleri**

Türk Otomotiv Sektörü, geliştirilmesi gereken zayıf noktalarının yanı sıra, önemli avantajlara sahiptir.

Bu avantajlardan ilki, Türkiye'nin coğrafi konumudur. Türkiye, Türk Cumhuriyetleri ve Ortadoğu gibi gelişmekte olan ülkeler ve Avrupa Birliği pazarlarına yakın bir coğrafi konumda bulunmaktadır. Bu da Türkiye'de üretilen otomotiv sanayii ürünlerinin, uygun bir lojistik maliyeti ile bu pazarlara girebilmesini sağlamaktadır. Gümrük Birliği başta olmak üzere AB ile sürdürülen entegrasyon süreci, Türkiye'de üretilen otomotiv sanayii ürünlerinin sözü edilen pazarlara girişini kolaylaştırmaktadır.

---

<sup>68</sup> Bedir, 2002, a.g.e.

Türkiye Otomotiv sektörünün bir diğer güçlü yönü, gelişme potansiyeli olan geniş bir otomotiv pazarına sahip olmasıdır. Otomotiv ürünlerine olan güçlü talep, geniş ve artış eğilimli nüfus yapısıyla desteklenmektedir. Ancak bu avantajdan daha fazla yararlanılabilmesi için, yurtiçi otomotiv ürünleri piyasasında yerli ürün talebinin artması gerekmektedir.

Otomotiv sanayiinde üretim yapan yabancı sermayeli firmalara bakıldığında, dünya otomotiv sanayiinde lider durumda olan birçok önemli firmanın Türkiye’de üretim faaliyeti gerçekleştirdiği görülmektedir. Bu da yabancı sermayeli yatırımcıların Türkiye’yi bir üretim merkezi olarak kabullendiğini işaret etmektedir. Otomotiv ana sanayiindeki bu yapı, yıllar geçtikçe giderek güçlenen bir otomotiv yan sanayiinin doğmasını sağlamıştır. Yapılması gereken, sektörde gelişim noktalarının tespit edilmesi ve uygulamaya alınacak rekabet arttırıcı politikalar ile daha fazla doğrudan yabancı sermaye yatırımının ülkeye giriş yapmasını sağlamaktır.

Ayrıca Türkiye Otomotiv sanayinde eğitimli, ekonomik işgücü varlığı ve otomotiv sanayii ünlerinin uluslararası kalite standartlarına ve teknik mevzuatlara uygunluğu, sektörün diğer güçlü yanlarıdır.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN DOĞRUDAN YABANCI SERMAYE YATIRIMLARI ÇEKME POTANSİYELİ VE RAKİP ÜLKELERLE KARŞILAŞTIRILMASI

#### 3.1 Türkiye'nin Uluslararası Otomotiv Piyasasında Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarını Çekme Konusunda Rekabet Ettiği Ülkeler

Otomotiv Sektörü küreselleşmenin boyutlarını yoğun olarak gösteren sektörlerin başında gelmektedir. Sektörde çoğu zaman karşılaşılan kapasite fazlalığı probleminin yarattığı mali yük, pazar paylarının sınırlı büyümesi, ucuz fiyata kaliteli, konforlu ve performanslı araç talebi, tüketicilerin sürekli talep ettiği ürün çeşitliliği ve bu taleplerin yarattığı yüksek AR-GE maliyetleri, yoğun rekabeti ve düşük kar marjlarını doğurmuş, bu durum da sektörde şirket evliliklerinin gündeme gelmesine neden olmuştur. 1980'li yıllarda dünya otomotiv sektöründe otomobil üreticisi 80 civarında firma varken, bu sayı günümüzde 20'lere düşmüştür. Gelecek yıllarda bu sayının daha da düşmesi beklenmektedir.

Amerikalı araştırma kuruluşu Sloan Foundation'un 1999 yılında yayınladığı bir araştırma raporunda, küresel otomotiv sektöründe rekabet anlayışının 1990'lı yıllarda bir dönüşüm sürecine girdiği vurgulanmıştır. Araştırmaya göre otomotiv sektöründe tek bir merkezden yapılan üretimin tüm dünyaya ihraç edilmesini içeren yerli rekabet modelinden (domestic competition model) , bölgesel üretim merkezlerinin ve satış ağlarının önem kazandığı küresel rekabet modeline (global competition model) doğru bir geçiş yaşanmaktadır.<sup>69</sup> Bu geçiş süreci ile birlikte, gelişmekte olan ülkeler eskiden sadece eski otomotiv modellerinin satıldığı bir pazar olarak görülürken, yeni rekabet yaklaşımı ile bu ülkeler ileri teknoloji otomotiv ürünlerinin daha ucuz maliyetle

---

<sup>69</sup> Radosevic,S, Rozeik A., "Foreign Direct Investment and Restructuring in the Automotive Industry in Central and East Europe", University College London, Center for the Study of Economic and Social Change in Europe Working Paper No:53, March 2005, s:5

üretilebildiği birer üretim üssü olarak algılanmaya başlamıştır. Otomotiv ana sanayii firmalarında görülen bu yaklaşım etkisini otomotiv yan sanayii firmalarında da göstermiş, bu firmalar küresel anlamda rekabetçiliklerini koruyabilmek için geliştirmekte olan ülkelerde üretim faaliyeti başlatmışlardır. Bunun sonucunda bir yandan büyük otomotiv ana sanayii firmaları dünya çapında üretim merkezlerini arttırırken, diğer yandan da otomotiv yan sanayii firmaları ana sanayii firmalarının üretim tesisi kurduğu bölgelerde üretim faaliyetine başlayarak “global tedarikçi” sistemini oluşturmaya başlamışlardır.

Tüm bu gelişmeler çok uluslu otomotiv ana ve yan sanayii firmalarını en uygun fiyatla en kaliteli üretim yapacakları merkezlere doğru yatırım yapmaya iterken, otomotiv sektöründe doğrudan yabancı sermaye yatırımları çekmeyi hedefleyen geliştirmekte olan ülkeler arasında da yoğun bir rekabet süreci başlamıştır.

Türkiye içinde bulunduğu coğrafi bölge içerisinde, otomotiv sektöründe önemli bir pazar olduğu gibi aynı zamanda önemli bir üretim üssü olarak da dikkat çekmektedir. Türkiye’de otomotiv sektörünün ihracata yönelik bir yapısı vardır. 2007 yılından beri ihraç edilen otomotiv ürünleri, toplam otomotiv ürünleri üretiminin %70’inden daha fazladır. 2009 yılında Türkiye’de üretilen 884 bin otomotiv ürünün 638 bin’i yurtdışına ihraç edilmiştir. Bu rakam toplam üretimin %72’sini oluşturmaktadır.<sup>70</sup> Türk Otomotiv sektörünün ihracatının ülkelere göre dağılımı incelendiğinde, binek otomobil ihracatı yapılan ülkeler ihracat hacmi sırası ile Fransa, Rusya, İtalya, Almanya, Slovenya, İspanya; hafif ticari araç ihracatı yapılan ülkeler ihracat hacmi sırası ile İtalya, İngiltere, Almanya, Fransa, İspanya, Rusya, ağır ticari araç ihracatı yapılan ülkeler ihracat hacmi sırası ile Almanya, Fransa, İngiltere, Romanya, Rusya ve İtalya’dır.<sup>71</sup> Bu dağılımda dikkat çeken en önemli husus, belirtilen 3 otomotiv ürünü kaleminde de Türk Otomotiv Sektörü ihracatının büyük bölümünün Avrupa ülkelerine yapıldığıdır.

---

<sup>70</sup> Otomotiv Sanayicileri Derneği, OSD, 2010/04, ss:9-14

<sup>71</sup> Türkiye İstatistik Kurumu, TUIK, SITC Rev3 Standart Ticaret Sınıflandırması Kalemlerine Göre 2008 Yılı İhracat ve İthalatın En Yoğun Olduğu İlk Altı Ülke, Rapor 781 binek araç ,782 hafif ticari araç ve 783 ağır ticari araç kalemlerine göre oluşturulmuştur. <http://www.tuik.gov.tr/jsp/duyuru/upload/vt/vt.htm>, Erişim:03.07.2009

Tablo 3.2’de inceleneceği üzere, Türkiye otomotiv sektörüne doğrudan yabancı sermaye yatırımı yapan ülkeler, Avrupa, ABD ve Uzakdoğu ülkeleridir. Bu ülkelerin Türkiye’de üretim tesisi yatırımı yapmasındaki en önemli sebeplerden biri, Türkiye’nin Avrupa pazarı için sahip olduğu lojistik avantajdır. Ayrıca Türkiye Asya pazarı için de diğer Avrupalı otomotiv üreticisi ülkelere nazaran lojistik avantaja sahiptir.

Ancak Türkiye, içinde bulunduğunda coğrafyada, çok uluslu otomotiv firmaları için üretim maliyeti ve lojistik avantajı sunan tek ülke değildir. Benzer avantajlara sahip Doğu Avrupa ülkeleri dikkate alındığında, Türkiye’nin öncelikle kendi bölgesindeki Doğu Avrupa ülkeleri ile otomobil sektörü yatırımlarını çekme konusunda rekabet içinde olduğu görülmektedir. Doğu Avrupa Bölgesi, çok uluslu otomotiv firmalarının doğrudan yabancı sermaye yatırımı yapmak konusunda tercih ettiği öncelikli bölgelerden biridir. Bölgenin batı Avrupa ve Asya pazarları arasında geçiş niteliği taşıyan lojistik konumu, bölgede gelişim gösteren otomotiv pazarı, piyasa ekonomisine başarı ile geçiş yapan gelişmekte olan ülkeler tarafından sunulan ucuz ve kaliteli işgücü aynı zamanda bölgedeki ülkelerin yatırım teşvikleri ile de birleşince, bölge otomotiv sektörü yatırımcıları için cazip bir merkeze dönüşmüştür.<sup>72</sup> 2008 yılında dünyada motorlu araç üretiminin %9’u, 2009 yılında ise %7’si Doğu Avrupa Bölgesinde tarafından karşılanmıştır. Ayrıca Doğu Avrupa pazarında 2008 yılında 6 milyon (dünya genelinin %9’u), 2009 yılında ise 3,5 milyon (dünya genelinin %5’i) motorlu kara taşıtı satışı gerçekleşmiştir.<sup>73</sup> Dolayısı ile bölge hem otomotiv üretimi hem de satışı anlamında önemli bir merkez halini almaktadır.

Konu bu açıdan ele alındığında, otomotiv sektöründe yabancı sermaye yatırımı çekme konusunda Türkiye’nin en önemli rakipleri Polonya, Çek Cumhuriyeti, Romanya ve Macaristan’dır. UNCTAD 2003 Dünya Yatırım raporunda da Çek Cumhuriyeti, Macaristan ve Polonya Türkiye’nin yabancı sermaye yatırımlarını çekme konusunda rakibi ülkeler olarak ele alınmıştır. Bu ülkelerin Türkiye’nin DYSY çekme konusunda rekabet ettiği ülkeler olarak sınıflandırılmasının sebepleri aşağıda belirtilmiştir.

---

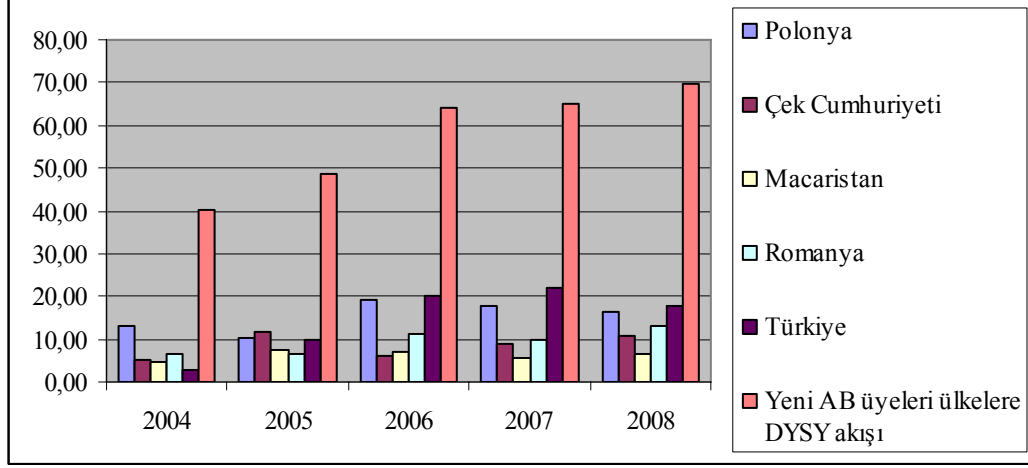
<sup>72</sup> Radosevic,S,Rozeik,2005, a.g.e., ss:6-9

<sup>73</sup> Otomotiv Sanayicileri Derneği, OSD, 2010/04, ss:4-5



- Doğu Avrupa ¼lkeleri olan Polonya, ek Cumhuriyeti, Romanya ve Macaristan, Avrupa ve ABD pazarları için T¼rkiye'nin olduğu gibi lojistik avantaja sahiptirler.
- S¼z¼ edilen ¼lkelerde gelişmiş bir otomotiv ana ve yan sanayii faaliyeti mevcuttur.
- S¼z¼ edilen ¼lkelerde ucuz, kaliteli ve esnek iş g¼c¼ arzı mevcuttur. Bu fakt¼r çok uluslu otomotiv firmaları için ucuz ve kaliteli ¼retim temel şartı olarak kabul edilmektedir.
- Eski demir perde ¼lkeleri olarak bilinen bu ¼lkeler, Sovyetler Birliğinin yıkılmasının ardından merkezi ekonomiden serbest piyasa ekonomisine geçiş yapmış ve bunun sonucu pek çok yapısal reformu ¼lke ekonomilerinde hayata geçirmeye başlamışlardır. Ekonomik d¼n¼ř¼m s¼recinde bu ¼lkeler yabancı sermaye yatırımlarını ekonomik b¼y¼menin anahtar fakt¼rlerinden biri olarak g¼rm¼ř ve yabancı sermaye yatırımlarını kendilerine çekebilmek için geniş çaplı teşvik politikaları devreye almışlardır.
- Bu ¼lkeler sahip oldukları lojistik avantaj sonucunda, Avrupalı yatırımcılar g¼z¼nde cazip birer yatırım merkezine d¼n¼řm¼řlerdir.
- S¼z konusu d¼rt ¼lkeye yapılan doğrudan yabancı sermaye yatırımları yıllar içinde artan bir seyir g¼stermektedir. Ayrıca bu ¼lkelerin geçtiğimiz yıllarda Avrupa Birliğine kabul¼, Avrupalı yatırımcılar g¼z¼nde bu ¼lkeleri daha cazip birer yatırım merkezi haline getirmiştir.
- S¼z konusu d¼rt ¼lke, Merkezi Doğu Avrupa ve yeni AB ¼yeleri ¼lkeler arasında en çok DYSY çeken ¼lkelerdir. (bkz Tablo 3.1.)

**Tablo 3.1. Polonya, Macaristan, Çek Cumhuriyeti, Romanya ve Türkiye'ye DYSY akışları (2004-2008, milyar dolar)**



	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Polonya</b>	13,10	10,40	19,20	17,60	16,50
<b>Çek Cumhuriyeti</b>	5,00	11,70	6,00	9,10	10,70
<b>Macaristan</b>	4,50	7,70	6,80	5,60	6,50
<b>Romanya</b>	6,40	6,50	11,40	9,80	13,30
<b>Türkiye</b>	3	10,00	20,20	22,00	18,00
<b>Yeni AB üyeleri ülkelere DYSY akışı</b>	40,100	48,60	64,20	64,80	69,70

Kaynak: (Türkiye verileri hariç)PAIZ, List of Major foreign investors in Poland, www.paiz.gov.pl, s:4-5, erişim:03.4.2010, Türkiye verileri için:UNCTAD, World Investment Report 2008 verilerinden derlenmiştir.

Not: Yeni AB üyeleri ülkeleri DYSY akışı içerisinde, Türkiye verileri dahil değildir.

Tablo 3.1’de görülebileceği üzere Polonya, Macaristan, Çek Cumhuriyeti ve Romanya’ya doğru gerçekleşen DYSY akımları yıllar içerisinde artan bir seyir göstermektedir. Ayrıca yeni AB üyesi ülkeler içerisinde DYSY yatırımları girişinde 2008 verilerine göre Polonya birinci, Romanya ikinci, Çek Cumhuriyeti üçüncü ve Macaristan beşinci sırada yer almaktadır.<sup>74</sup> Türkiye’ye giren DYSY, 2006 yılından beri söz konusu dört ülkeye yapılan yıllık girişlerden fazladır. Ancak 2008 yılında, global ekonomik krizin etkisi ile birlikte Türkiye ve Polonya’ya yapılan doğrudan sermaye yatırımlarında azalma görülürken, Çek Cumhuriyeti, Macaristan ve Romanya’nın DYSY girişlerini arttırdığı gözden kaçırılmamalıdır.

Ayrıca Tablo 3.2’de Türkiye’nin Doğu Avrupa Otomotiv Sanayinde Yabancı yatırım çekme konusunda rekabet ettiği ülkeler ve bu ülkelerde üretim yapan yabancı

<sup>74</sup> PAIZ, “List of Major foreign investors in Poland”, www.paiz.gov.pl, s:4-5, erişim:03.4.2010

sermayeli otomotiv firmalarına yer verilmiştir. Tablodan da görülebileceği üzere, rekabet edilen dört ülkede de çok uluslu otomotiv firmalarının üretim faaliyetleri bulunmaktadır.

**Tablo 3.2. Doğu Avrupa’da Türkiye’nin Rekabet Ettiği Ülkeler ve Bu Ülkelerde Üretim Yapan Çok Uluslu Otomotiv Firmaları**

	Üretim Yeri	Yabancı Sermayeli Firma	Ürün	Marka	Yabancı Sermayeli Firma Menşei
<b>ÇEK CUMHURİYETİ</b>	Kolin	PSA - TOYOTA	Binek Araç	Peugeot, Citroën, Toyota	Fransa- Japonya
	Kvasiny	VOLKSWAGEN AG	Binek Araç	Skoda	Almanya
	Mlada Boleslav	VOLKSWAGEN AG	Motor-Binek Araç	Skoda	Almanya
	Nosovice	HYUNDAI	Binek Araç	Hyundai	Güney Kore
	Vrchlabi	VOLKSWAGEN AG	Binek Araç	Skoda	Almanya
Vysoké Myto	FIAT GROUP	Kamyon	Irisbus (IVECO) -KAROSA	İtalya	
<b>MACARİSTAN</b>	Esztergom	SUZUKI	Binek Araç	Suzuki, Fiat, Opel	Japonya-İtalya-ABD
	Győr	VOLKSWAGEN AG	Motor-Binek Araç	Audi	Almanya
	Kecskemet	DAIMLER AG	Binek Araç	Mercedes-Benz (from 2012)	Almanya
	Szentgotthard	GENERAL MOTORS	Motor	GM	ABD
<b>POLONYA</b>	Bielsko-Biala	FIAT - GM	Motor-Binek Araç	Fiat, GM motor	İtalya-ABD
	Gliwice	GENERAL MOTORS	Binek Araç	Opel/Vauxhall	ABD
	Jelcz-Laskowice	TOYOTA MOTOR EUROPE	Motor	Toyota Motor	Japonya
	Niepolomice	MAN Nutzfahrzeuge	Kamyon	MAN	Almanya
	Polkowice	VOLKSWAGEN AG	Motor	Volkswagen Motor	Almanya
	Poznan	MAN Nutzfahrzeuge	Otobüs	MAN,Star	Almanya
	Poznan	VOLKSWAGEN AG	Hafif Ticari	Volkswagen	Almanya
	Slupsk	SCANIA AB	Otobüs	SCANIA	İsveç
	Starachowice	MAN Nutzfahrzeuge	Otobüs-Kamyon	MAN, Star, Neoplan	Almanya
Tychy	FIAT GROUP	Binek Araç	Fiat, Ford, GM Motor	İtalya-ABD	
Warsaw	UKRAVTO	Binek Araç	Chevrolet	Ukrayna	
<b>ROMANYA</b>	Pitesti	RENAULT SA	Motor-Binek/Ticari Araç	Dacia	Fransa
	Craiova	FORD OF EUROPE	Motor-Ticari Araç	Ford	ABD
<b>TÜRKİYE</b>	Adapazari	FIAT GROUP	Otobüs	IVECO-OTOYOL	İtalya
	Adapazari	TOYOTA MOTOR EUROPE	Binek Araç	Toyota	Japonya
	Aksaray	DAIMLER AG	Kamyon	Mercedes-Benz	Almanya
	Ankara	MAN Nutzfahrzeuge	Otobüs	MAN, Neoplan	Almanya
	Bursa	TOFAS - FIAT	Binek/Ticari Araç	Fiat, Peugeot, Citroën	İtalya-Fransa
	Bursa	RENAULT SA	Motor-Binek Araç	Oyak Renault	Fransa
	Gebze	HONDA	Binek Araç	Honda	Japonya
	Gebze	ISUZU	Otobüs-Kamyon	Isuzu	Japonya
	İstanbul	DAIMLER AG	Otobüs	Mercedes-Benz, Setra	Almanya
	Inönü	FORD OF EUROPE	Motor	Ford Motor	ABD
	Izmit	HYUNDAI	Binek Araç	Hyundai-Assan Otomotiv	Güney Kore
Kocaeli	FORD OF EUROPE	Motor-Ticari Araç	Ford Otosan	ABD	

Kaynak:ACEA, Association of European Automobile Manufacturers,Automotive Plants in Europe 2009

Polonya, Macaristan, Çek Cumhuriyeti ve Romanya, ikinci dünya savaşı ardından Sovyetler Birliğinin etkisi altına giren ve 1980’li yılların sonuna kadar merkezi ekonomi ile yönetilen ülkelerin arasında yer almışlardır. 1990’lı yılların başında sosyalist sistemin yıkılması ile birlikte, bu dört ülke tekrar merkezi planlamadan piyasa ekonomisine yönelen ülkelerin başında gelmişlerdir.

“Geçiş ekonomileri kavramı, merkezi planlamayı terk ederek, piyasa ekonomisi sistemi kurmaya çalışan eski sosyalist ülkeleri ifade etmek için kullanılmaktadır.”<sup>75</sup> Geçiş ekonomilerini kendi içlerinde Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri, Baltık Cumhuriyetleri, Bağımsız Devletler Topluluğu ve Asya geçiş ülkeleri olarak sınıflandırmak mümkündür. Bu sınıflandırma IMF tarafından ülkelerin ekonomik ve coğrafi özellikleri göz önüne alınarak yapılmıştır.<sup>76</sup> Polonya, Macaristan, Çek Cumhuriyeti ve Romanya, Orta ve Doğu Avrupa Geçiş ekonomileri olarak adlandırılan ülke gurubunun içinde yer almaktadırlar. Orta ve Doğu Avrupa geçiş ekonomilerinin, diğer ülkelere oranla piyasa ekonomisine başarılı bir biçimde entegre oldukları kabul edilmektedir. “Bunun sebebi, bu ülkelerde kurumsallaşmanın ekonomik dönüşüm süreci öncesi başlamış olmasıdır. Öyle ki Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinde bağımsız merkez bankası, özel üretim sektörleri piyasa ekonomisine geçişten önce oluşmaya başlamıştır. Bu sebeple piyasa ekonomisi ile ilgili bilgi stoğuna sahip bu ülkeler, daha az maliyet ile ve daha kısa sürede piyasa ekonomisine entegre olmayı başarmışlardır.”<sup>77</sup>

Geçiş ekonomilerinin piyasa ekonomisine yönelmeleri, 1980’li yıllarda yavaşlayan ekonomik büyüme ve aynı yıllarda işsizlik oranlarında yaşanan artıştır. Ayrıca ülke ekonomilerinde tarım sektöründen ağır sanayii sanayi sektörüne yönlendirilen yatırım önceliği, toplam üretim kapasitesi ve üretim verimliliği artışını beraberinde getirememiştir. Tüketim malları üretiminde düşüş yaşanırken, tarım sektörü de modern gelişmelerden uzak kalarak verimliliğini kaybetmiştir. Makro ekonomik dengelerde yaşanan bu bozulma sonucunda “gizli işsizliğin açık işsizliğe dönüşmesi, yüksek bütçe açıkları, para arzının sınırsız artışı ve yüksek enflasyon gibi sorunlarla karşılaşmıştır. Hemen tüm sosyalist ülke vatandaşlarının hayat standartlarında büyük ve dramatik düşüşler yaşanmıştır.”<sup>78</sup>

---

<sup>75</sup> Gerard Roland, “*Transition And Economics: Politics Markets And Firms*”, The MIT Press, London: 2000, s. 1.

<sup>76</sup> Bayraktar, Cahide, “*Geçiş Ekonomilerinde Özelleştirme ve Yabancı Sermaye Hareketleri*”, Gazi Üniversitesi, SBE, Yayınlanmamış yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2006, ss:6-7

<sup>77</sup> Kolodko, Grzegorz W., “*Ten years of post socialist transition: The lesson for policy reforms*” 2004, <http://worldbank.org/html/dec/Publications/Workpapers/WPSI800series/wps1866/wps11866.pdf> erişim: 04.06.2007

<sup>78</sup> Angresano, J. “*An Alternative Scenario for Central and Eastern European Transformation*” Journal of Economic Studies, Volume 21, Number 3, 1994, s. 23

Bu ekonomik problemler, sosyalist rejim henüz tam olarak yıkılmadan önce bile, ülkelerin bazı ekonomik reformları gerçekleştirmelerine sebep olmuştur. “Kamu mülkiyetli şirketlerin yanında küçük boyuttaki özel mülkiyetli şirketlere de izin 1980’li yıllarda verilmeye başlanmıştır. Özel mülkiyetli küçük şirketler ilk başlarda daha çok perakende ticaret, hizmet ve restoran sektörlerinde faaliyet göstermeye başlamışlardır. Bu arada, kamu işletmelerine de daha fazla özerklik verilmiştir. Ayrıca Polonya ve Macaristan gibi ülkelerde bu dönemde yabancı sermaye yatırımlarına izin vermeye başlandığı görülmektedir.”<sup>79</sup>

“Merkezi planlı ekonomiden, serbest piyasa ekonomisine geçiş kavramı, temelde; ekonomik faaliyetlerin, fiyatların ve piyasa işlemlerinin serbestleştirilmesini, kaynakların en etkin kullanılacak şekilde yeniden dağıtılmasını, makro ekonomik istikrarın sağlanabilmesi için piyasa ağırlıklı enstrümanların geliştirilmesini, özelleştirmeler ve sıkı bütçe disiplini uygulamaları ile ekonomik verimlilik sağlanmasını, mülkiyet hakları, sağlam ve işler bir hukuki sistem ve şeffaf pazar oluşturulmasını kapsamaktadır.”<sup>80</sup>

1990’lu yıllardan itibaren, merkezi planlı ekonomilerin piyasa ekonomisine yönelimleri hız kazanmıştır. 1991 yılında Washington’da Dünya Bankası, IMF ve Doğu Avrupa ülkelerinin bir araya gelmesi ile “Washington Konsensüsü” olarak da anılan bir toplantı düzenlenmiş ve geçiş ekonomilerinin piyasa mekanizmasına geçişinin kuramsal çerçevesi belirlenmiştir.

“Washington konsensüsü içinde yer alan önlemler ; piyasa ekonomisini yerleştirmek üzere yapısal dönüşümün ve ekonomik istikrarın araçlarını da oluşturmaktaydı. Piyasa mekanizmasını gerçekleştirmek üzere uygulanan yapısal dönüşüm ve istikrar politikası süreçleri mali disiplin, vergi reformu, finansal serbestleşme, döviz kuru düzenlemeleri, fiyatların ve ticaretin serbestleştirilmesi,

---

<sup>79</sup> Rider,C., Knell,M., “*Behind The Crisis in Centrally Planned Economy.*” Socialist Economies in Transition: Appraisals of the Market Mechanism, Edited by Mark Knell And Christine Rider, Aldershot: Edward Elgar Publishing, 1992, s. 2.

<sup>80</sup> Arıkan, Z., “*Geçiş Ekonomilerinde Mali Disiplin*” Kırgızistan-Türkiye Manas Üniversitesi, Küreselleşme ve Geçiş Ekonomileri Uluslararası Sempozyumu, 02-04 Mayıs 2002, Bişkek-Kırgızistan, Yayın No:29(3), s.210

doğrudan yabancı yatırımlara izin verilmesi, özelleştirme, deregülasyon ve mülkiyet haklarının düzenlenmesini kapsıyordu.”<sup>81</sup>

Doğrudan yabancı sermaye yatırımları Orta ve Doğu Avrupa ülkelerine önce özelleştirme ile birlikte gelmiş ve devlet mülkiyetinden çıkartılan kamu yatırımları yabancı sermayeli firmalar tarafından satın alınmıştır. “Özelleştirme sürecinin sonları doğru ise özelleştirme gelirlerindeki düşüşe rağmen, yabancı sermayenin artış hızını koruduğu dikkate alındığında yabancı yatırımcıların “*greenfield investment*” olarak adlandırılan yeni yatırım alanlarına yöneldiği görülmektedir.”<sup>82</sup>

Geçiş süreci içerisinde Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri özelleştirmeyi ve doğrudan yabancı sermaye yatırımlarını hızlı ekonomik gelişme ve kalkınmanın sağlanması için birer enstrüman olarak kullanmışlardır. Ancak her ülkede uygulanan özelleştirme politikaları ve yöntemleri ile yabancı sermaye yatırımlarının ülkeye giriş biçimi farklılık göstermektedir.

Orta ve Doğu Avrupa (CEE) ekonomilerinin planlı ekonomiden piyasa ekonomisine geçişleri, bu ülkelerdeki otomotiv sektörlerinde de yapısal değişimlere sebep olmuştur. “Ekonomik dönüşüm süreci öncesi üretim miktarı, üretim kalite standartları ve teknolojileri bakımından batılı otomotiv üreticilerinin gerisinde bulunun CEE ülkeleri otomotiv sektörü, dönüşüm süreci ile birlikte ülke ekonomilerini kalkındıran katma değeri yüksek bir sektör haline gelmiştir. Bu ülkelerin dünya ekonomileri ile bütünleşme kararı almalarından sonra, pek çok büyük otomobil üreticisi firma bu ülkelere yatırım yapmış, yerli otomotiv firmaları ya büyük otomotiv firmalarına dahil olmuş ya da bu firmalar ile stratejik ortaklık kurmuştur.”<sup>83</sup>

### 3.1.1. Polonya

Polonya 1990’lı yıllarda merkezi ekonomiden piyasa ekonomisine geçişte ilk olumlu sonuçları alan ülkedir. 1989 yılında iş başına gelen Solidarnost hükümeti, eski sosyalist hükümetten devralınan yüksek enflasyon problemi başta olmak üzere pek çok

---

<sup>81</sup> Özüğurlu, H.Y., “*Merkezi Planlamada Dönüşüm ve İstikrar Sorunu: Rusya Örneği*” Uludağ Üniversitesi SBF, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Bursa, 2001, s. 77.

<sup>82</sup>Karabalık, H. “*Orta Avrupa Ülkelerinde Yabancı Sermaye Yatırımları ve Özelleştirme.*” Dış Ticaret Dergisi, Sayı:9 Yıl:3, Nisan 1998, s. 78.

<sup>83</sup> Von Hirschhausen, C., Bitzer, J., “*The Globalization of Industry and Innovation in Eastern Europe: From Post-socialist restructuring to international competitiveness*”, Edward Elgar Publishing, 2000, s:59

sorun ile karşı karşıyaydı. Bu problemlerin aşılabilmesi için 1990'lı yılların başında ekonomik, yapısal ve politik pek çok reformun hayata geçirilmesi amaçlanmıştır.

“Solidarnost hükümetinin ekonomide yapısal dönüşümü sağlamak için yaptığı ilk icraatlarından biri de üretim üzerindeki özel mülkiyet sınırlamalarının kaldırılması için çıkarılan yasaydı. Bu yüzden özel mülkiyet sınırlamalarının kaldırılması yanında geniş çaplı özelleştirme programları da hazırlanmıştı”.<sup>84</sup>

1991–1992 yılları arasında kişisel gelir vergisi, katma değer vergisi gibi vergiler ülkeye tanıtılmıştır. Endüstri ve dış ticaret anlamında Polonya'da tekel karşıtı bir politika izlenmeye başlanmıştır. Bu gelişmelerin ardından Polonya'ya hızla giren batı ağırlıklı yabancı sermaye bu ülkedeki yatırım alanlarını kendi programlarına göre yeniden şekillendirmiştir. 1991 tarihli Yabancı Yatırım Kanunu ve ardından gelen düzenlemeler ile, yabancı sermayeli yatırımların önünü açmak için mevzuat basitleştirilmiş, muhasebe gereksinimleri azaltılmış ve yabancı sermayenin ülkenin önde gelen devlet kuruluşlarıyla özgürce anlaşma yapabilmelerine izin verilmiştir.<sup>85</sup>

Dönüşümün ilk yıllarında Polonya'da kamu teşebbüslerinin özelleştirilmesinde üzerinde durulan bir yöntem sermaye özelleştirilmesi denilen, eski şirketleri Hazine mülkiyetine geçirip, yerli ve yabancı yatırımcılara bölümler halinde veya tamamen satılmasıydı.<sup>86</sup> Bu yöntem, yabancı sermaye yatırımlarının özelleştirme ile birlikte ülkeye girişini hızlandırmaktaydı.

DYSY'lerin Polonya'da özelleştirme süreci içerisindeki yerini anlamak için yeni yatırımlara (greenfield investment) ve satın alınan kamu şirketlerinin oranına bakılması gerekmektedir. “OECD'ye göre Çek Cumhuriyetinde %67, Macaristan'da %60 ve Polonya'da %37 oranında özelleştirilen şirketlere yabancılar doğrudan yatırım yapmayı tercih etmişlerdir. Yabancılar Polonya'da özelleştirmeye oranla yeni yatırımlara daha fazla yatırım yapmışlardır. Polonya'da özelleştirme sürecinin yavaş

---

<sup>84</sup> Wellisz, S., “Poland Under Solidarity Rule.” Journal of Economic Perspectives, Volume 5, Number 4, Fall 1991, s. 216.

<sup>85</sup> Batmaz, Tekeli, 2009, a.g.e., s:80

<sup>86</sup> Mujzel, J., “Privatization in Poland: Its Achievements, Weaknesses and Dilemmas.” Privatization in the Transition Process Recent Experiences in Eastern Europe, Unctad: United Nations Publications, 1993, s. 125.

sürdürülmesi yabancıların satın alımlar yerine yeni doğrudan yatırımlara yönelmesi neden olmaktadır.<sup>87</sup>

Polonya’da yabancı sermaye yatırımları, 1992 yılında kurulan Polonya enformasyon ve Yabancı Yatırım ajansı (PAIZ) tarafından yürütülmektedir. PAIZ, Polonya’da ki yatırım ortamı hakkında bilgi vermek ve uluslararası alanda yatırım yapan çok uluslu şirketleri yatırım yaparken yatırımlarını bu ülkeye çekmek amacıyla 1992 yılında anonim şirket statüsünde kurulmuş, tamamen hazineye bağlı bir ajanstır. Ajansın faaliyetleri arasında, uluslararası yatırım yapan yatırımcılara gerekli bilgiyi sağlamak ve yön göstermek, yatırımcılara bu ülkede var olan yatırımcılarla ilişki kurmada yardımcı olmak ve bu hususta gerekli olan yasal, teknik ve finansal bilgiler vermenin yanı sıra uluslar arası yatırımcılarla, devletin ilgili mercileri arasında bir otomasyon sağlaması yer almaktadır.

2004 yılından beri üyesi olduğu Avrupa Birliğine ait pazarlara yakınlığı, şüphesiz Polonya’nın birlik içindeki ülkelerden Polonya’ya doğrudan yabancı sermaye yatırımı yapılmasındaki en önemli etkenlerden biridir. Fakat ABD yatırımcıları gibi diğer uzak ülke yatırımcılarını Polonya’da DYSY yapmaya iten faktörler, sermaye piyasalarının başarılı bir biçimde özelleştirilmesi ve liberalleştirilmesi, iç pazarın genişliği, Polonya’nın Avrupa Birliğine kabulünün yarattığı güven ve ayrıca ülkede ucuz ama kalifiye iş gücü arzının mevcudiyetidir.<sup>88</sup> Polonya, doğrudan yatırım girişlerinde yakaladığı başarıyı, serbest pazar ekonomisine hızlı adapte olmasına, mevzuatını yabancı yatırımcılar açısından liberal hale getirmesine ve Avrupa Birliği gibi bölgesel bütünleşme hareketlerinden uzak kalmayarak dışa açılmasına borçludur.<sup>89</sup>

Polonya’nın doğrudan yabancı sermaye yatırımlarını çekme konusunda sahip olduğu avantajlar, pazar büyüklüğü, nitelikli ve ucuz işgücü ve stratejik coğrafi konumunun yanı sıra aynı zamanda yeni yatırımcılara Avrupa Birliği fonlarından

---

<sup>87</sup> Romanowska, M., “*Economic Growth and Foreign Direct Investment: The Polish Case.*” Entrepreneurship and Economic Transition in Central Europe, Editor: Jean-Paul Larcon, Kluwer Academic Publishers, Boston, 1998, s. 116.

<sup>88</sup> Torrisi R., Delaunay C.J., Kocia A., Lubieniecka M., “*FDI in Transition Economies, The Case of Poland*”, Journal of Applied Business and Economics, Suffolk & Warsaw University, s:2

<sup>89</sup> Zorska, A., “*Evolution and Impacts in the Polish Economy*”, Eastern European Economics, Vol. 43, No.4, (July-August) 2004, p. 62.



yararlanabilme imkânı sunulmasıdır. 2007–2015 yılları arasında Polonya'nın Avrupa Birliği fonlarından en çok yararlanan ülke konumuna gelmesi beklenmektedir. Bu dönem içerisinde Avrupa Birliği bütçesinden toplam 67 milyar Euro değerinde bir bütçenin Polonya'ya aktarılması planlanmaktadır. Ülke bu bütçe ile çeşitli sektörlerde üretim yapısı modernizasyonuna gideceğini ve ayrıca alt yapı yatırımlarına kaynak ayracağını açıklamıştır.<sup>90</sup>

PAIZ'in uluslar arası yatırımcılar arasında düzenlediği bir araştırmaya göre Polonya'nın yatırımcılar açısından cazip bir ülke olarak kabul edilmesinin altında yatan faktörler, ülkenin önemli pazarlar arasında geçiş noktası sağlayan konumu (%84), geniş iç Pazar (%87), ülkenin hızlı ekonomik büyüme perspektifi (%83), kalifiye ve ucuz iş gücü (%81) ve Polonya'nın AB üyeliğine kabul edilmesi (%67) verilen cevaplar arasında yer almaktadır.<sup>91</sup>

Tüm bu gelişmelerin ardından, 1990 yılında Polonya'ya giren yıllık DYSY tutarı 89 milyon dolar iken 1999 yılında yıllık DYSY girişi 6,2 milyar dolar seviyesine yükselmiştir.<sup>92</sup> 2008 yılında ise yılına gelindiğinde ise Polonya yılık DYSY girişi 16.5 milyar dolar seviyesindedir. (Bkz Tablo 3.1) Ayrıca tablo 3.3'de, Polonya'da 2006 yılından bu yana kişi başına düşen DYSY stoğu verilmiştir. Tablodan da görülebileceği üzere kişi başına düşen DYSY stoğu yıllar içerisinde artan bir seyir izlemektedir.

**Tablo 3.3: Polonya Kişi Başına Düşen DYSY Stoğu (Dolar)**

Kişi Başına Düşen DYSY Stoğu (USD)					
	2006	2007	2008	2009	2010
Polonya	3.297	4.619	5.098*	5.414**	5.769**
* Tahminin Değer ** Öngörülen Değer Kaynak: Economist Intelligence Unit, 2009 (CzechInvest ajansının "Investment Climate in the Czech Republic , Ağustos 2009"adlı bülteninden alınmıştır. www.Czechinvest.org,erisim:01.05.2010, s:6					

<sup>90</sup> PAIZ, Why Poland, www.paiz.gov.pl, erişim tarihi: 30.10.2009

<sup>91</sup> İstanbul Sanayii Odası, İSO, "Uluslararası Doğrudan Yatırımlar ve Türkiye –Durum Tespiti ve Stratejik Plan", İstanbul,2002, www.iso.org.tr, erişim:20.05.2009, s:52

<sup>92</sup> Kaminski,B., Smarzynska B.K., "Foreign Direct Investment and Integration into Global Production and Distribution Networks: The Case of Poland", July 2001, World Bank Policy Research Working Paper No. 2646. Available at SSRN: <http://ssrn.com/abstract=632714>, s:7

Polonya'ya gelen yabancı sermayenin sektörel dağılımında ilk sırayı imalat sanayi almaktadır. İmalat sektöründe ise en büyük pay gıda maddelerine aittir. İkinci olarak kâğıt ve basım sanayi ürünleri, üçüncü olarak da taşıt araçları yer almaktadır. Yabancı sermaye dağılımında ikinci sırada finans ve ticaret sektörleri gelmektedir. Polonya'ya en çok yatırım yapan ülkeler AB üyesi ülkelerdir. Bu ülkeler arasında ağırlık Fransa, Hollanda, Almanya, İtalya ve İngiltere'dir. ABD ve Japonya'nın da Polonya'da küçümsenemeyecek miktarda yatırım faaliyetleri mevcuttur.<sup>93</sup>

2008 yılında Polonya'ya yatırım yapan yabancı sermayeli firmaların %87'si, yeşil alan yatırımlarına (greenfield investments) yönelmişlerdir. Öyleki 2008 yılında yeni kurulan 1758 firma içerisinde 1537'si yeni işletme yatırımdır.<sup>94</sup>

Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının Polonya Ekonomisi üzerindeki olumlu etkilerinden en önemlisi, ekonominin yeniden yapılandırılmasında ve modernizasyonunda üstlendiği etkin roldür. Ayrıca doğrudan yabancı sermaye yatırımları ile birlikte gelen teknolojik gelişme ve ilerleme, Polonya'da ekonomik büyüme ve kalkınmanın temel unsurlarından biri olmuştur. DYSY arz tarafındaki üretim kapasitesinde artış sağlarken, kısa dönemde ithalatın, uzun dönemde de ihracatın artmasına yardımcı olmuştur. Ülkeye gelen yabancı sermayeli firmalar öncelikle iç piyasa için üretim gerçekleştirirken, gümrük serbestisi ile birlikte AB pazarlarına olan yakınlığın da etkisi ile ihracata yönelinmiştir. Ülkenin az gelişmiş ve işsizlik seviyesi yüksek bölgelerinde oluşturulan özel yatırım alanlarında yoğunlaşan DYSY, yerli yatırımcıların da bu bölgeye yoğunlaşmasına yardımcı olmuştur.

DYSY'nin Polonya ekonomisi üzerindeki en önemli olumsuz etkisi ise, işsizliğin artışıdır. Pek çok kamu kurumunun özelleştirilmesi ve teknolojik değişimlerinin hızlanması ile işsizlik oranı önemli ölçüde artmıştır. İşsizlik oranlarının yüksek olması, Polonya emek piyasasında ücretlerin düşük seviyede kalmasına sebep olmaktadır. Bu özelliği ile Polonya doğrudan yabancı sermaye yatırımları için cazibesini korurken, ülke halkının yaşam refahının beklenen seviyede artmasını önlemektedir.

---

<sup>93</sup> Batmaz, Tekeli,2009, a.g.e., s:86

<sup>94</sup> PAIZ, a.g.e.

Tablo 3.4’de Polonya Ekonomisi genel makroekonomik göstergeleri 2009 yılı verileri verilmiştir.

**Tablo 3.4. Polonya Ekonomisi Makro Ekonomik Göstergeleri (2009)**

	GSYİH* (milyon \$)	Kişi Başı GSYİH (\$)*	Nüfus	Enflasyon (%)	Çalışan Nüfus <sup>1</sup> (%)	İşsizlik Oranı <sup>2</sup> (%)	Ekonomik Büyüme <sup>2</sup> (%)			
							2006	2007	2008	2009
EU (27) ortalaması			499.723.520	1,00	64,6	9,4	3,20	2,90	0,70	-4,20
Polonya	390.679	10.291	38.135.876	4,00	59,3	8,8	6,20	6,80	5,00	1,70

Notlar:(1) Çalışan Nüfus Hesaplama yöntemi: 15-64 yaş arası çalışan kişi sayısının bu yaş grubu arasındaki nüfusa bölünmesi ile bulunmuştur. (2)İşsizlik oranı hesaplanırken 15-75 yaş grubu arasında, referans alınan tarihte çalışmayan, referans alınan tarihten 2 hafta sonra çalışmaya başlamak için hazır olan ve referans alınan tarihten 4 hafta önce aktif olarak iş aramaya başlayan kişiler baz alınmıştır.  
Kaynak: (\*)International Monetary Fund, World Economic Outlook Database, April 2007 (2009 yılı verilerine ulaşamadığı için 2008 yılı verileri kullanılmıştır.) Diğer veriler için: Eurostat Database Tables <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/erisim:02.05.2010>

1995 yılından beri sergilediği büyüme oranlarıyla Polonya bugün en gelişmiş geçiş ekonomileri arasında yer almaktadır. Her ne kadar 2009 yılında ülkenin ekonomik büyüme oranında düşüş gözlenirse de, 2008 yılının ikinci yarısında etkisini hissettiren global ekonomik kriz ve aynı dönemde Avrupa Birliği ülkelerinin ekonomik büyüme ortalamasının negatif olduğu göz önüne alındığında, ülkenin 2009 yılında ekonomik büyümeyi sürdürebilmiş olması gözden kaçırılmamalıdır.

### 3.1.1.1. Polonya Otomotiv Sanayii

Polonya’nın merkezi ekonomi ile yönetildiği yıllarda, ülkede otomotiv sektörü, faaliyeti yok denecek kadar azdır. Ülkenin piyasa ekonomisine geçmesi ile birlikte yabancı sermaye yatırımlarına izin verilmiş, bunun sonucu gerçekleşen teknoloji transferi sayesinde de otomotiv sektöründe önemli gelişmeler yaşanmıştır.

Ucuz iş gücü maliyetleri, geniş iç Pazar ve kalifiye iş gücü, belli alanlarda uzmanlaşan ve bu alanlarda tüm dünyaya liderlik eden yan sanayii firmalarının gücüyle birleşince, Polonya küresel otomotiv sektörü yatırımcıları gözünde Avrupa’nın en çekici ülkelerinden biri haline gelmiştir.

Polonya Otomotiv Endüstrisi, ülkenin 1990’ların başında ilk özelleştirilen sektörlerinden biri olarak, ülke ekonomisinde gittikçe artan bir öneme sahip olmaya başlamıştır. “Öyle ki ekonomik dönüşümün ilk yıllarında otomotiv ürünlerinin ülke ihracatı içindeki payı %11 iken bu oran 1993 yılında %17’ye,1998 yılında ise %27’ye

çıkmıştır”<sup>95</sup> Veriler ekonomik dönüşüm süreci ile birlikte otomotiv sektörünün ülke ekonomisindeki öneminin giderek arttığına işaret etmektedir.

Polonya otomobil pazarının hukuksal çerçevesi 1400/2002 sayılı AB Direktifi ile çizilmiştir. Direktif motorlu taşıt ve tamir hizmetleri piyasasını serbestleştirmiştir. AB ülkelerinden Polonya’ya ithal edilen otomobillere gümrük vergisi uygulanmamaktadır. AB dışından ithal edilen otomobillere ise AB gümrük vergisi oranlarında vergi uygulanmaktadır. Bu oran yaklaşık %10’dur. Polonya’da satılan tüm yeni arabalara %22 katma değer vergisi uygulanmaktadır.

Tablo 3.5’de Polonya Otomotiv Sanayii 2008 yılı genel verileri verilmiştir.

**Tablo 3.5. Polonya Otomotiv Sanayii Genel Verileri 2008**

Otomotiv Sanayii Doğrudan İstihdam	125000
Toplam üretim içindeki payı	5,70%
Toplam Motorlu Taşıt Üretimi	785000
Toplam üretim içinde Binek Araç Sayısı	695000
Araç yoğunluğu (1000 kişi başına)	383
Kaynak: ACEA,Poland Country Report 2008,www.acea.be, erisim tarihi:12.04.2009	

Avrupa Otomobil Endüstrisinin binek araç üretiminin %4’ü Polonya tarafından karşılanmaktadır.2007 yılı verilerine göre, Polonya otomotiv endüstrisi 270 kayıtlı firmaya sahiptir ve bu sayının %80’i yan sanayii firmalarına aittir. Polonya’da otomotiv sanayiinde yaratılan istihdam 125.000 kişidir. Polonya Otomotiv Endüstrisinde üretilen ürünlerin %97’si yurt dışına ihraç edilmektedir. İhracat malları arasında ilk sıraları, binek araç, yedek parça, detay parça ve dizel motor almaktadırlar.2007 yılında otomotiv ürünleri ihracat değerinin 16,6 milyar Euro’ya ulaştığı tahmin edilmektedir, bu da toplam ulusal ihracatın %16,4’üne tekabül etmektedir. Polonya’da üretilen araç detay parçalarının %40’ından fazlası Almanya’ya ihraç edilmekte, Almanya’yı İtalya, Fransa, Belçika ve Çek Cumhuriyeti takip etmektedir. Polonya’da 13,5 milyon binek araç kayıtlıdır. Yerli araç satışının 2007 yılında 293.000 araç civarından olduğu belirtilmiştir.

<sup>95</sup> Kaminski,B., Smarzynska B.K., 2001,a.g.e., s:9

Bu rakam, Avrupa Birliği toplam yeni araç satışının %1,8'ini oluşturmaktadır ve yeni üye ülke pazarlarının %24 üstündedir.<sup>96</sup>

Son yıllarda, Polonya Otomobil pazarındaki tüketicilerin artan oranda yüksek kaliteli araçlara yönedikleri görölmektedir. Bunun sebebi artan refah oranı ve kredi kullanımında getirilen kolaylıklardır.2007 yılında Polonya'da kullanılan otomobil kredisinin tutarı bir önceki yıla göre %33 artarak 6,4 milyar Polonya Zlotisi seviyesinde gerçekleşmiştir. Bu da Polonya'nın Avrupa birliği içinde iç piyasa hacmi ile yabancı yatırımcıları kendine çekmeye devam edeceğinin bir göstergesi olarak kabul edilebilir.<sup>97</sup>

Polonya Otomotiv Endüstrisi 1990'lı yılların başında ilk özelleştirilen sektörlerin başında gelmektedir ve bugüne kadar 4 milyar Euro'dan fazla yabancı sermaye yatırımı çekmiştir. Otomobil ve otomotiv parçası üreticisi olan Fiat, GM, Volkswagen, Toyota, Fiat-GM Powertrain, Delphi, Faurecia, Isuzu, Eaton, Lear ve Volvo gibi pek çok uluslu firmanın Polonya'da üretim faaliyeti bulunmaktadır. Ayrıca Polonya Otomotiv Yan Sanayi lastik, koltuk, iç giydirme, elektronik, kablo tesisatı ve araç fren sistemleri konusunda uzmanlaşmıştır. Bu ülkede üretilen detay parçalar Mercedes, Nissan, Opel, Porsche, Toyota, Volkswagen, Isuzu, Fiat, Citroen, Honda, Peugeot, Volvo, BMW, Rolls-Royce, Lamborghini ve Ferrari gibi, hem Polonya'da üretim yapan hem de yapmayan otomotiv ana sanayii firmalarının araçlarına takılmaktadır.<sup>98</sup>

Polonya AR-GE alanında faaliyet gösterilmesi için yoğun bir talep ile karşı karşıyadır ve otomotiv endüstrisi bu pozitif trende öncülük eden sektörlerin başında gelmektedir. Delphi Automotive ve TRW Polonya'da AR-GE faaliyetleri konusunda yatırım yapan ilk yan sanayii firmalarıdır. Bu gelişmelerin sonucunda Polonya'da pek çok teknik üniversitede AR-GE konusunda çalışmalar yapılmaktadır ve özel enstitülerin sayısı gün geçtikçe artmaktadır. Yabancı sermayeli Otomotiv Firmaları tarafından ülkeye getirilen bu AR-GE faaliyetlerinin sızma etkisiyle (spill-over effect) yerli firmalara ve tüm ekonomiye yayılması beklenmektedir.

---

<sup>96</sup> European Automobile Manufacturers' Association, ACEA, "Poland: Largest Domestic Market", [www.acea.be](http://www.acea.be), erişim:09.09.2009

<sup>97</sup> ACEA, Poland a.g.e.,

<sup>98</sup> ACEA, Poland,a.g.e.,

### 3.1.2. Çek Cumhuriyeti

1989 yılında Sovyetler Birliğinin dağılmasıyla Çekoslovakya bağımsızlığını yeniden kazanmış, AB ile Avrupa Anlaşmaları imzalandıktan hemen sonra 1 Ocak 1993 tarihinde Çek Cumhuriyeti ve Slovakya olarak iki bağımsız devlete dönüşmüştür.

Çek Cumhuriyeti bugün ekonomik açıdan Orta ve Doğu Avrupa'nın en gelişmiş ülkelerinden biridir. Planlı dönem sonrası değişim yaşayan geçiş ekonomileri içerisinde dünya ekonomisine en hızlı entegre olan ülkelerin arasında Çek Cumhuriyeti de bulunmaktadır. "1993 yılında Çek Cumhuriyetin kurulmasının ardından, ülke politik ve ekonomik istikrarını korumayı ve merkezi planlı ekonomiden piyasa ekonomisine geçiş yapan Doğu Avrupa ülkelerinin başında yer almayı başarmıştır.1990'ların başındaki keskin düşüşün ardından, ülkenin GSYİH'si 1997 yılına kadar yıllık olarak ortalama %4,5 büyüme oranı kaydetmiştir. Özel sektörün GSYİH içerisindeki payı 1989'lu yıllarda neredeyse sıfır iken, 1997 yılında %70'ler düzeyine yükselmiş, enflasyon yıllık olarak %10'un altında seyretmiş ve ülke ticaretinin %60'ı Avrupa Birliği ülkeleri ile gerçekleşir hale gelmiştir."<sup>99</sup>

Çek ekonomisinde 1990'lı yıllardan itibaren uygulanan başlıca ekonomik reformlar, fiyat kontrolünün kaldırılması, özelleştirme, yabancı yatırımlara açılma, uluslar arası ticaret ve döviz kurunun serbestleşmesi olarak sıralanabilir. Ayrıca Çek Cumhuriyeti ihracatta rekabet gücünü arttırmak için yerel para birimi olan kron'u devalüe etmiş ve tüketim maddeleri ithalatına ek vergi uygulaması getirmiştir. İhraç edilen sanayi ürünlerine KDV uygulaması kaldırılmıştır. Tüm bu uygulamalarda temel amaç, piyasa ekonomine geçişi hızlandırmak ve dünya ekonomisi ile bütünleşebilmektir.

Çek Cumhuriyeti ekonomisi 1990'ların başında bir değişim geçirerek IMF kılavuzluğunda 1991 yılında yürürlüğe koyduğu istikrar programı ile devalüasyon, fiyat ve yabancı ticaret serbestliği, sıkı para politikası, ülkeye yabancı sermaye girişini sağlama ve özelleştirmeye yönelik atılımlar yapmıştır.<sup>100</sup>

<sup>99</sup> Pavlinek,Petr, University of Nebraska, "Foreign Direct Investment in the Czech Republic", The Journal of Professional Geographer, Volume:50, Chapter:1, Omaha ,February 1998, s:73

<sup>100</sup> Soydal, 2007, a.g.e, s:114

Çek Cumhuriyeti, yabancı sermaye yatırımlarını ve özelleştirmeyi, piyasa ekonomisine geçiş sürecinde, önemli birer ekonomik kalkınma aracı olarak görmüştür. Ancak her ne kadar ülke yabancı sermayeli yeni yatırımlara (greenfield investments) kapısını açsa da, özelleştirme bünyesinde kamu mallarının yabancılara satışına hemen izin verilmemiştir. “Çek Cumhuriyeti ekonomik dönüşüm sürecinde, yabancı sermaye yolu ile özelleştirme yöntemine karşı 3 farklı yaklaşım sergilendiğini söylemek mümkündür. 1992 yılına kadar olan süreçte özelleştirmede yabancı sermaye girişine temkinle yaklaşılmış, 1992-1997 dönemleri arası kamu malların yabancı sermayeli firmalara satışı reddedilmiş ve yerli yatırımcılar teşvik edilmiş, 1997 sonrasında ise bu anlayış bırakılarak özelleştirmede yabancı sermaye yatırımlarına önemli teşvikler sağlanmıştır.”<sup>101</sup>

Her ne kadar Çek Cumhuriyeti, ekonomik dönüşümün ilk yıllarında doğrudan yabancı sermaye yatırımlarına karşı özellikle özelleştirme uygulamalarında temkinli davranmış olsa bile, ülke 1990’lı yıllardan itibaren yabancı sermaye yatırımcılarının önem verdiği bir yatırım merkezi olmuştur. 1997 yılında yabancı sermaye önündeki kısıtlamaların büyük ölçüde azaltılması ile birlikte de ülkeye giren DYSY her geçen yıl artış göstermiştir. “Dönüşümün başladığı 1990’lı yıllardan önce de Çek Cumhuriyetinde küçük çaplı yabancı yatırımlar, özellikle otel yapım ve yenileme sektörlerinde mevcuttu. Dönüşüm sürecini takip eden yıllarda da, Çek Cumhuriyeti Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri içerisinde en çok DYSY çeken ülkelerin arasında yer almıştır. Çek Cumhuriyetin DYSY çekme konusunda bölgesinde lider ülkelerin başında gelmesinin çeşitli sebepleri vardır. Bunlardan ilki Almanya ve Avusturya ülkelerine olan coğrafi yakınlık ve bu ülkelerle Çek Cumhuriyeti arasında kurulan karayolu taşımacılık alt yapısının gelişmişliğidir. Bu özellik sayesinde Çek Cumhuriyetinde üretilen mallar güvenli ve düşük nakliye bedelleri ile batı pazarlarına gönderilebilmekteydi. Ayrıca Çek Cumhuriyetinin Doğu Avrupa ile Batı Avrupa arasında kalan coğrafi konumu sayesinde, batılı yatırımcılar bu ülkeyi Doğu Avrupa pazarlarına açılan bir köprü olarak da değerlendirmiştir. Bunun yanı sıra Çek Cumhuriyeti, yabancı sermaye yatırımcılarına imalat sanayiinde deneyimli, ucuz,

---

<sup>101</sup> Pavlinek,Petr, “*The Role of Foreign Direct Investments in the Privatization and Restructuring of the Czech Motor Industry*” *The Journal of Post-Communist Economies*, vol:14, chapter:3, 2002, s:361

eğitimli ve kalifiye işgücü avantajı sunarak, imalat sektöründe yabancı sermaye yatırımlarını kendine çekmeye başarmıştır.<sup>102</sup>

Çek Cumhuriyetinde uluslar arası yatırım yapan yatırımcıları bu ülkeye çekmek ve ülkedeki yatırım ortamına ilişkin bilgi sunmak amacıyla 1992 yılında CzechInvest adında bir yatırım ajansı kurulmuştur. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı bünyesinde bulunan CzechInvest, Çek Cumhuriyetinin ulusal yatırım promosyon ajansıdır. Doğrudan yatırımların sürekli olarak arttırılması hedefi doğrultusunda CzechInvest, potansiyel uluslar arası yatırımcılara herhangi bir ücret talep etmeksizin hizmet vermektedir. Verilen hizmetler arasında yatırım ortamı ve yatırım teşvikleri hakkında bilgi sağlamak, yabancı yatırımcı firma ile kamu kesimi ve özel sektör arasında iletişimi sağlamak ve yatırım sonrası destek hizmeti sunmak gibi pek çok kalem bulunmaktadır<sup>103</sup>:

Bu gelişmeler sonucunda, 1995 yılında Çek Cumhuriyetine giren DYSY tutarı 2,5 milyar dolarken, 2008 yılı DYSY girişi 10,7 milyar dolar seviyesinde gerçekleşmiştir.<sup>104</sup> Ayrıca tablo 3.5’de, Çek Cumhuriyetinde 2006 yılından bu yana kişi başına düşen DYSY stoğu verilmiştir.

**Tablo 3.6: Çek Cumhuriyeti Kişi Başına Düşen DYSY Stoğu (Dolar)**

	2006	2007	2008	2009	2010
Çek Cumhuriyeti	7.800	9.881	10.916*	11.366**	11.868**
* Tahminin Değer ** Öngörülen Değer Kaynak: Economist Intelligence Unit, 2009 (CzechInvest ajansının "Investment Climate in the Czech Republic , Ağustos 2009"adlı bülteninden alınmıştır. www.Czechinvest.org,erisim:01.05.2010, s:6					

Tablodaki değerler, Çek Cumhuriyetinde kişi başına düşen DYSY stokunun yıllar itibariyle artış gösterdiğini ve bu artışın 2009 ve 2010 yıllarında da devam edeceğinin öngörüldüğünü göstermektedir.

<sup>102</sup> Zemplínová, Alena, Vladimír Benáček. “Foreign Direct Investment: East and West: The Experience of the Czech Republic, Hungary, Poland, Spain, and Portugal.” Final paper prepared for the ACE project Supported by the European Commission’s Phare ACE Program. Address of the authors: CERGE-EI, POB 882, 111 21 Prague, 1996

<sup>103</sup> Czech National Bank, “Foreign Direct Investment Report 2003”, Prague, 2003, <http://www.cnb.cz>, erişim: 16.08.2009, s:45

<sup>104</sup> Economist Intelligence Unit, 2009 (CzechInvest ajansının "Investment Climate in the Czech Republic , Ağustos 2009"adlı bülteninden alınmıştır. [www.Czechinvest.org](http://www.Czechinvest.org),erisim:01.05.2010, s:6



DYSY' deki bu artışlar sayesinde Çek Cumhuriyeti, kişi başına düşen yabancı sermaye miktarı ile en başarılı geçiş ekonomisine sahip olduğunu kanıtlamıştır. Ülkede ABB, Assidomon, Daewoo, Ford, Toyota, Motorola, Nestle, Siemens, Volkswagen, Lucos Varity, Gosei, Delphi en büyük yatırımcılar arasındadır.<sup>105</sup> Yabancı sermayeli firmaların ülkeye yatırım yapmasının teknoloji transferinin yanı sıra, yönetim kültürü ve modernizasyon gibi başka pozitif dışsallıklara da sebep olduğu söylenebilir. Çok uluslu şirketler ile ortaklık yapan yerli Çek firmaları, yabancı sermayeli ortaklarından gelen fonlar sayesinde endüstriyel modernizasyonu finanse edebilmişler ve çağdaş yönetim metodlarını hayata geçirebilmişleridir. Öyleki 1990'lı yılların sonunda çalışan başına yapılan yatırım miktarının yabancı ortaklı firmalarda yerli firmalara nazaran 4 kat daha yüksek olduğu görülmüştür.<sup>106</sup> Çek Cumhuriyeti'nde DYSY çeken başlıca sektör %31'lik oran ile sanayi sektörüdür. Ülkede DYSY gerçekleştiren başlıca ülkeler ise Almanya (%25), Hollanda (16) ve Avusturya'dır (%11).<sup>107</sup>

Sonuç olarak DYSY'nin Çek ekonomisinin yeniden yapılanma sürecinde önemli bir rol oynadığı görülmektedir. Doğrudan yabancı sermaye yatırımları sayesinde ekonomik büyüme hızlandırılmış ve bütçe açıkları finanse edilmiştir. DYSY ile birlikte gelen teknoloji transferi ve istihdam etkisi de göz önüne alındığında, DYSY Çek ekonomisi içerisinde önemli bir yer tutmaktadır. Başta Almanya olmak üzere AB ile yüksek ticaret entegrasyonu, ülkedeki üretim kapasitesini artırmıştır.

Tablo 3.6'da Çek Cumhuriyeti Ekonomisi genel makroekonomik göstergeleri 2009 yılı verileri sunulmaktadır.

---

<sup>105</sup> Batmaz, Tekeli, 2009, a.g.e., s:97

<sup>106</sup> Zemplinová, Vladimír, 1996, a.g.e.

<sup>107</sup> Czech National Bank "Foreign Direct Investment Report 2009 March", Prague, 2009, <http://www.cnb.cz>, erişim tarihi: 05.03.2010

**Tablo 3.7.Çek Cumhuriyeti Ekonomisi Makro Ekonomik Göstergeleri 2009**

	GSYİH* (milyon \$)	Kişi Başı GSYİH (\$)*	Nüfus	Enflasyon (%)	Çalışan Nüfus <sup>1</sup> (%)	İşsizlik Oranı <sup>2</sup> (%)	Ekonomik Büyüme <sup>2</sup> (%)			
							2006	2007	2008	2009
EU (27) ortalaması			499.723.520	1,00	64,6	9,4	3,20	2,90	0,70	-4,20
Çek Cumhuriyeti	172.504	16.833	10.467.542	0,60	65,4	7,4	6,80	6,10	2,50	-4,20

Notlar:(1) Çalışan Nüfus Hesaplama yöntemi: 15-64 yaş arası çalışan kişi sayısının bu yaş grubu arasındaki nüfusa bölünmesi ile bulunmuştur. (2)İşsizlik oranı hesaplanırken 15-75 yaş grubu arasında, referans alınan tarihte çalışmayan, referans alınan tarihten 2 hafta sonra çalışmaya başlamak için hazır olan ve referans alınan tarihten 4 hafta önce aktif olarak iş aramaya başlayan kişiler baz alınmıştır.

Kaynak: (\*)International Monetary Fund, World Economic Outlook Database, April 2007 (2009 yılı verilerine ulaşamadığı için 2008 yılı verileri kullanılmıştır.) Diğer veriler için: Eurostat Database Tables <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>, erişim:02.05.2010

Çek ekonomisi 2009 yılı makroekonomik verilerine bakıldığında zaman 1995 yılında 55 milyar dolar olan GSYİH tutarının<sup>108</sup> 2008 yılı sonunda 172,5 milyar dolar seviyesine ulaşması, ülkenin ekonomik gelişimine işaret etmektedir. Çek Cumhuriyeti, 2004'teki genişleme sürecinde AB'ye katılım dalgasında ön sırada yer almıştır. "Ocak-Haziran 2002 tarihlerin arasında, ihracatın %69'u ve ithalatın %62'sini oluşturan AB, ülkenin en büyük ticaret ortağı olmuştur."<sup>109</sup> Çek ekonomisi 2000'li yıllardan itibaren, bankaların özelleştirilmesi ve endüstri alanında yeniden yapılanmayı kapsayan bir dizi reform sayesinde, 2006 ve 2007 yıllarında %6 seviyelerinde bir ekonomik büyüme oranı yakalamıştır.2008 yılında ise yıllık büyüme oranı %2,5 seviyesine düşse de Avrupa Birliği ortalamasının üzerinde bir büyüme kaydetmiş olması önemlidir. 2009 yılında ise global ekonomik kriz sebebiyle ülke ekonomisi %4,2 küçülmüştür.

### 3.1.2.1. Çek Cumhuriyeti Otomotiv Sanayii

19. yüzyıldan beri araç dizayn edip üreten Çek Cumhuriyeti, Avrupa Birliğinin araç üreten 3 büyük ülkesinden biridir.1990 yıllarında ülkede olumlu yönde etkisi görünen politik ve ekonomik dönüşümün ardından, tamamıyla özelleştirilmiş ve oturmuş otomotiv sektörü Çek Ekonomisinin can damarlarından biri haline gelmiştir.

"Çek Cumhuriyeti otomotiv sektörünün, ekonomik dönüşüm sürecinin ardından büyük bir atılıma geçebilmesinin ardında yatan temel sebep, bu ülkede sosyalist dönem öncesine uzanan otomotiv sektörü ve yerli teknolojinin varlığıdır. Ülkede sosyalist dönem öncesi kurulan Skoda ve Tarta otomotiv firmaları, sosyalist dönemde de, her ne

<sup>108</sup> IMF, International Monetary Fund, World Economic Outlook Database, April, 2007, <http://www.imf.org/external/pubs>, erişim:02.05.2010

<sup>109</sup> Czech National Bank, 2003,a.g.e.,s:7.

kadar planlı üretim önceliği ağır sanayi ürünlerine verilse de, kendi ürünlerini dizayn edip üretmeyi sürdürüyordu. Bu şekilde otomotiv sektöründe, yerli teknoloji ve tasarım/motor mühendisliği alanında yurtdışından ithal edilen teknoloji, sosyalist dönemde de Çek Cumhuriyeti'nde varlığını sürdürebilmiştir.”<sup>110</sup>

Merkezi ekonomiden piyasa ekonomisine geçişin ilk yıllarda, pek çok küresel otomotiv ana ve yan sanayii, Çek Cumhuriyetinde faaliyet gösteren otomotiv firmalarının satın alınması için hükümete teklifte bulunmuşlardır. Ancak geçişin ilk yıllarında hükümet kamu mallarının yabancı sermayeye satış yolu ile özelleştirilmesine sıcak bakmadığı için, bu teklifler Çek Cumhuriyeti tarafından olumlu karşılanmamıştır. Bu sebeple Tarta, Kablo Merke Vezirici ve Magneton gibi pek çok önemli yerli otomotiv ana ve yan sanayii firması, yabancı sermayeli otomotiv firmaları tarafından sunulan tekliflerin çok altında bir tutarla yerli yatırımcılara satılmak yolu ile özelleştirilmiştir. Ancak 1997 yılında ekonomik büyümedeki yavaşlama, yerli firmalara satılarak özelleştirilen şirketlerin başarısızlıkları, diğer Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinin sundukları teşvik programları neticesinde Doğu Avrupa bölgesindeki DYSY çekme rekabetinin artması sonucu, Çek Cumhuriyetinde 1998 yılında başa gelen yeni hükümet yabancı sermaye yatırımlarına karşı geniş çaplı bir teşvik politikası devreye almıştır.<sup>111</sup> Bu teşvik politikaları sonucunda Çek Otomotiv sektöründe doğrudan yabancı sermaye yatırımları hızla artmıştır.

Çek Cumhuriyeti aynı zamanda güçlü otomotiv yan sanayii firmalarına da ev sahipliği yapmaktadır. Çek Cumhuriyeti yatırım ajansı CzechInvest'in verilerine göre, dünya çapındaki otomotiv yan sanayi firmalarının yarısından fazlasının Çek Cumhuriyetinde üretim faaliyetleri mevcuttur. Yan sanayii firmalarının gelişmişlik düzeyi ve teknolojik altyapıları, otomotiv ana sanayinin yeni modellerini üretecekleri üretim merkezlerini belirlerlerken hayati öneme sahiptir. Bu sebeple yan sanayi firmalarının gelişmişlik düzeyinin Çek Otomotiv sektörüne çok önemli bir rekabet avantajı getireceği açıktır. Bu kadar geniş bir otomotiv yan sanayii portföyüne sahip ülkede üretim yapan otomotiv ana sanayii firmaları, çoğu otomobil detay parçasını yurtiçinden talep etmekte ve bu da önemli bir maliyet avantajı yaratmaktadır.

<sup>110</sup> Von Hirschhaugen, C., Bitzer, J., 2000, a.g.e, s:66

<sup>111</sup> Pavlinek, P., 2002, a.g.e., s:363-365

Çek Cumhuriyeti'nin, endüstriyel alanda kendini geliştirmiş kalifiye işgücü, özellikle Almanya ve diğer Batı Avrupa pazarlarına yakınlığı sebebiyle sağladığı lojistik avantajı, politik ve ekonomik istikrar ile birleşince ülke, Avrupa Otomotiv Sanayininin merkez üstlerinden biri haline dönüşmüştür.

Çek Cumhuriyeti Otomotiv Endüstrisi, 2004 yılında Avrupa Birliğine girdikten sonra, yoğun miktarda doğrudan yabancı sermaye yatırımı çekmeye başlamıştır. Bu durumun en önemli pozitif etkisi, teknolojik ve beşeri altyapının yabancı sermaye yatırımlarıyla birlikte gelişmesiyle, işgücü verimliliğinin ve kalitesinin ücretler düşmeksizin artmasıdır. Geride bıraktığımız yıllarda Çek Cumhuriyeti Otomotiv Sektöründe AR-GE alanında yapılan harcamaların artması da büyük oranda birdenbire artan doğrudan yabancı sermaye yatırımlarına bağlıdır.

Avrupa'nın merkezinde bulunan Çek Cumhuriyeti'nin konumu, yeni bir üretim tesisi açmak veya çevre bölgelerdeki yan sanayii firmalarının tedarik maliyetlerini azaltmak için toplama ve kontrol merkezleri kurmak için oldukça elverişlidir.

Yakın geçmişte pek çok önemli yabancı yatırımı kendi ülkesine yönlendirmeyi başaran Çek Cumhuriyeti'ne yatırım yapan önemli firmalardan biri ülkenin doğusunda üretim faaliyetine geçen Koreli Hyundai firmasıdır. 2008 yılı Ocak ayına kadar Hyundai Çek Cumhuriyetindeki üretim tesisine 400 milyon Euro tutarında yatırım yapmıştır. Tesisin üç yüz bin araç üretim kapasitesi vardır ve direk olarak 3500 kişiye istihdam olanağı sunmaktadır.<sup>112</sup> Bu da yaklaşık 35.000 kişinin bu tesis sayesinde dolaylı olarak istihdam edilmekte olduğu anlamını taşımaktadır. Hyundai, ülkenin doğu tarafında yatırım yapmasının sebebinin ikinci hedef Pazar olan Slovakya sınırına yakınlık olduğunu belirtmiştir.

Ayrıca Volkswagen grubunun bir üyesi olan Skoda, Toyota ve Peugeot-Citroen'in ortaklığı ile kurulan TPCA ve Fiat Grubuna bağlı kamyon üreticisi IVECO'nun da Çek Cumhuriyetinde üretim tesisi bulunmaktadır. Tablo 3.7'de Çek Cumhuriyeti Otomotiv Sanayii 2008 yılı genel verileri verilmiştir.

---

<sup>112</sup> European Automobile Manufacturers' Association, ACEA, "The Czech Republic: The Major EU player", www.acea.be, erişim:04.10.2009

**Tablo 3.8. Çek Cumhuriyeti Otomotiv Sanayii Genel Verileri 2008**

Otomotiv Sanayii Doğrudan İstihdam	24800
Toplam üretim içindeki payı	2,67%
Toplam Motorlu Taşıt Üretimi	235320
Toplam üretim içinde Binek Araç Sayısı	200164
Araç yoğunluğu (1000 kişi başına)	615

Kaynak: ACEA, Czech Republic Country Report 2008, www.acea.be, erişim tarihi:12.04.2009

Çek Cumhuriyetinde yan sanayi firmaları 2007 yılında toplam otomotiv üretiminin %57'sini teşkil etmiştir. Aynı yıl, Çek Cumhuriyetinde üretilen otomotiv ürünlerinin %78'i yurtdışına ihraç edilmiştir. Endüstride istihdam edilen kişi sayısı 120.000 dolaylarındadır ve bu rakam her geçen yıl artmaktadır.<sup>113</sup>

Yan Sanayii firmalarının ülke içindeki üretim faaliyetleri her geçen yıl önem kazanmaktadır. Ülkede üretim yapan Japon ve Fransız ortaklı TPCA Otomotiv firmasını, araç üretiminde kullandığı detay parçaların %80'inin Çek Cumhuriyeti içinden tedarik edildiğinin açıklamıştır.<sup>114</sup> Ayrıca Hyundai'nin bu ülkede üretime başlamasının ardından, Koreli yan sanayii firmaları da Çek Cumhuriyeti'ne yatırım yapmaya başlamışlardır. Bu da otomotiv ana sanayii ile başlayan doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının, otomotiv yan sanayii tarafından da desteklenerek arttırıldığını göstermektedir. Ülkede en önemli yatırımcılar Almanya ve Japonya'dır.

Son yıllarda, yüksek katma değerli teknoloji isteyen projelere verilen destek, Çek endüstrisinin önceliği haline gelmiştir. CzechInvest Yatırım ajansı, Sanayii ve Ticaret bakanlığı adına üretim merkezlerinde uygulanacak projeleri, teknik danışmanlık merkezlerini ve esas olarak da araştırma-geliştirme aktivitelerini destekleyen teşvik yatırımlarını yönetmektedir.

Çek Cumhuriyetinde Skoda, Iveco, Valeo, Robert Bosch, Visteon-Autopal gibi pek çok otomotiv firması kendi AR-GE faaliyetlerini gerçekleştirmektedir. Ayrıca Çek Cumhuriyeti otomotiv sektöründeki AR-GE faaliyetleri üzerinde uzmanlaşan özel şirket ve üniversiteler bünyesinde kamusal enstitülere sahiptir.

<sup>113</sup> ACEA, The Czech Republic ,a.g.e.

<sup>114</sup> ACEA, The Czech Republic, a.g.e.

### 3.1.3. Macaristan

Macaristan ikinci dünya savaşının ardından Sovyetler Birliği ile Varşova Paktı'nı imzalamak zorunda kalmıştır ve bu şekilde komünist yönetimin altına girmiştir. Ancak ülke bu dönem boyunca Sovyet hükümranlığında çıkmak için mücadele eden ülkelerin başında gelmiştir. 23 Ekim 1989 tarihinde Macaristan'ın resmi adı Macaristan Cumhuriyeti olarak değişmiştir ve ülke serbest Pazar ekonomisine dayalı bir ekonomik düzen ve liberal demokratik sistem sürecini resmi olarak başlatmıştır.

Macaristan'ı bu köklü ekonomik ve siyasal reforma iten temel etken ülkenin içinde bulunduğu ekonomik bunalım ve halkın karşılanamayan ekonomik ihtiyaçları olmuştur. Hükümetin ekonomik reform sürecinde başlıca amacı serbest Pazar ekonomisine geçiştir. Ekim 1990 itibariyle Macaristan'daki tüm fiyatların yaklaşık %60'ı tamamı ile kontrol altından çıkarılmıştır. Macaristan para birimi ile ilgili olarak 1992 yılında konvertibilitenin sağlanması öngörülmüştür. Sermaye piyasalarının daha da geliştirilmesine karar verilmiş, Budapeşte borsası 1990 yılında kurulmuştur. Devlet girişimlerinin özelleştirilmesi ve yeniden yapılandırılması için program başlatılmıştır. Küçük ve Orta ölçekli girişimler desteklenmiş, takip eden 4 yıl içerisinde ekonominin %66'sını özel mülkiyet haline getirmek için hedef koyuluş, dış yatırımcılarla yaklaşık 1000 ortak girişim başlatılmıştır.<sup>115</sup>

Macaristan ekonomik dönüşüm süreci içerisinde özelleştirmeye bir ekonomik kalkınma aracı olarak önem vermiştir. Uygulanan özelleştirme politikaları içerisinde ise yabancı sermaye yolu ile özelleştirme önemli bir yer tutmuştur. "Macaristan şirketlerin özelleştirilmesinde yabancı yatırımcıların katılımlarına izin vererek en yüksek fiyatı verene şirketlerin satılması sürecini izlemekteydi. Bunun nedeni sadece yabancı tasarrufların ülkeye girişini sağlamak değil, aynı zamanda dış borçların ödenmesi için kaynak yaratma arayışıdır. Ayrıca know-how transferi ve uluslararası iş alanında deneyimlerinden Macar şirketlerinin yararlanması sağlamıştır."<sup>116</sup> 1990'larda

<sup>115</sup> Batmaz, Tekeli, 2009, a.g.e., ss:104-105

<sup>116</sup> Kaminski B., Riboud,M.,, "Foreign Investment and Restructuring: The Evidence from Hungary", Washington D.C: World Bank Technical Paper No.453, March 2000, s. 11.

telekomünikasyon, bankacılık, enerji üretimi ve dağıtımı, tütün ve turizm sektörlerinde yapılan özelleştirmeler ülkeye ciddi miktarda yabancı sermaye girişi sağlamıştır.<sup>117</sup>

Macaristan yabancı sermaye girişimini arttırmak için bu dönemde özelleştirme dışında da oldukça liberal bir yabancı sermaye politikası izlemiştir. Örneğin “yabancı yatırımlar için asgari yatırım miktarı şartı konmamış; yatırımcılar tarafından sahip olunacak sermaye yüzdesi konusunda bir sınırlama getirilmemiştir; Macar vatandaşı olmayanlar yönetim kurulunda üye olabilmekte, yönetimde yer alabilmektedir; yabancı yatırımların tescilinde ayrı özel bir onay veya yasal işlem uygulanmamaktadır.<sup>118</sup> Ancak yine de belirtilen yıllarda yabancı sermaye stokunun artmasındaki başlıca sebep özelleştirmelerdir.

Macaristan Ekonomi Bakanlığı 1993'te yabancı yatırımcıların ihtiyacı olan bilgileri karşılamaya yönelik Macar Yatırım ve Ticaret Gelişim Ajansı'nı (ITDH) kurmuştur. Macaristan'daki yatırım ve ticaret geliştirme ajansı olarak ITDH, Macaristan'ın genel yasası, vergilendirmesi ve finansal çevresi hakkında, iş ortağı, ticari ortak araştırması ve arabuluculuk konularında, Macaristan'daki yatırımlar için arazi bulunmasında, bölgesel projelerin koordine edilmesinde önemli görevler üstlenmiştir.

Düşük maliyetler, kaliteli işgücü, yüksek teknoloji, gelişmiş altyapısı, telekomünikasyon ağı ve finansal sistemi Macaristan'ın yabancı yatırımcılar gözünde cazip bir yatırım merkezi haline getirmektedir. Macar ekonomisine 2000 yılında 2,8 milyar dolar yabancı sermaye akışı gerçekleşirken bu rakam 2004 yılında 4.5 milyar dolara yükselmiştir.<sup>119</sup> 2005 yılında ise Macaristan'ın Avrupa Birliğine kabulünün ardından ülkeye 7,7 milyar dolarlık yabancı sermaye girişi ile tarihin en yüksek seviyesine ulaşılmıştır. Daha sonra ülkeye 2006 yılında 6,8 milyar dolar, 2007 yılında 5,6 milyar dolar, 2008 yılında ise 6.5 milyar dolar seviyesinde DYSY girişi gerçekleşmiştir.<sup>120</sup> Diğer Doğu Avrupa ülkelerine kıyasla, Macaristan'a giren yıllık

---

<sup>117</sup> Szekely,I., Newbery D.M.G, “*Hungary: An Economy in Transition*”, University of Cambridge: Centre for Economic Policy Research, NY: Cambridge University Press, 1993, p. 84

<sup>118</sup> Sari, Ü., “*Geçiş Ekonomilerinde Özleştirme ve Yabancı Sermaye:Polonya,Macaristan ve Çek Cumhuriyeti Deneyimleri*”, Uludağ Üniversitesi SBF, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bursa, 2006, s:80

<sup>119</sup> Batmaz, Tekeli, 2009, a.g.e., ss:107

<sup>120</sup> Economist Intelligence Unit, 2009 (CzechInvest ajansının "Investment Climate in the Czech Republic, Ağustos 2009"adlı bülteninden alınmıştır. www.Czechinvest.org,erisim:01.05.2010, s:6

DYSY tutarının 2005 yılından sonra artış göstermemesine, Macaristan'daki iş gücü maliyetlerinin rakip ülkelere oranla göreceli olarak yüksek oluşu ile Polonya ve Çek Cumhuriyetinin uyguladığı DYSY teşvikleri sonucu bölgede oluşan rekabet artışı sebep olarak gösterilmektedir. Ayrıca tablo 3.8'de, Macaristan'da 2006 yılından bu yana kişi başına düşen DYSY stoğu verilmiştir.

**Tablo 3.9: Macaristan Kişi Başına Düşen DYSY Stoğu (Dolar)**

Kişi Başına Düşen DYSY Stoğu (USD)					
	2006	2007	2008	2009	2010
Macaristan	10.479	14.851	15.273*	15.584**	16.017**
* Tahminin Değer ** Öngörülen Değer Kaynak: Economist Intelligence Unit, 2009 (CzechInvest ajansının "Investment Climate in the Czech Republic , Ağustos 2009"adlı bülteninden alınmıştır. www.Czechinvest.org,erisim:01.05.2010, s:6					

Macar Ekonomisinde en fazla yabancı yatırım çeken sektörlerin başında 2005 yılına kadar imalat sanayi gelmekteydi. 2000'li yıllarda bu sektörün yabancı sermaye girişinden aldığı pay ülke ekonomisi genelinde %53 idi.<sup>121</sup> Ancak 2010 yılına bakıldığı zaman, DYSY stoğu içerisinde imalat sanayi payının %36 seviyesine gerilediği görülmektedir. Hizmetler sektörü ise DYSY stoğu içerisindeki payını %56 oranına çıkarmıştır.<sup>122</sup> Bu da Macaristan'da yatırım yapmayı tercih eden çok uluslu şirketlerin, imalat sektöründen hizmetler sektörüne kaydığını göstermektedir.

Macaristan ekonomisine doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının en büyük katkısı, yüksek olan dış borç seviyesinin azaltılmasıdır. Ülkede 1990'lı yılların başında komünist dönemden kalan 35 milyarlık dış borcu mevcuttu. Macaristan ödemeler dengesi sorunun çözümü olarak özelleştirme yabancı sermaye yatırımlarını görmüş ve bu alandaki teşvik politikalarına komşu ülkelere nazaran daha erken başlamıştır.<sup>123</sup>

Macaristan ekonomisine doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının bir diğer katkısı, ülkenin planlı ekonomiden çıkıp yeniden yapılanma dönemine girdiği bir süreç

<sup>121</sup> Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, "Uluslar arası Doğrudan Yatırımlar 2006 yılı Raporu", Yabancı Sermaye Genel Müdürlüğü, Haziran 2007, s:64

<sup>122</sup>ITDH, Hungarian Investment and Trade Development Agency, Foreign Direct Investments, [http://www.itdh.com/engine.aspx?page=Itdh\\_Foreign](http://www.itdh.com/engine.aspx?page=Itdh_Foreign), erişim: 01.05.2010

<sup>123</sup> Kaminski,B., "Hungary's Integration Into European Markets: Production and Trade Restructuring", World Bank Publications, Washington, 1998, ss:22-26



içerisinde istihdam ve üretkenliğe katkı sağlamasıdır. 1992 yılında Macaristan’da %10 ve üstünde yabancı katılıma sahip firmalarda istihdam edilen işgücü miktarının toplamdaki yeri %21 iken, 1997 yılına gelindiğinde bu oran %55’e yükselmiştir.<sup>124</sup>

DYSY’ler yardımı ile gerçekleştirilen yapısal değişim sonucunda üretimin yüksek katma değerli ürünlere kayması, emek ve doğal kaynak yoğun ürünlerden teknoloji ve üst seviye emek yoğun ürünlere yönelme DYSY’nin en önemli etkinliklerinden biri olmuştur.1997 yılında teknoloji yoğun ürünlerin AB ‘ye olan ihracatındaki payı %64’e yükselmiştir.<sup>125</sup> Üretimin yüksek katma değerli ürünlere kayması, zaman içerisinde kalifiye ve bilgi birikimine sahip nitelikli iş gücünün doğmasına sebep olmuştur.

Tüm bu değişiklikler Macaristan Ekonomisinin makroekonomik göstergelerinde değişikliğe sebep olmuştur. Tablo 3.9’de Macaristan Ekonomisi genel makroekonomik göstergeleri 2008 yılı geçici verileri verilmiştir.

**Tablo 3.10 Macaristan Ekonomisi Makro Ekonomik Göstergeleri 2009**

	GSYİH* (milyon \$)	Kişi Başı GSYİH (\$)*	Nüfus	Enflasyon (%)	Çalışan Nüfus <sup>1</sup> (%)	İşsizlik Oranı <sup>2</sup> (%)	Ekonomik Büyüme <sup>2</sup> (%)			
							2006	2007	2008	2009
EU (27) ortalaması			499.723.520	1,00	64,6	9,4	3,20	2,90	0,70	-4,20
Macaristan	131.546	13.109	10.030.975	4,00	55,4	10,7	4,00	1,00	0,60	-6,30

Notlar:(1) Çalışan Nüfus Hesaplama yöntemi: 15-64 yaş arası çalışan kişi sayısının bu yaş grubu arasındaki nüfusa bölünmesi ile bulunmuştur. (2)İşsizlik oranı hesaplanırken 15-75 yaş grubu arasında, referans alınan tarihte çalışmayan, referans alınan tarihten 2 hafta sonra çalışmaya başlamak için hazır olan ve referans alınan tarihten 4 hafta önce aktif olarak iş aramaya başlayan kişiler baz alınmıştır.  
Kaynak: (\*)International Monetary Fund, World Economic Outlook Database, April 2007 (2009 yılı verilerine ulaşamadığı için 2008 yılı verileri kullanılmıştır.) Diğer veriler için: Eurostat Database Tables <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>, erişim:02.05.2010

Macaristan ekonomisinde, 1995 yılında kişi başına düşen GSYİH tutarı 4.321 dolar iken<sup>126</sup>, 2008 yılında bu tutar nüfusun hemen hemen aynı kalmasına rağmen 13.109 dolara çıkmıştır. Ancak işsizlik oranı bölgedeki diğer geçiş ekonomilerine nazaran daha yüksektir ve ekonomik büyüme oranı da diğer geçiş ekonomilerine

<sup>124</sup> Kaminski,B., Riboud,M., 2000, a.g.e., s:16

<sup>125</sup> Kaminski,B., 1998, a.g.e. s:27

<sup>126</sup> IMF, International Monetary Fund, World Economic Outlook Database, April 2007, <http://imf.org/external/pubs>, erişim tarihi:02.05.2010

nazaran daha düşük oranda kalmıştır.2009 yılında yaşanan ekonomik daralma ise, Avrupa Birliği ülkelerinin ortalamasından daha büyüktür.

### 3.1.3.1. Macaristan Otomotiv Sanayii

Macaristan’da otomotiv sanayiinin doğuşu, ülkenin merkezi ekonomiden piyasa ekonomisine geçişi ile birlikte gerçekleşmiştir. “Sosyalist rejim ile yönetildiği yıllarda, Macarista’da gelişmiş bir endüstrinin varlığından söz etmek imkansızdı. Bu sebeple piyasa ekonomisine geçişin ardından ülkeye yabancı sermayeli otomotiv firmaları yatırım yapmaya karar verdiğinde, ülkede hiç bir otomotiv sektörü faaliyet bulunmamaktaydı. Buna rağmen Macaristan yıllar içerisinde geniş bir tedarik ağı ve endüstriyel alt yapı kurmayı başarmıştır.”<sup>127</sup>

1990’lı yıllardan günümüze kadar önemli bir gelişme kaydeden Macar otomotiv sektörü, ülke ekonomisinin lokomotif sektörlerinden biri haline gelmiştir. 2008 yılında sektörün toplam ihracat içindeki payı %20’dir. 2007 yılı içerisinde yurt dışına ihraç edilen otomobil ürünlerinin toplam değeri 8.2 milyar euro’dur. Sektörde yaklaşık 600 firma faaliyettedir. Bugün Macaristan’da üretilen otomotiv ürünlerinin %94’ü, motor ve motor ekipmanlarının %88’i yurt dışına ihraç edilmektedir.<sup>128</sup> Tablo 3.10’da Macaristan Otomotiv Sanayii 2008 yılı genel verileri verilmiştir.

**Tablo 3.11. Macaristan Otomotiv Sanayii Genel Verileri 2008**

Otomotiv Sanayii Doğrudan İstihdam	57336
Toplam üretim içindeki payı	8,50%
Toplam Motorlu Taşıt Üretimi	293801
Toplam üretim içinde Binek Araç Sayısı	290235
Araç yoğunluğu (1000 kişi başına)	293
Kaynak: ACEA, Hungary Country Report 2008, www.acea.be,erisim tarihi:12.04.2009	

Macaristan otomotiv sanayiinde yabancı sermayeli firmaların önemli bir rolü vardır. Çok uluslu otomotiv şirketleri ülkenin GSYİH’sine, ihracatına ve AR-GE faaliyetlerine önemli ölçüde katkıda bulunmaktadır. Macaristan başarılı bir şekilde yönettiği ekonomik dönüşüm süreci sonucunda, Orta ve Doğu Avrupa’ya gelen yabancı

<sup>127</sup> Von Hirschhaugen, C., Bitzer,J., 2000, a.g.e, s:66

<sup>128</sup>ITDH, Hungarian Investment and Trade Development Agency, Automotive, [http://www.itdh.com/engine.aspx?page=Itdh\\_Priority\\_Sectors\\_Automotive](http://www.itdh.com/engine.aspx?page=Itdh_Priority_Sectors_Automotive), erişim: 01.05.2010

sermeyeli otomotiv yatırımlarının önemli bir pay almayı başarmıştır. Ülkede son yıllarda gerçekleştirilen başlıca otomotiv sanayii doğrudan yabancı sermaye yatırımları aşağıda özetlenmiştir.<sup>129</sup>

- Alman Otomotiv Devi Daimler Macaristan’da Mercedes A ve B sınıfı otomobillerini üretmek için 800 milyon Euro’luk yatırım yapma kararı almıştır. Kurulmakta olan üretim tesisinin 2011 yılından itibaren yılda 100.000 araç üretmesi planlanmaktadır.
- Yine Alman ortaklı Audi Hungária Motor Ltd. , Győr kentine 80 milyon Euro’luk yatırım yaparak motor ve binek araç üretimi için bir tesis kurmuştur.
- Renault-Nissan Macaristan’da 13 milyon Euro’luk bir yatırım gerçekleştirerek, Macaristan’da Slovakya, Çek Cumhuriyeti, Slovenya ve Romanya pazarlarını da hedefleyen bir yedek-detay parça toplama ve dağıtım merkezini kurmuştur.
- Japon motor devi Denso, 100 milyon Euro’luk yatırım ile Macaristan’daki dizel motor fabrikasını büyütülmüştür. Bu yatırımın 2000 kişiye ek istihdam sağladığı belirtilmektedir.
- Macaristan’da İtalyan Fiat ve ABD’li Opel ile ortak bir platform kuran Japon Suzuki firması, üretim kapasitesini iki katına çıkartmak için 400 milyon Euro’luk bir yatırım yapmıştır. Bu sayede kurulu tesisin kapasitesinin yıllık 300.000 araca çıkması hedeflenmektedir.
- Japon lastik devi Bridgestone 2007 yılında 195 milyon Euro tutarındaki ek bir yatırımla Japonya’daki önemli bir üretim teknolojisini Macaristan’daki tesisine taşımıştır. Bu sayede Macaristan’daki üretim merkezi günde 8.000 lastik üretme kapasitesine ulaşmıştır ve 185 kişiye ek istihdam olanağı sunulmuştur.
- Koreli Lastik üreticisi Hankook Tire 2010 yılı itibariyle Macaristan’da 528 milyon Euro değerinde bir üretim tesisi kuracağını açıklamıştır. Bu tesiste yılda

---

<sup>129</sup> European Automobile Manufacturers’ Association, ACEA,, “Hungary: Automotive Tradition and ongoing renewal ”, www.acea.be, erişim:04.10.2009

10 milyon lastik üretilmesi planlanmaktadır ve 1.500 kişilik istihdam yaratılması öngörülmektedir.

- Japon Otomotiv Yan Sanayii Firmalarından Asahi Glass Co. ve Ibiden firmaları Macaristan da sırasıyla 162 milyon ve 100 milyon Euro'luk yatırım gerçekleştirmişlerdir. Ayrıca Alman Otomotiv yan sanayii firması ZF 74 milyon Euro değerindeki yeni bir yatırım ile Macaristan'da ikinci üretim merkezini açmıştır.

Macar Otomotiv Sanayiinde otomotiv üreticisi firmaların yanı sıra yan sanayii firmalarının da ülkeye yatırım yapması, hem yerli yan sanayi firmalarının gelişip modernleşmesine olanak sağlamış, hem de yıllar geçtikçe artan yan sanayi altyapı ve kapasitesi, daha fazla yabancı yatırım çekilmesini sağlamıştır. Küresel otomotiv firmalarının Macaristan'daki yatırımlarını arttıracaklarını açıklamaları, bu ülkenin daha uzun yıllar bir otomotiv üretim üssü olma konumunu koruyacağına işaret etmektedir.

### **3.1.4 Romanya**

Romanya diğer Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri gibi 2.Dünya Savaşının ardından Sovyet egemenliği altına girerek komünist rejimi benimsemiştir. Romanya Komünist partisi 1945 yılında yönetimi ele geçirmiş, 1947 yılında kralın tahtan çekilmesi ardından da ülke Romanya Halk Cumhuriyeti adını almıştır.1989 Yılında orta ve doğu Avrupa'da komünizme karşı başlayan ayaklanmalar Romanya'da da kendini göstermiş ve 1989 yılı aralık ayında Romanya Sosyalist Cumhuriyeti'nin kurucusu Çavuşesku idam edilerek öldürülmüştür. 1990 yılında seçimler yapılarak ülkede çok partili demokratik sisteme geçilmiştir.

1989 devriminden sonra planlı ekonomiden serbest piyasa ekonomisine adapte olmaya hedef alan Romanya, 1991 yılında IMF ile bir istikrar programı devreye almış, fiyat liberalizasyonu, dış ticaret serbestliği, kotaların kaldırılması, para ve sermaye piyasaların yeniden düzenlenmesi gibi bir dizi uygulamayı yürürlüğe koymuştur. 2000 sonrası yıllar ise özellikle AB üyeliği sürecinde reformlar hızlanmıştır. Sermaye hareketlerindeki liberalizasyon tamamlanmış, özelleştirmeler hızlandırılmış, yabancı

sermaye girişi için bir yatırım ajansı kurulmuş, likit ve risklere karşı dayanıklı bir bankacılık sistemi oluşturulmuş ve sermaye piyasalarında derinlik artırılmıştır.<sup>130</sup>

Yabancı yatırımcıları çekme açısından Romanya kendi bölgesinde dikkat çeken bir yatırım bölgesidir. “2000’li yılların ortalarına kadar ülkeye giren yabancı yatırımlar genellikle özelleştirme sonucu ortaya çıkmıştır. Ancak bu dönemde kurumsallaşma oranı düşük şirketlerin varlığı ve mevcut politik direnç sonucu, özelleştirmelerden beklenen performans alınamamıştır. Romanya’daki özelleştirmelerin yabancı yatırımcılar açısından en cazip yanı, bu dönemde daha az maliyete daha fazla üretim tesisi satın alınabilmesi olmuştur çünkü ülkedeki varlıkların fiyatı rakip ülkelere nazaran ucuzdur”<sup>131</sup>

2007 yılından sonra ise ülkenin Avrupa Birliğine üye olmasının ardından, yabancı yatırımcıların yeni yatırım yapma konusunda bu ülkeye olan ilgisi artmıştır. Her ne kadar son yıllarda kamu teşebbüslerinin yabancı sermayeli firmalar tarafından satın alınması sonucu yabancı sermaye stoğu içinde özelleştirmenin payı artmış olsa da, Romanya’daki DYSY stoğu içinde yeni alan yatırımlarının payı oldukça geniştir. “2007 yılı sonunda Romanya DYSY stoğu içinde Birleşme ve satın alma işlemlerinin payı %58,5 iken, yeni alan yatırımlarının payı %48,5’dir.”<sup>132</sup>

Ülkenin önemli bir yatırım merkezi olarak görölmesinin başlıca nedeni, hiç kuşkusuz bölgede Polonya’dan sonra en büyük ikinci pazar olma özelliğini taşıyor olmasıdır. Dolayısı ile iç talebin çekiciliği, yabancı yatırımcıların bu ülkeye yatırım yapması için itici güç olmaktadır. Yabancı sermaye yatırımcıları için Romanya’nın bir diğer önemli özelliği ise ülkenin Avrupa ulaşım yollarının kesiştiği önemli bir coğrafi alanla kurulu olmuş olmasıdır.

Ülke kalabalık bir nüfusu ve özellikle mühendislik alanında eğitim görmüş işgücüne sahip olsa da, işgücünün verimsizliği yabancı yatırımcıları çekmekte bir

---

<sup>130</sup> Yurdakul, Mehmet Onur, “*Romanya’nın Serbest Piyasa Ekonomisine Geçiş Performansının Türkiye ile Kıyaslanması*”, Ankara Üniversitesi SBF, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2007,ss:10-32

<sup>131</sup> Hunya, Gabo, “*FDI in South-Eastern Europe in the Early 2000s*”, A study commissioned by the Austrian Ministry of Economy and Labor , Temmuz 2002, Vienna: The Vienna Institute for International Economic Studies , www.oecd.org., erişim:03.06.2008

<sup>132</sup> Marinescu,N., Constantin C., “*Greenfield vs. Acquisition in FDI: Evidence from Romania*”, Transilvania University of Brasov, 10th ETSG Annual Conference – Warsaw, September 2008, ss:10-11

dezavantaj olarak görülmektedir. Bu dezavantaj karşısında ülkenin ucuz işgücü maliyetinden kaynaklanan avantajı zaman içerisinde önemini kaybetme riski altındadır. Risk yönetimi, sorumluluk alma, yaratıcılık ve çalışkanlık gibi konularda Romen çalışanlar yabancı sermaye yatırımcıları tarafından yetersiz bulunmakta ve bu sebeple yabancı sermayeli firmalar yönetim kadrolarına kendi çalışanlarını getirmektedirler. Bu da işgücünün zaman içerisinde bilgi birikiminin beklendiği düzeyde artmamasına ve katma değeri yüksek işgücü oluşunun yavaşlamasına sebep olmaktadır.

Romanya'ya 2000 yılında itibaren giren yabancı sermaye miktarında gözle görülür bir artış olduğu dikkat çekmektedir.2008 yılında yabancı sermaye yatırımları tarihinin en yüksek seviyesine çıkarak 13,3 milyar Euro seviyesine yükselmiştir. Bu rakam 2004 yılında elde edilen 6,4 milyar dolarlık DYSY girişinin iki katından fazladır.<sup>133</sup> Ancak şunun da altı çizilmelidir ki, Romanya'da kişi başına düşen yabancı yatırım miktarı Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri ile kıyaslandığında düşüktür.

**Tablo3.12: Romanya Kişi Başına Düşen DYSY Stoğu (Dolar)**

	2006	2007	2008	2009	2010
Romanya	2.110	2.828	3.453*	3.736**	4.206**
* Tahminin Değer ** Öngörülen Değer Kaynak: Economist Intelligence Unit, 2009 (CzechInvest ajansının "Investment Climate in the Czech Republic , Ağustos 2009"adlı bülteninden alınmıştır. www.Czechinvest.org,erisim:01.05.2010, s:6					

Romanya'da doğrudan başbakanlığa bağlı olan Yatırımlar Ofisi (ARİS) yabancı yatırımcılara danışmanlık hizmeti vermektedir. Ayrıca Teşkilat 1 milyon Euro üzerinde yatırım yapan yatırımcılara her türlü desteği sağlama, devlet kurumları ile olan ilişkilerinde yabancı yatırımcılara yardımcı olmaktadır.

Tablo 3.12'de Romanya Ekonomisinin temel makroekonomik göstergeleri verilmiştir.

<sup>133</sup> Economist Intelligence Unit, 2009 (CzechInvest ajansının "Investment Climate in the Czech Republic , Ağustos 2009"adlı bülteninden alınmıştır. www.Czechinvest.org,erisim:01.05.2010, s:6

**Tablo 3.13 Romanya Ekonomisi Makro Ekonomik Göstergeleri 2009**

	GSYİH* (milyon \$)	Kişi Başı GSYİH (\$) *	Nüfus	Enflasyon (%)	Çalışan Nüfus <sup>1</sup> (%)	İşsizlik Oranı <sup>2</sup> (%)	Ekonomik Büyüme <sup>2</sup> (%)			
							2006	2007	2008	2009
EU (27) ortalaması			499.723.520	1,00	64,6	9,4	3,20	2,90	0,70	-4,20
Romanya	168.500	11.419	21.498.616	5,6	58,6	7,6	7,90	6,30	7,30	-7,10

Notlar:(1) Çalışan Nüfus Hesaplama yöntemi: 15-64 yaş arası çalışan kişi sayısının bu yaş grubu arasındaki nüfusa bölünmesi ile bulunmuştur. (2)İşsizlik oranı hesaplanırken 15-75 yaş grubu arasında, referans alınan tarihte çalışmayan, referans alınan tarihten 2 hafta sonra çalışmaya başlamak için hazır olan ve referans alınan tarihten 4 hafta önce aktif olarak iş aramaya başlayan kişiler baz alınmıştır.

Kaynak: (\*)International Monetary Fund, World Economic Outlook Database, April 2007 (2009 yılı verilerine ulaşamadığı için 2008 yılı verileri kullanılmıştır.) Diğer veriler için: Eurostat Database Tables <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>, erişim:02.05.2010

Ülkenin insan kaynakları ve nüfus yapısı incelendiğinde nüfus büyüme hızının negatif olduğu göze çarpmaktadır. Bu durum hem işgücü hem de iç Pazar olmak üzere temel ekonomik piyasaları şüphesiz olumsuz etkilemektedir. Ancak nüfus büyüme hızı negatif olsa da, mevcut nüfus yapısıyla Romanya, Polonya'dan sonra doğu Avrupa'nın en büyük ikinci pazarı konumundadır.

2006–2008 yılları arasında Romanya Doğu Avrupa'da en hızlı ekonomik büyüme oranına ulaşan ülke olmuştur. Ancak 2009 yılı sonunda yaşanan -%7 oranındaki ekonomik daralma Avrupa Birliği ülkeleri ortalamasından da yüksektir.

### 3.1.4.1. Romanya Otomotiv Sanayii

Romanya'da otomotiv sektörünün gelişimi, piyasa ekonomisine geçişin ardından ülkeye Fransa merkezli Renault S.A. otomotiv firmasının yatırım yapması ile başlamıştır.1960'lı yıllarda yapılan ilk yatırımlarla birlikte, Romanya önce kendi iç pazarı daha sonra CMEA ülkeleri ve üçüncü dünya ülkeleri için binek ve hafif ticari araç üretir konuma gelmiştir.<sup>134</sup>

2000'li yılların başında Romanya'da en hızlı gelişen sanayi kollarından biri otomobil sanayii olmuş ve otomotiv sanayii doğrudan yabancı yatırımlarla önemli ölçüde desteklenmiştir.

Romanya'da yerli araç üreticisi 5 firma bulunmaktadır. Bunlar binek otomobil ve ticari araç üreticileri DACIA, DAEWOO ve ARO ile otobüs üreticisi ROCAR ve kamyon üreticisi ROMAN'dır. Bu firmaların son yedi yıla ait üretim verileri

<sup>134</sup> Von Hirschhaugen, C., Bitzer,J., 2000, a.g.e, s:66

incelendiğinde, ARO ve Dacia firmalarının binek otomobil üretimlerinde düşüş yaşanırken Daewoo firmasının üretim seviyesini muhafaza ettiği, buna bağlı olarak toplam üretimde de bir düşüş olduğu görülmektedir. Yerli üretimdeki düşüşün ithal otomobillerin pazar paylarını artırmalarından kaynaklandığı söylenebilir.<sup>135</sup>

22 milyonluk nüfusu ile Romanya, AB yeni üyeleri arasında Polonya'dan sonra ikinci en büyük pazardır. Tablo 3.13'de görülebileceği üzere, ülkede 1000 kişiye düşen araç sayısı 167'dir. Otomotiv sektöründe istihdam edilen direk çalışan sayısı ise yaklaşık olarak 120.000 kişidir. Yerli motorlu araç üretim miktarları yakın zamanda önemli bir artış kaydetmiştir.

**Tablo 3.14. Romanya Otomotiv Sanayii Genel Verileri 2008**

Otomotiv Sanayii Doğrudan İstihdam	120000
Toplam üretim içindeki payı	5,20%
Toplam Motorlu Taşıt Üretimi	241712
Toplam üretim içinde Binek Araç Sayısı	234103
Araç yoğunluğu (1000 kişi başına)	167
Kaynak: ACEA, Roumania Country Report 2008, www.acea.be, erişim tarihi: 12.04.2009	

Romanya Otomotiv sektörü 2001-2007 arasında, Renault grubunun Dacia otomotiv firmasını satın alması ve ardından Fransız otomotiv yan sanayii firmalarının ülkede yatırım atağı başlatması ardından, önemli ölçüde gelişim kaydetmiştir. Renault grubunun Dacia'nın üretim kapasitesini yıllık 400.000 araç seviyesine çıkarmayı planlaması, ülkedeki otomobil üretiminin önümüzdeki yıllarda artmasına sebep olacaktır. Ayrıca Renault CKD faaliyetlerinde de artış yapmayı planladığını açıklamıştır. "CKD" bir otomobilin detay parçalarının bir ülkede üretildikten sonra başka ülkelere araç üretmek üzere toplanıp ihraç edilmesi olarak tanımlanan bir aktivitedir. Renault grubu, Dacia'nın en bilinen modeli olan Logan'ın Romanya'daki üretiminin yanısıra, başka ülkelere de bu aracın üretilmesi için yıllık CKD parça sayısını 800.000'e çıkartmayı hedeflemektedir. Bu da yaklaşık olarak 400.000 araçlık ek parçanın Romanya'da üretilerek, başka ülkelere ihrac edileceği anlamına gelmektedir. Bu durum hem ihracat verilerine olumlu yönde yansıtacak, hem de ülkedeki yan

<sup>135</sup> Bükreş Büyükelçiliği Ticaret Müşavirliği, "Romanya Otomotiv Sektörü Raporu", 2003, s:1, www.musavirlikler.gov.tr/upload/R/otomotiv.doc, erişim tarihi: 01.08.2009



sanayii faaliyetlerini güçlendirecektir. Ayrıca Ford Motor Co. Firmasının Romanya’da yıllık 300.000 araç üretmeyi hedeflediğini açıklaması, ülkedeki otomotiv faaliyetlerinin önümüzdeki yıllarda önemli ölçüde artacağına işaret etmektedir. Romanya’nın 2011 yılında yılda 1.1 milyon araç üretme kapasitesine ulaşması beklenmektedir.”<sup>136</sup>

Romanya Otomotiv Sektöründe yabancı yatırımcılara baktığımız zaman, ilk sırada toplam 1.5 milyar Euro değerindeki mevcut yatırımıyla Renault grubu gelmektedir. Ayrıca, Renault S.A., Romanya’da 450 milyon Euro’luk ek yatırım ile “Renault Technology Romanya” adı ile bir teknik merkez kurmuştur ve Fransa’da yürüttüğü bazı mühendislik faaliyetlerini buraya kaydırmaktadır. Buna ek olarak, Renault küresel partneri Nissan ile birlikte 214 milyon Euro yatırım bedeline sahip vites kutusu üretim merkezini Romanya’da devreye almıştır.<sup>137</sup>

Romanya otomotiv sektöründe, ikinci önemli yabancı sermaye yatırımcısı, Craiova şehrindeki 675 milyon Euro’luk yatırımı ile Ford Motor Co. otomotiv firmasıdır. Bu firma Romanya tesisinde yapacağı otomotiv üretiminin %90’ının ülke dışına ihraç edileceğini açıklamıştır.<sup>138</sup> Ayrıca Ford’un bu yatırım atağından sonra, bu firma ile çalışan küresel yan sanayii firmalarının da Romanya’da yatırım yapması beklenmektedir. Örneğin uluslararası boyutta çoğu otomobil üreticisi firma ile çalışan elektronik araç sistemleri üreticisi Siemens ile lastik üreticisi Continental Romanya’da üretim ve geliştirme merkezi yatırımlarını başlatmışlardır.

Romanya’daki modern ve çeşitli otomotiv yan sanayii firmaları, şüphesiz yabancı yatırımcıların bu ülkeyi tercih etmesinde önemli bir etkidir. 2008 yılı verilerine göre, ülkedeki yan sanayii firmalarının sayısı 500 bini geçmektedir ve sektörün yıllık cirosu 6,5 milyar Euro tutarındadır. Johnson Controls, Valeo, Trelleborg, Delphi, ACI, Siemens, Continental, Pirelli, Hella, TRW, Faurecia gibi dünya çapındaki otomotiv yan sanayii firmaları Romanya’da hem bu ülkede üretilen araçlar için parça üretmekte, hem de Batı Avrupa’da faaliyet gösteren otomotiv firmalarına detay parça

---

<sup>136</sup> *European Automobile Manufacturers’ Association, ACEA, “Romania – Dynamic automotive exporter”, www.acea.be, erişim:04.10.2009*

<sup>137</sup> Gheorghe,A., “Romania- Top Destination for Investment in Automotive”, Romanian Agency for Foreign Investment, Belgrade 2009, s:7, <http://www.oecd.org>, erişim tarihi:02.05.2010

<sup>138</sup> Gheorghe,A., a.g.e., s:8

ihraç etmektedirler. Romanya Otomotiv Üreticileri Derneği ACAROM, Ford otomotiv firması ile çalışan tedarikçilerin de Romanya’da yatırım yapmasının beklendiğini ve 2011 yılı sonunda Romanya otomotiv ana ve yan sanayiinin GSYİH içindeki payının %10 seviyesine çıkmasını öngördüklerini açıklamıştır.<sup>139</sup>

### **3.2. Türkiye’nin Uluslararası Otomotiv Piyasasında DYSY Çekme Konusunda Rekabet Ettiği Ülkeler ile Kıyaslanması**

Çalışmanın buraya kadar olan bölümünde, Türkiye’nin Doğu Avrupa bölgesinde yabancı sermaye yatırımı çekme konusunda rekabet ettiği dört yeni Avrupa Birliği üyesi ülke olan Polonya, Macaristan, Çek Cumhuriyeti ve Romanya’nın piyasa ekonomisine geçiş süreçleri ve bu ülkelerde otomotiv sanayiinde faaliyet gösteren yabancı sermayeli firmalara ilişkin bilgilere yer verilmiştir. Sözü edilen ülkelerin ve Türkiye’nin ekonomilerine bakıldığında, otomotiv sektörünün istihdama, üretime, dış ticarete, teknolojik alt yapının gelişmesine ve katma değer yaratımına yaptığı olumlu etkiler sebebiyle, ülke ekonomileri içerisinde stratejik bir yere sahip olduğu görülmektedir.

Bu sebeple sözü edilen dört ülke ve Türkiye, ekonomik yapı içinde stratejik önem arz eden otomotiv sanayiini daha fazla geliştirmek ve otomotiv sanayiinin ülke ekonomisi üzerindeki olumlu etkisini arttırabilmek için, daha fazla doğrudan yabancı sermaye yatırımı çekmeyi amaçlamaktadır. Bu durum ülkeler arasındaki rekabeti her geçen yıl daha fazla arttırmaktadır.

Çalışmanın bu bölümünde, Türkiye ile otomotiv sanayiinde yabancı sermaye yatırımı çekme konusunda rekabet eden bu dört ülkenin, yabancı sermaye çekme potansiyeli açısından karşılaştırmaları yapılacak ve ardından Türkiye için gelişim noktaları tespit edilecektir. Yabancı sermayeli yatırımcıların gözünde bu ülkelerin imajlarının anlaşılması için önce ülkelerin yabancı yatırım endeks değerleri karşılaştırılacaktır. Ardından, gelişmekte olan ülkelerin otomotiv pazar büyüklükleri, yabancı sermaye yatırım kararlarında önemli bir belirleyici olduğundan, ülkeler piyasa büyüklükleri açısından kıyaslanacaktır. Daha sonra, sanayii faaliyetlerinde üretim maliyetlerinin yatırım kararı almada taşıdığı önem göz önüne alınarak, ülkeler üretim

---

<sup>139</sup> ACEA, a.g.e.

maliyetleri açısından karşılaştırılacaktır. Nihayet son olarak ülkeler, mevcut yatırım teşvikleri ve uzun vadede stratejik önem arz eden katma değeri yüksek AR-GE faaliyetleri potansiyelleri açısından kıyaslanacaklardır. Tüm bu değerlendirmeler sonucunda ise Türkiye'nin yabancı sermaye çekme konusunda rekabetçiliğini arttıracak gelişim noktaları ortaya konulacaktır.

### **3.2.1. Yabancı Yatırım Endeks Değerleri Açısından Kıyaslama**

Yabancı sermaye yatırımı çekme konusunda gelişmekte olan ülkeler arasında rekabetin her geçen yıl artması, daha fazla DYSY çekmek isteyen ülkeler için, yatırım ortamını iyileştirmeyi zorunlu hale getirmektedir. Yabancı yatırım endekslerinin, bir bakıma, ülkelerin yatırım iklimini ne ölçüde iyileştirebildiklerini gösterdiği kabul edilmektedir. DYSY çekmek isteyen ülkelerin, yabancı sermaye yatırımcısı firmaların gözünde imajlarını yansıtan yabancı yatırım endeksleri, ülkelerin rekabetçiliklerinin kıyaslanmasında önemli rol oynamaktadır.

Türkiye, yabancı sermaye yatırımı çekme konusunda rekabet ettiği ülkelerle, UNCTAD DYSY potansiyel ve performans endeksleri, iş yapma/yatırım ortamı endeksi ve AT Kearney güven endeksi değerleri açısından karşılaştırılacaktır.

#### **3.2.1.1. Performans ve Potansiyel Endeks Değerleri Açısından Kıyaslama**

“UNCTAD tarafından yayınlanan DYSY Performans endeksi, bir ülkenin global DYSY akışlarındaki payının, ülkenin GSYİH değerine olan oranı ile hesaplanmaktadır. Endeks değerinin 1 olması, ülkenin ekonomik hacmiyle, çektiği DYSY'nin örtüştüğünü göstermektedir. Endeks değerinin 1'den büyük olması, potansiyelini aştığını, 1'in altında olması da potansiyelinin gerisinde kaldığını göstermektedir.”<sup>140</sup> Yine UNCTAD tarafından yayınlanan DYSY Potansiyel endeksi, ülkelerin doğrudan yabancı sermaye yatırımı çekme yarışında potansiyellerinin ne kadarını gerçekleştirdiklerini ortaya koymayı amaçlar. Ülkelerin potansiyellerini birbirleriyle karşılaştırmalı olarak

---

<sup>140</sup> Gövdere, Bekir, Topuz, Hüseyin, “Türkiye ve AB'nin Yeni Üyelerinin Yabancı Yatırım Endeksleri Açısından Karşılaştırılması” C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt 10, Sayı 1, 2009 ,s.122

belirlemek, oldukça zor ve göreceli kavramları içeriyor olsa da, bu konuda kaynak alınan bazı göstergeler mevcuttur.

Tablo 3.14’de AB’nin yeni üyeleri ve Türkiye’nin DYSY girişleri performans ve potansiyel endekslerindeki konumları sunulmuştur. Tabloda ülkelerin skorlarına değil, endeksteği sıralamalarına yer verilmiştir. Türkiye ve Türkiye’nin doğrudan yabancı sermaye yatırımı çekme konusunda rekabet ettiği ülkeler, tabloda koyu renk ile gösterilmiştir.

**Tablo 3.15. DYSY Girişleri Performans ve Potansiyel Endeksleri (2005-2007)**

Ülkeler	Performans Endeksi			Potansiyel Endeksi		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007
<b>Çek Cumh.</b>	31	34	41	39	39	--
Estonya	6	9	8	35	34	--
Kıbrıs R.K.	23	24	18	45	47	--
Letonya	47	33	31	43	42	--
Litvanya	69	52	53	40	38	--
<b>Macaristan</b>	40	38	45	42	41	--
Malta	9	5	4	53	55	--
<b>Polonya</b>	65	51	60	44	43	--
Slovakya	30	28	49	54	53	--
Slovenya	95	98	94	32	33	--
Bulgaristan	7	3	2	60	59	--
<b>Romanya</b>	25	21	32	74	69	--
<b>TÜRKİYE</b>	107	86	84	69	72	--

Kaynak:UNCTAD, “World Investment Report 2008”, United Nations, New York and Cenova, 2008, pp.214–215. Not: DYY performans ve potansiyel endeksleri 141 ülke için hesaplanmaktadır. Potansiyel endeks 12 ekonomik ve politik soruyu kapsamaktadır. (Bkz:Ek1) Endeksler son üç yılın verileri kullanılarak üç yıllık hareketli ortalamalar olarak verilmektedir.

Ülkelerin DYSY çekebilme potansiyeline bakıldığında; 2005-2006 yıllarında Çek Cumhuriyeti’nin 141 ülke arasında 39., Macaristan’ın sırasıyla 42. ve 41., Polonya’nın 44 ve 43., Romanya’nın ilk yıl 74. iken 2006’da 69. olduğu Türkiye’nin ise, 2005’te 69. iken 2006 yılında 72. sıraya gerilediği görülmektedir.

Ülkelerin potansiyellerine uygun DYSY girişleri sağlayıp sağlayamadıklarını görebilmek için performans endeksine bakılması gerekmektedir. Belirtilen iki yılda potansiyeline göre daha yüksek bir performans gösteren ülkeler; Bulgaristan, Malta ve Estonya ve Romanya’dır. Türkiye ise, sahip olduğu potansiyelinin oldukça gerisinde kalmıştır. Türkiye için rakip olarak gösterilen Çek Cumhuriyeti, Polonya ve Macaristan

2007 yılı potansiyellerinin gerisinde kalmakla birlikte Türkiye'ye daha iyi bir performans göstermişlerdir.

Ülkeler performans ve potansiyel endekslerindeki konumlarına göre gruplara ayrılıp bir matris oluşturulduğunda dört grup ortaya çıkmaktadır.<sup>141</sup>:

**Yüksek performanslı Ülkeler (Front-runners):** Hem yüksek DYY potansiyeline hem de, yüksek DYY performansına sahip ülkeler.

**Potansiyelinin üstündeki ülkeler (Above potential):** Düşük DYY potansiyeline, fakat güçlü DYY performansına sahip ülkeleri,

**Potansiyelinin gerisindeki ülkeler (Below potential):** Yüksek DYY potansiyeline sahip fakat düşük DYY performansı gösteren ülkeleri ve

**Düşük performanslı ülkeler (Under-performers):** Hem düşük DYY potansiyeline sahip hem de, düşük DYY performansı gösteren ülkeleri ifade etmektedir.

**Tablo 3.16 DYSY Girişleri Performans ve Potansiyel Matrisi: 2004<sup>142</sup>**

	<b>Yüksek DYY Performansı</b>	<b>Düşük DYY Performansı</b>
<b>Yüksek DYY potansiyeli</b>	<b><u>Yüksek performanslı ülkeler</u></b> Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Litvanya, Letonya, Kıbrıs R. Kesimi, Macaristan, Malta, Polonya, Slovakya, Slovenya	<b><u>Potansiyelinin gerisindeki ülkeler</u></b>  Türkiye
<b>Düşük DYY potansiyeli</b>	<b><u>Potansiyelinin üstündeki ülkeler</u></b> Romanya	<b><u>Düşük performanslı ülkeler</u></b> --

Kaynak: UNCTAD, "Trade and Development Report-2006", United Nations, New York, Ceneva, 2006, s.24.

Tablo 3.15'de görüldüğü gibi, AB'nin yeni üyelerinin tamamı performans açısından Türkiye'nin önünde yer almaktadır. Sadece Romanya yüksek performanslı ülkeler arasında yer almamakta ancak bu ülke de potansiyelinin üzerine çıkmayı

<sup>141</sup> UNCTAD, 2008, a.g.e. s.29

<sup>142</sup> UNCTAD, "Trade and Development Report-2006", United Nations, New York, Ceneva, 2006, s.24.

başarmaktadır. Tablo 3.15 yorumlanırken, performansın yabancı yatırım çekme potansiyeline göre değerlendirildiğine dikkat edilmelidir.

Türkiye ve rakibi dört ülkenin yıllar itibariyle DYSY stoğu incelendiğinde Türkiye'nin DYSY çekme konusunda potansiyelinin altında kaldığı daha net görülmektedir. Tablo 3.16'da ülkelerin DYSY stoklarına ilişkin veriler de yer almaktadır.

**Tablo 3.17. Türkiye ve Rakibi Ülkelerde DYSY Kümülatif Toplamı  
(Milyon Dolar)**

	1990	2000	2000 %GSYİH	2005	2008	2008 %GSYİH
<b>Polonya</b>	109	34.227	20,0	93.329	161.406	30,7
<b>Çek Cumhuriyeti</b>	1.363	21.644	38,2	59.459	114.369	52,7
<b>Macaristan</b>	569	22.870	47,7	61.221	63.671	41,4
<b>Romanya</b>	---	6.480	18,8	23.818	71.864	36,7
<b>Türkiye</b>	11.194	19.209	7,2	42.170	69.871	9,6

Kaynak: UNCTAD, World Investment Report 2009, UN, New York and, Cenova. ss:251-262

Buna göre; 2008 yılı itibariyle en fazla DYSY stoku 161,4 milyar dolar değeri ile Polonya'dadır. Bu ülkeyi 114,3 milyar dolar DYSY stoğu ile Çek Cumhuriyeti, 71,8 milyar dolar DYSY stoğu ile de Romanya izlemektedir. Romanya'nın 2005-2008 yılları arasında çekmeyi başarabildiği DYSY tutarı dikkat çekicidir. Türkiye ise 2008 yılı sonunda yaklaşık olarak 69,9 milyar dolarlık DYSY stokuna ulaşmıştır.

Tablo 3.16'daki en çarpıcı sonuç, Türkiye'deki DYSY stoğunun GYSİH'ye oranının rakip ülkelere oranla çok düşük olduğudur. Türkiye'nin toplam DYSY girişi konusunda dört önemli rakip ülkenin gerisinde kalması, bir ölçüde bu ülkelerin 1990'larda gerçekleştirmiş olduğu özelleştirmelerin bir sonucu olarak görülebilir. Bu saptama, geçiş dönemi ülkeleri olarak Çek Cumhuriyeti, Macaristan ve Polonya ve Romanya'nın birçok devlet şirketini özelleştirdikleri 1990'lı yıllar için geçerli olabilir; ancak 2000 sonrası dönem için geçerli değildir.

Türkiye ve rakibi olan ülkeler yabancı yatırımcıların yeni alan (greenfield) yatırım projeleri sayısı bakımından kıyaslandığında Türkiye'nin 2008 yılında 169 proje sayısı ile dünya genelinde 27. olduğu görülmektedir. Polonya 353 proje ile dünya

genelinde 10., Romanya ise 348 proje ile 11. sıradadır.<sup>143</sup> 2008 yılında Çek Cumhuriyeti ve Macaristan yeni alan yatırımlarında Türkiye'nin gerisinde kalmış olsalar bile mevcut DYSY stoğu açısından bu ülkelerin de Türkiye'nin önünde olması, Türkiye'nin DYSY çekme konusunda rakip ülkelerin gerisinde olduğunu işaret etmektedir.

Buradan çıkartılacak sonuç, Türkiye'nin DYSY çekme performans ve potansiyel değerlerinin iyileştirilmesi gerektiği yönündedir.

### **3.2.1.2. İş Yapma/Yatırım Ortamı Endeks Değerleri Açısından Kıyaslama**

İş yapma/yatırım ortamı (Doing Business) endeksi, Dünya Ekonomik Forumu (World Economic Forum) tarafından yıllık olarak yayınlanan Dünya Rekabet Raporunda (The Global Competitiveness Report) 2009 yılında 133 ülke, 12 alt bileşen ve toplam 110 göstergeden yararlanılarak hazırlanmaktadır. Söz konusu alt bileşenler şöyledir: Kurumsallaşma, altyapı, makroekonomik denge, sağlık ve ilk öğretim, yüksek öğretim, mal piyasalarında verimlilik, işgücü piyasasında verimlilik, finans piyasasında gelişmişlik, teknolojik gelişmişlik, piyasa hacmi, ticari faaliyetlerde gelişmişlik ve inovasyon.

2009 yılında yayınlanan Dünya Rekabet Raporunda, Türkiye ve rakibi ülkelerin rekabet endeks sıralamaları şu şekildedir; Çek Cumhuriyeti 31., Polonya 46.,Macaristan 58., Türkiye 61. ve Romanya 64.sıradadır<sup>144</sup> Dolayısıyla Türkiye DYSY çekmek için rekabet ettiği üç ülkenin gerisinde ve Romanya ile başa baş durumdadır.

Türkiye yatırım ortamını iyileştirmek amacıyla çalışmalarını sürdürmektedir. Bu amaçla, Yatırım Ortamını İyileştirme Koordinasyon Kurulu (YOİKK) ve Yatırım Danışma Konseyi oluşturulmuştur. Yatırım Danışma Konseyi (YDK), “yatırımların önündeki engellerin azaltılması ve Türkiye'nin uluslar arası alanda yatırım yeri olarak imajının güçlendirilmesi ve yatırım ortamının iyileştirilmesi alanında hükümet tarafından yapılan çalışmalara uluslararası bir bakış açısı kazandırılması amacıyla Türk

---

<sup>143</sup> YASED, Eylül 2009,a.g.e.,s:19

<sup>144</sup> World Economic Forum, Global Competitiveness Report 2009-2010, Professor Schwab,K, Geneva, Switzerland 2009,s:129,167,259,267,311

hükümeti ve Dünya Bankası işbirliğiyle ve dünyanın önde gelen çokuluslu şirket yöneticilerinin katılımıyla oluşturulan bir platformdur.<sup>145</sup>

Danışma kurulunun oluşturulmasındaki hedeflerden ilki, çokuluslu şirketlerin üst düzey yöneticilerinin, yatırım yeri seçimi konusundaki bilgi birikimlerinden faydalanmak, Türkiye'deki yatırım ortamının iyileştirilmesi çalışmalarına uluslararası bir perspektif kazandırmaktır. İkinci hedef, Türkiye'nin dünya ekonomisinde sahip olduğu rekabet gücünü artırmasına yönelik çalışmalara katkı sağlamak ve üçüncüsü Türkiye'nin yatırım ortamının iyileştirilmesi konusunda sağladığı ilerlemelerin, uluslararası alanda duyurulmasına katkıda bulunmaktır<sup>146</sup>.

Yatırım danışma konseyi 2008 yılında yayınladığı ilerleme raporunda, yatırım ortamını iyileştirme stratejisi açısından Türkiye için öncelik teşkil eden ilerleme noktaları aşağıdaki şekilde belirlenmiştir: <sup>147</sup>

- Enflasyonist baskıları sınırlayacak ve cari işlemler açığını azaltacak makroekonomik politikaların güçlendirilerek devam ettirilmesi
- Kamu-özel sektör işbirliği çerçevesinde yabancı dil becerisi ve teknik eğitim öncelikli olmak üzere özel sektörün ihtiyaçları ile uyumlu eğitim ve öğretimin geliştirilmesi;
- Girişimcilik, liderlik ve yönetim becerilerinin geliştirilmesi için sanayi-üniversite diyalogunun pekiştirilmesi,
- Maliyet bazlı otomatik fiyatlama, kaynakların çeşitlendirilmesi, deregülasyon ve özelleştirme sürecinin devamını da içerecek şekilde enerji sektörü reformlarına hız kazandırılması,
- İş gücü piyasası reformlarına, iş gücü piyasasının esnekliğini daha da artıracak ve aynı zamanda iş gücünü koruyacak bir yaklaşımla devam edilmesi,

---

<sup>145</sup> <http://www.invest.gov.tr/> erişim tarihi: 03.06.2009

<sup>146</sup> <http://www.invest.gov.tr/> erişim tarihi: 03.06.2009

<sup>147</sup> <http://www.yoikk.gov.tr/>, erişim tarihi: 10.08.2009



- Kamu-özel sektör işbirliği/yap-işlet-devret projeleri için uygun bir sözleşme ve yasal altyapı ile birlikte özellikle ulaşım ve bilgi teknolojileri alanında altyapının geliştirilmesi,
- Uluslararası standartlarla uyumlu olarak fikri mülkiyet hakları mevzuatının uygulanmasının daha da güçlendirilmesi,
- Genişbant internet ve kişisel bilgisayar kullanım oranının artırılmasının önündeki engellerin azaltılması,
- Gümrük süreçlerinin iyileştirilmesi,
- Şeffaflık, öngörülebilirlik ve etkinliği artırmak suretiyle Kamu yönetimi uygulamalarının iyileştirilmesi,
- Vergi kaçakları da dahil olmak üzere kayıt dışılıkla mücadele konusunda yürütülen çalışmaların güçlendirilmesi,
- İstihdam yaratmak adına KOBİ'lerin büyümesinin teşvik edilmesi ve kayıtlı ekonomideki rollerinin güçlendirilmesi,
- Kurumsal yönetimin ve muhasebe standartlarının geliştirilmesi bakımından yeni Ticaret Kanunu Tasarısının yasalaştırılması ve uygulanmasına başlanması.

### **3.2.1.3. AT KEARNEY DYY Güven Endeksi Değerleri Açısından Kıyaslama**

Özel bir danışmanlık şirketi olan AT KEARNEY, gelecek bir ila üç yıllık dönemde, belirli pazarların doğrudan yabancı sermaye yatırımların global dağılımından alacağı payın tahmin edilebilmesi için tasarlanan DYSY Güven Endeksinin patentini almıştır. Endekste skor aralığı 0-3'tür. Ülke skoru, 0'a yaklaştıkça yatırımcıların ülkeye ilişkin güven zayıflığını gösterirken, 3'e yaklaşması yatırımcıların artan güvenini göstermektedir. Endeks sonuçları sadece sıralamada yer alan ilk 25 ülke için verilmektedir

2007 yılında yayınlanan son endekse göre ilk 25 ülke arasında AB'nin yeni üyelerinden sadece Polonya ve, Çek Cumhuriyeti'nin bulunmaktadır. 2005 yılında

listede olan Macaristan ve Romanya ise 2007 yılında listeye girememişlerdir. Türkiye ise 2005 yılında 13. sırada iken, 2007 yılında 20.sıraya gerilemiştir. 2007 yılı endeks sıralaması tablo 3.17’de verilmiştir. Bu ülkeler ve Türkiye için elde edilen bulgular şöyledir.( Söz konusu ülkelerle ilgili bilgiler, AT Kearney, 2007 yılı FDI Confidence Index adlı raporundan (ss. 30–45) aktarılmaktadır.)

**Tablo 3.18.AT KEARNEY DYSY Güven Endeksi–2007**

Sıralama 2007	Sıralama 2005	Ülke	Ülke Skoru	Önceki Yıla göre Durumu
1	1	Çin	2.21	Aynı
2	2	Hindistan	2.09	Aynı
3	3	ABD	1.86	Aynı
4	4	İngiltere	1.81	Aynı
5	10	Hong Kong	1.78	+
6	7	Brezilya	1.78	+
7	18	Singapur	1.75	+
8	22	Birleşik Arap Emirlikleri	1.72	+
9	6	Rusya	1.70	-
10	9	Almanya	1.70	-
11	8	Avustralya	1.68	-
12	*	Vietnam	1.67	+
13	14	Fransa	1.67	+
14	21	Kanada	1.65	+
15	15	Japonya	1.63	Aynı
16	*	Malezya	1.63	+
17	*	Diğer körfez ülkeleri	1.62	+
18	*	Güney Afrika	1.61	+
19	16	Meksika	1.59	-
<b>20</b>	<b>13</b>	<b>TÜRKİYE</b>	<b>1.59</b>	-
<b>22</b>	<b>5</b>	<b>Polonya</b>	<b>1.58</b>	-
25	12	Çek Cumhuriyeti	<b>1.56</b>	-
Kaynak: AT Kearney, FDI Confidence Index 2007, www.atkearney.com				
Erişim tarihi: 01 Temmuz 2009				
* 2005 güven endeksinde yer almıyor				

Polonya At Kearney güven endeksinde 2005 yılında 5. sırada iken 2007 yılında 22. sıraya düşerek büyük bir gerileme yaşamıştır. Bu düşüşün sebebi son iki yılda yaşanan ve yatırımcıların gelecekteki ekonomik reformlara ilişkin endişesini arttıran ekonomik ve politik çalkantılara bağlanabilir. Ancak buna rağmen Polonya orta ve doğu Avrupa’daki doğrudan yabancı sermaye yatırımı çeken ülkelerin başında gelmektedir.

Gayrimenkul sektöründeki yatırımlarda son yıllarda patlama yaşanmaktadır. Telekom ve altyapı hizmet firmaları liberalleşen piyasa fırsatlarından yararlanmaya devam etmektedir. Asıl soru, Polonya'nın önümüzdeki yıllarda Çek Cumhuriyeti ve Slovakya gibi ucuz maliyetli yeni rakipleri karşısında (low cost competitors) Avrupalı yatırımcıları çekmeye devam edip edemeyeceğidir. Polonya'nın mevcut gücünü koruması, altyapı iyileştirmeleri üzerindeki çalışmaların geliştirilerek devam etmesine, beşeri sermayenin iyileştirilmesine ve akaryakıt yurtiçi talebinde tüketici piyasasının sürdürülebilir büyümesine bağlıdır.

Çek Cumhuriyeti 2007 yılında 2005 yılındaki sıralamasına göre 13 sıra birden düşmüş ve 12. sıradan 25. sıraya gerilemiştir. Bununla beraber, halen Avrupalı yatırımcılar için en cazip 12. yatırım ülkesidir. Komşusu Slovakya gibi, Çek Cumhuriyeti Batı Avrupalı Otomobil Üreticisi yatırımcılarını çekmeye devam etmektedir. Bu alandaki en büyük yeni yatırım, 75 milyar dolarlık yatırımı ile Fransız otomobil parça üreticisi olan Faurecia firmasına aittir. Çek Hükümeti yabancı sermaye yatırımlarını desteklemektedir ve son olarak kurumlar vergisi oranını %28'ten %24'e düşürmüştür.

2005 güven endeksi sıralamasında 11. sırada bulunan Macaristan, 2007 yılında ilk 25 ülke içine girememiştir. Romanya ve Bulgaristan'ın Avrupa Birliğine girmesiyle, Macaristan'ın Batı Avrupa üretim merkezleri karşısında sahip olduğu ücret ve maliyet avantajları azalmaya başlamıştır. Macaristan'da ücretler Avrupa ortalamasının %25'i iken Romanya'da ortalamanın %12'si, Bulgaristan'da ise %7'sidir.

Romanya 2005 yılında güven endeksine 25. sıradan girmesine karşın, 2007 yılında liste dışı kalmıştır. Buna rağmen Avrupalı yatırımcılar Romanya'yı yatırım yapılabilecek 6. ülke olarak göstermektedirler. Romanya'da Özellikle Otomotiv Sanayi yabancı yatırımcıları cezp etmektedir. Başlıca firmalar arasında, eski bir tesis olan Dacia otomobil fabrikasını 750 milyon dolar harcayarak iyileştiren ve burada 7 bin dolar satış rakamıyla Logan modelini üreten Renault vardır. Ayrıca Renault tedarikçilerini de Romanya'da üretim tesisi açmak konusunda yönlendirmektedir. Sonuç olarak bugün Romanya'da iyi kurulmuş yabancı parça tedarikçi ağı ve Batı Avrupa pazarlarına coğrafi yakınlığı sayesinde çok güçlü bir Otomotiv Endüstrisi vardır.

Romanya'nın Çek Cumhuriyeti ve Macaristan gibi orta Avrupalı rakipleri karşısında elinde tuttuğu ücret avantajı da göz önüne alınırsa, gelecek yıllarda bu ülkeye yabancı sermaye akışının devam edeceği beklenmektedir.

Türkiye yabancı sermaye güven endeksinde global yatırımcılar tarafından 20. sıraya konumlandırılmıştır. 2005 yılından 2007 yılına kadar doğrudan yabancı sermaye yatırımlarında büyük bir artış gözlemlenmiştir. UNCTAD verilerine göre 2006 yılındaki doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının %13'ü otomotiv ve bağlı yan sektörlerine aittir. Bu alanda önemli yatırımcılar arasında 2005 yılındaki 240 milyon dolarlık yatırımla otomotiv yan sanayii devi Robert Bosch gelir ve Türkiye'deki operasyonlarını genişletmek için yatırımlarına devam edeceğini açıklamıştır. Buna rağmen Türkiye hakkındaki siyasal belirsizlikler devam etmektedir. Fransa'nın Türkiye'nin AB girişini kabul etmeyeceğine dair açıklamalarının ardından ülkenin Avrupa Birliğine kabulü halen soru işaretidir. 2005 ve 2006 yıllarında Türkiye ve Brüksel arasında Kıbrıs ve insan hakları konusunda anlaşmazlık konuları devam etmektedir.

### **3.2.2. Piyasa Büyüklüğü Açısından Kıyaslama**

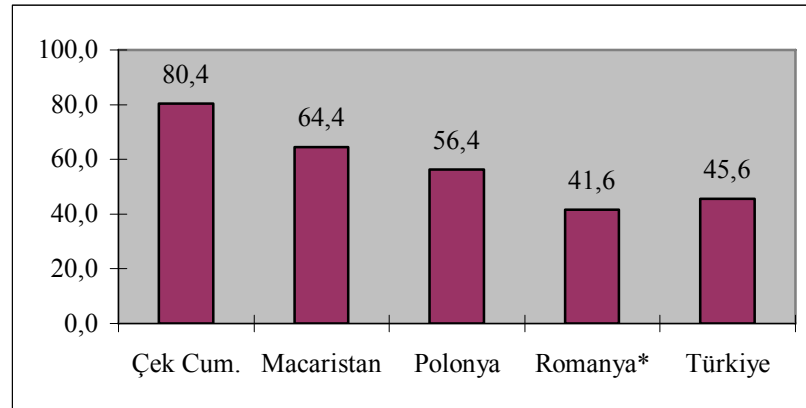
Çalışmanın birinci bölümünde ifade edildiği üzere, bir firmanın yabancı bir ülkede yatırım yapmasının en önemli nedeni kârın artırılması hedefidir. Firmanın kârını arttırmasının en önemli yollarından biri ise, satışların arttırılmasıdır. Dolayısı ile geniş bir iç pazara sahip olan ülkeler, yabancı yatırımcıların dikkatini çekecektir. Çünkü bu ülkelerde üretim faaliyetinde bulunmak, yabancı sermayeli firmanın, yatırım yapılan ülkenin iç pazarına daha kolay ulaşmasına ve bu pazardaki payını arttırmasına yardımcı olacaktır. Buradaki en önemli etken, hedeflenen pazara ait ülkede üretim yapılarak lojistik ve gümrük vergisi gibi ek maliyetlerin azaltılacak ve o pazarda daha rekabetçi fiyat seviyesine ulaşılacak olmasıdır. Dolayısı ile pazar hacmi, yabancı sermaye yatırımı için öncelikli belirleyiciler arasında yer alır.

Piyasa hacmi, ev sahibi ülkenin kişi başına GSYİH'si ile ölçülmektedir. Piyasa hacmi hipotezi, ölçek ekonomisinden faydalanabilme ve kaynakların etkin kullanımı için büyük bir piyasanın gerekliliği görüşünü desteklemektedir.

GSYİH bir ülkenin ekonomik durumunu gösteren başlıca göstergedir. GSYİH'nin Satın Alma Gücü (PPS-Purchasing Power Standart) cinsinden ifade edilmesi ise, ülkeler arası karşılaştırmada fiyat seviyelerindeki farklılığın yaratacağı yanılsamayı ortadan kaldırır. GSYİH'nin kişi başına düşen değerinin hesaplanması ise nüfus büyüklükleri birbirinden çok farklı olan ülkelerin kıyaslanabilmesine izin verir.

Grafik 3.1'de Türkiye ve doğrudan yabancı sermaye yatırımı çekme konusunda rakibi olan diğer 4 yeni Avrupa Birliği ülkesinin kişi başına düşen GSYİH 2008 yılı değerleri, satın alma gücü cinsinden ve Avrupa Birliği (27 ülke) ortalamasına göre (AB27=100) oranlanarak verilmiştir.

**Grafik 3.1. Kişi Başına Düşen GSYİH 2008**



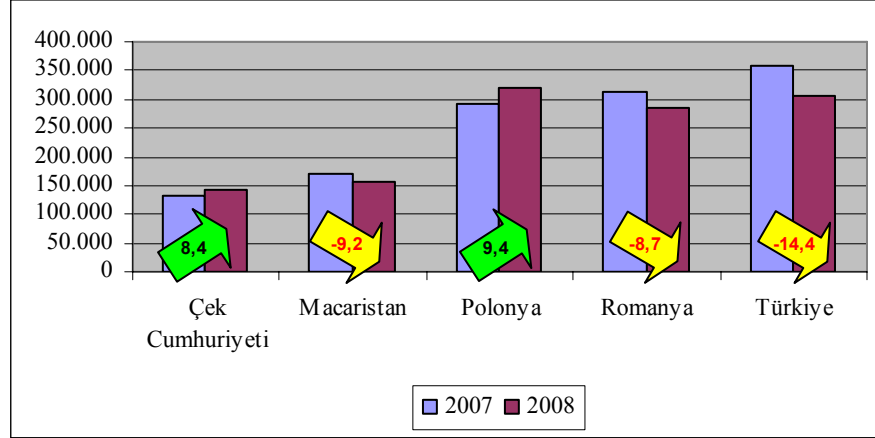
Kaynak: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/> erişim tarihi: 15.06.2010 \*Romanya için 2007 yılı verileri kullanılmıştır.

Grafik 3.1'de görüldüğü üzere Türkiye, 2008 yılında kişi başına düşen GSYİH açısından, Çek Cumhuriyeti, Macaristan ve Polonya'nın gerisindedir. Romanya için ise 2008 yılı değerleri mevcut olmadığından kesin bir karşılaştırma yapılamasa da Türkiye ile verilerin başa baş olduğu görülmektedir. Buradan çıkan ilk sonuç, Türkiye iç pazarındaki tüketicilerin alım gücünün ve tüketim harcamalarının, rakip ülke pazarlarındaki tüketicilere oranla daha düşük olduğudur.

Çalışmanın konusu otomotiv sektörü olduğundan, iç Pazar faktörünü değerlendirmek için söz konusu ülkelerdeki otomobil pazarı verilerini incelemek faydalı olacaktır. Grafik 3.2'de Çek Cumhuriyeti, Macaristan, Polonya, Romanya ve

Türkiye'ye ait 2007 ve 2008 yılları binek otomobil satış rakamları ve değişim yüzdeleri verilmiştir.

**Grafik 3.2. 2007–2008 Binek Otomobil Satışları**



	2007	2008	Değişim %
Çek Cumhuriyeti	132.542	143.661	8,40%
Macaristan	171.661	155.909	-9,20%
Polonya	292.376	319.965	9,40%
Romanya	312.532	285.489	-8,70%
Türkiye	357.465	305.998	-14,40%

Kaynak:ODD,Otomotiv Distribütörleri Derneği, Avrupa Binek Otomobil Pazarı 2007/2008, [www.odd.org.tr](http://www.odd.org.tr), erişim tarihi: 12.05.2009

Grafik 3.2'de görüldüğü üzere, Türkiye otomobil pazarı, doğrudan yabancı yatırım çekme konusunda rekabet edilen Çek Cumhuriyeti, Macaristan ve Romanya'dan daha geniştir. Bu faktörün, otomotiv sanayinde yabancı yatırımları çekmek için önemli bir faktör olduğu açıktır. Ancak Polonya 2008 yılında yaklaşık 320 bin araç satışı ile Türkiye'yi geride bırakmıştır. Avrupa Binek Otomobil Pazar büyüklüğü sıralamasında Polonya 8. sırada, Türkiye ise 9.sırada yer almaktadır.Aynı sıralamada Romanya 12., Macaristan 16., Çek Cumhuriyeti ise 19. sırada yer almaktadırlar.<sup>148</sup>

Burada göz ardı edilmemesi gereken iki husus bulunmaktadır. Bunlardan ilki, 2008 yılının son çeyreğinde kendisini hissettiren global ekonomik krizin etkisi ile birlikte Macaristan, Romanya ve Türkiye'de 2008 yılında otomobil satışlarının düşmüş

<sup>148</sup> ODD,Otomotiv Distribütörleri Derneği, Avrupa Binek Otomobil Pazarı 2007/2008, ss:2-4, [www.odd.org.tr](http://www.odd.org.tr), erişim:25.09.2009

olmasıdır. Çek Cumhuriyeti ve Polonya ise, krizde uygulanan teşvikler neticesinde pazarın daralmasını önlemiş ve bu ülkelerdeki otomobil satışları 2007 yılına oranlar artış göstermiştir. Ayrıca Türkiye diğer dört ülkeye kıyasla satışlarda en çok düşüş yaşanan ülkedir. Böylelikle 2007 yılında rekabet edilen ülkeler içerisinde en büyük otomobil pazarına sahip Türkiye, 2008 yılında ikinci sıraya düşmüştür.

Türkiye otomotiv piyasasının küresel krizden bu denli etkilenmesinin önemli bir sebebi, otomotiv ürünlerinin satış fiyatlarının yüksekliğidir. Dolayısı ile kriz ortamında tasarruf eğilimi artan tüketiciler, ilk olarak lüks mal kategorisine giren otomobil alımlarını düşürmüşlerdir. Türkiye’de otomobil fiyatlarının bu denli yüksek olmasının başlıca sebebi ise otomobil satışlarında uygulanan vergilerin yüksekliğidir. Türkiye hem rekabet ettiği dört ülkeye hem de genel dünya sıralamasına bakılacak olursa otomobil satışlarında uygulanan vergi oranları çok yüksek olan ülkelerin başında gelmektedir. Bu da yerli otomobil piyasasını daraltıcı ve krizler karşısında kırılganlığını arttırıcı bir etki yaratmaktadır. Tablo 3.18’de Türkiye’de 2009 yılında araç satışlarında uygulanan vergi oranları, rekabet edilen dört ülkeyle karşılaştırmalı olarak verilmiştir.

**Tablo 3.19 Araç Alımlarında Tüketicie Uygulanan Vergi Oranları (2009)**

	<b>KDV</b>	<b>ÖTV</b>
Çek Cumhuriyeti	19%	0%
Macaristan	25%	0%
Polonya	22%	3,1%-18,6% (motor hacmine göre)
Romanya	19%	0%
Türkiye	18%	37%-80% (motor hacmine göre)

Kaynak: ACEA, Association of European Automobile Manufacturers, Tax Guide 2009, www.acea.be, erişim tarihi: 12.03.2010

Tablo sonuçları incelendiğinde, Türkiye’de araç satışlarında uygulanan vergi oranlarının rakip ülke oranlarına nazaran çok yüksek olduğu görülmektedir ve bu durumun Türkiye’de otomotiv pazarının büyümesi üzerinde negatif etkiye sahiptir.

Sonuç olarak Türkiye, otomotiv sanayinde rekabet etmekte olduğu Çek Cumhuriyeti, Macaristan, Polonya ve Romanya’dan kişi başına düşen GSYİH değeri bakımından geri kalmış olsa da, kalabalık nüfusu ve en büyük ikinci otomobil pazarı olma özelliği ile yabancı yatırımcılar için cazip bir yatırım merkezidir. Fakat otomobil

lüks ve uzun vadeli bir tüketim malıdır. Gerek dünyadaki otomobil sayısının her geçen yıl artması, gerekse de 2008 yılı sonunda başlayan küresel ekonomik kriz sebebiyle, otomotiv pazarları tüm dünyada daralmaktadır. Dolayısı ile pazardaki daralmayı engelleyici vergi ve finans politikaları hayata geçirilmelidir. Pazardaki daralma orta vadede kaçınılmaz olsa bile, rekabet edilen ülkelerdeki pazarlarının daralma oranlarının önüne geçilmemelidir. Böylelikle Türkiye'nin ileriki yıllarda da iç pazar büyüklüğü, yabancı sermayeli yatırımcıları Türkiye'ye çekmek için önemli bir faktör olarak muhafaza edilebilecektir. Ayrıca ekonomik büyümeyi hızlandırarak sürdürmek ve tüketici alım gücünü arttırmak için uygulanacak ekonomik reform ve politikalar, pazar büyüklüğünü arttırarak Türkiye'yi üretim faaliyetinde bulunmak için daha çekici bir merkez haline getirecektir.

### **3.2.3. Üretim Maliyetleri Açısından Kıyaslama**

Kârın arttırılması hedefi ile farklı ülkelere yönelen çok uluslu firmaların, yatırım yapacakları ülkeyi seçerken göz önüne aldığı bir diğer önemli faktör, üretim maliyetleridir. Üretim maliyetleri düşük olan ülkelerde yapılacak yatırımlar sonucu yabancı sermayeli firmalar kârlarını arttıracakları gibi maliyetlerin düşürülmesi sonucu dünya pazarlarında rekabetçi bir fiyat politikası da izleyebileceklerdir. Dolayısı ile üretim maliyetleri, yabancı sermayeli firmaların yatırım yapacakları ülkeleri belirlerken anahtar faktör niteliği taşımaktadır.

Çalışmanın bu bölümünde, otomotiv sanayii için önemli iki maliyet kalemi olan enerji ve işgücü maliyetleri, Türkiye ve yabancı sermaye yatırımı çekme konusunda rekabet ettiği ülkeler için karşılaştırmalı olarak analiz edilecektir.

#### **3.2.3.1. Enerji Maliyetleri**

Otomotiv sanayinde, gerek üretilen ürünün teknolojik olarak karmaşık yapısı, gerekse kaporta-boya-montaj gibi üretim aşamalarının çeşitliliğinin bir sonucu olarak bu aşamalarda kullanılması zorunlu yüksek üretim teknolojilerinin varlığı sebebiyle, enerji maliyetleri önemli bir gider kalemini oluşturmaktadır.



Otomotiv endüstrisinde girdi maliyetlerini oluşturan en önemli iki enerji grubu elektrik ve doğalgazdır.

Bu iki enerji grubunda da Türkiye ile yabancı sermaye çekme konusundaki rakip ülkeleri kıyaslandığı zaman, Türkiye’de enerji maliyetlerinin rakip ülkelere oranla çok yüksek olduğu göze çarpmaktadır. Aynı zamanda Türkiye’nin rakibi olan tüm Doğu Avrupa ülkelerindeki elektrik ve doğal gaz fiyatları Avrupa Birliği ortalamasının altındayken, Türkiye’de maliyetler Avrupa Birliği ortalamasının da üzerindedir. Tablo 3.19’da Türkiye, Polonya, Macaristan, Romanya ve Çek Cumhuriyeti ülkelerinde Sanayii elektrik ve gaz birim fiyatları verilmiştir.

**Tablo 3.20 Endüstri Elektrik ve Gaz Fiyatları Karşılaştırması**

	Endüstri Fiyatları					
	Elektrik fiyatı (€ per 100 kWh)			Gaz Fiyatları (€ per GJ)		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007
AB ortalaması	8,75	9,75	10,70	7,54	10,03	10,99
Çek Cumhuriyeti	7,13	8,70	9,30	6,08	8,74	7,81
Macaristan	8,86	9,13	9,84	6,94	9,40	11,64
Polonya	6,78	7,27	7,23	6,47	8,25	9,20
Romanya	9,15	9,20	10,02	4,38	7,42	8,71
Türkiye	24,45	26,29	28,89	7,10	9,70	11,93
Kaynak: Doğu Avrupa Ülkeleri için Eurostat Year Book 2008 Türkiye için Enerji piyasaları Düzenleme Kurulu epdk.org.tr,Bursa Gaz www.bursagaz.com, erişim tarihi: 27.01.2010						
Not: Elektrik birim fiyatı Türkiye için Bursa Organize Sanayii Dağıtım Bedelleri baz alınmıştır.						

Türkiye’de enerji maliyetlerinin rakip ülkelere oranla bu denli yüksek oluşunun önemli bir sebebi, dışa bağımlılık oranının %70 gibi yüksek bir seviyede oluşudur. Eurostat 2008 yılı değerlendirme raporunda, ülke içinde tüketilen enerji içerisindeki ithal edilen enerji oranını ifade eden enerji bağımlılık oranları tablo 3.20’de verilmiştir. Tablodan da görülebileceği üzere, Türkiye enerji kullanımında dışa bağımlılık oranında hem Avrupa Birliği ortalamasının, hem de diğer tüm rakip ülke oranlarının oldukça üzerindedir. Bu da enerji fiyatları üzerindeki denetimi azaltmakta ve Türkiye’yi dışa

bağımlı hale getirmektedir. Tüm bunların sonucu olarak da , enerji maliyetleri yabancı yatırım çekme konusunda Türkiye'nin karşısında bir dezavantaj olarak durmaktadır.

**Tablo 3.21. Enerji Dışa Bağımlılık Oranları**

Enerji Bağımlılık Oranı 2005 (%)	
AB ortalaması	52,30%
Çek Cumhuriyeti	27,40%
Macaristan	62,90%
Polonya	18,00%
Romanya	27,40%
Türkiye	71,90%

Kaynak: Eurostat Year Book 2008

Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma örgütü (OECD) enerji fiyatları endeksine göre, Türkiye enerji fiyatları en çok artan ülke konumunda bulunmaktadır.2000 yılının baz alındığı endeks çalışmasına göre Türkiye 596.54 olan Ağustos 2008 endeksiyle tüm OECD ülkelerini geride bırakmıştır. Aynı dönem için OECD ortalaması 190,21'dir. Türkiye'nin rakibi olan ülkelerdeki enerji fiyat artışı endeksleri ise, Çek Cumhuriyetinde 143,71, Polonya'da 155,69, Macaristan'da ise 185,67'dir. Romanya'ya ait endekste bilgi bulunmazken, Türkiye'nin rakibi olan diğer Doğu Avrupa ülkelerinin enerji fiyat artışı endeksinde AB ortalamasında geri kaldığı, Türkiye'nin ise endekste en yüksek değere sahip ülke olduğu göze çarpmaktadır.<sup>149</sup>

Fiyat artış endeksinin işaret ettiği bir diğer önemli husus, Türkiye'deki enerji fiyatlarının yüksek olmasının tek sebebinin yüksek dışa bağımlılık oranı ve küresel anlamda enerji fiyatlarındaki yükselme olmadığıdır. Öyle ki, dışa bağımlılık oranı %62,9 oranı ile Türkiye'ye en yakın ülke olan Macaristan'da fiyat artış endeksi 185,67 olmasına karşın, Türkiye'de endeks değeri 596.54'dür. Bu durum Türkiye'de enerji bağımlılığının azaltılması zorunluluğunun yanı sıra enerji fiyat politikasının da gözden geçirilmesi gerektiğini gözler önüne sermektedir.

2007 yılında devlet planlama teşkilatı tarafından yayınlanan 2007–2013 Dokuzuncu Kalkınma Planı Otomotiv Sanayii Özel İhtisas Komisyon Raporunda

<sup>149</sup> Elektrik Mühendisleri Odası, 11.10.2008 tarihli basın açıklaması, <http://www.emo.org.tr>, erişim tarihi:07.05.2009

Türkiye'nin Sanayii kullanımında geçerli olan enerji maliyetlerinin rakip ülkelere nazaran çok yüksek olduğuna ve bu durumun da ülkenin rekabet gücü için önemli bir dezavantaj olduğuna dikkat çekilmektedir. Ülkeler arası yapılan bir mukayesede, Türkiye'nin enerji maliyetinde rakip ülkelerin (Doğu Avrupa, Rusya, Çin) hepsinden daha üst sırada yer aldığı görülmektedir.

Aynı Raporda, Enerji maliyetlerinin rakip ülkelerle mukayese edilebilir bir düzeye gelmesi için alınması gereken önlemler aşağıdaki gibi özetlenmiştir.<sup>150</sup>

- Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı tarafından sanayi kuruluşlarına daha uygun maliyetle enerji sağlanmalıdır.
- Kaçak elektrik ile mücadele arttırılmalı ve bundan kaynaklanan kayıpların önüne geçilmelidir.
- Enerji piyasasındaki dönüşüm süreci hızlandırılmalı ve Enerji Piyasası Düzenleme Kurulunun kontrolünde, özel sektörün üretimdeki payının artması sağlanmalıdır. Bu doğrultuda, mevzuatta gerekli değişiklikler ivedilikle yapılmalıdır.

### **3.2.3.2. İş Gücü Maliyetleri**

İş gücü maliyetleri, üretim maliyetlerinin önemli bir kısmını oluşturmaktadır. Uluslararası sermaye hareketlerinin tüm dünyaya yayılmaya başladığı ilk yıllardan beri temel hedeflerden biri maliyetleri azaltmak olduğu için, sermaye hareketleri düşük iş gücü maliyetlerine sahip ülkelere doğru yönelmeye başlamıştır.

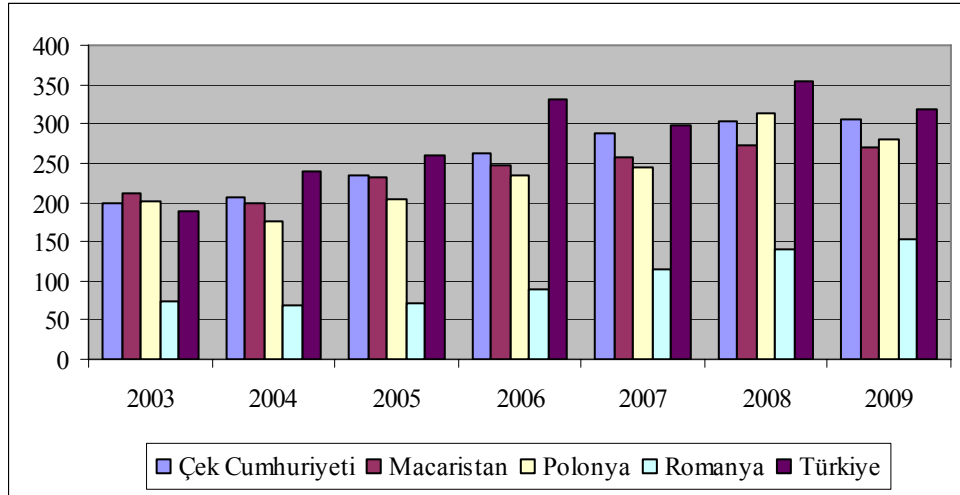
Grafik 3.5'de, yıllar itibariyle Türkiye ve yabancı sermaye çekme konusunda rekabet ettiği Doğu Avrupa ülkelerindeki aylık asgari ücret karşılaştırması verilmektedir. 2003 yılından bu yana Türkiye'de aylık asgari ücret rekabet edilen Doğu Avrupa ülkelerinden daha yüksektir. Romanya ise en düşük asgari ücrete sahip ülkedir. Macaristan ve Polonya'da ise asgari ücret düzeyleri birbirine yakın olmakla birlikte, 2008 yılından itibaren Polonya Macaristan'ın önüne geçmiştir.

---

<sup>150</sup> DPT, 2007, a.g.e., s:124

Avrupa Birliği İstatistik Kurumu Eurostat tarafından yapılan değerlendirmede, asgari ücret oranı 400 Euro altında olan ülkeler, Avrupa'daki iş gücü maliyeti sınıflandırmasında en düşük maliyetli 1.grup ülkeler olarak tanımlanmaktadır. Dolayısı ile her ne kadar Türkiye Avrupa'da rekabet ettiği ülkeler içerisinde en yüksek ücret düzeyine sahip olsa da, halen birinci grup içerisinde yer alarak sanayileşmiş Batı Avrupa ülkelerine göre işgücü maliyetlerinde çekiciliğini devam ettirmektedir.

**Grafik 3.5. Ülkeler Arası Asgari Ücret Karşılaştırması (Euro/Ay)**



	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Çek Cumhuriyeti</b>	199	207	235	261	288	304	306
<b>Macaristan</b>	212	200	232	247	258	273	270
<b>Polonya</b>	201	177	205	234	246	313	281
<b>Romanya</b>	73	69	72	90	114	141	153
<b>Türkiye</b>	189	240	261	331	297	354	319

Kaynak: Eurostat, Population and Social Conditions,29/2009

Eurostat tarafından 2009 yılı Ocak ayı verilerinden derlenerek hazırlanan yayınlanan bu tabloda değerler Euro cinsinden verilmiştir. Aynı çalışmada aylık asgari ücretler ülkelerin yerel para birimlerinin satın alma gücü cinsinden de hesaplanmış ve ülke sıralamalarının değişmediği görülmüştür.

Grafik 3.5'de yer alan verilere bakıldığı zaman, Türkiye'deki iş gücü maliyetlerinin yabancı sermaye yatırımı çekme konusunda rekabet edilen Doğu Avrupa ülkelerine göre rekabetçi olmadığı görülmektedir.

2006 yılında Uluslararası Yönetim Geliştirme Merkezi'nin ( IMD) yayınladığı dünya rekabet yıllığına göre 57 ülke içinde Türkiye imalât sanayinde iş gücü maliyet artışında dünyada en yüksek orana sahip 6.ülkedir. AB'ye yeni katılan Doğu Avrupa

ülkelerindeki artışa nazaran, Türkiye’deki işgücü maliyet artışı çok fazladır. Türkiye 57 ülke arasında, 2005 yılında yaşanan %8,33’lük işgücü maliyet artışı ile, işgücü maliyet artışı rekabetçiliğinde 52. sırayla listenin sonlarında yer almıştır. Aynı sıralamada Macaristan 7. , Çek Cumhuriyeti 15., Polonya 22. sırada yer almıştır. Çalışmada maliyetlerdeki artış hızının ülkenin rekabet gücünü azalttığı ifade edilmiştir. <sup>151</sup>

Türkiye’nin işgücü maliyetindeki söz konusu dezavantajı, işçilik ücretleri ve maaşlardaki yüksek vergi ve SSK primi yükünden kaynaklanmaktadır.

**Tablo 3.22. Türkiye’de Aylık Asgari Net Ücret ve İşverene Maliyeti (YTL)  
(01.01.2009–30.06.2009)**

<b>ÇALIŞAN ELİNE NET GEÇEN ASGARİ ÜCRET</b>	
ASGARİ ÜCRET	666,00
(-)İŞÇİYE AIT PRİM MİKTARI (%14)	93,24
(-)İŞSİZLİK SİGORTASI İŞÇİYE AIT PRİM MİKTARI (%1)	6,66
(-)İŞÇİNİN ASGARİ GEÇİM İNDİRİMİ ÖNCESİ ÖDEYECEĞİ GELİR VERGİSİ (%15 )	84,92
(-)DAMGA VERGİSİ MİKTARI (%06)	4,00
(+)ASGARİ GEÇİM İNDİRİMİ	<b>49,95</b>
<b>ASGARİ ÜCRET NET ELE GEÇEN</b>	<b>527,13</b>

<b>ASGARİ ÜCRETİN İŞVERENE MALİYETİ</b>	
ASGARİ ÜCRET	<b>666,00</b>
(+)SSK PRİMİ % 19,5 (İşveren Payı)	<b>129,87</b>
(+)İŞSİZLİK SİGORTASI İŞVEREN PAYI % 2	<b>13,32</b>
<b>ASGARİ ÜCRETİN İŞVERENE TOPLAM MALİYETİ*</b>	<b>809,19</b>
Kaynak: Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı www.calisma.gov.tr sitesindeki verilerden derlenmiştir. Erişim tarihi: 23.12.2009	
*İşyeri tehlike sınıf ve derecesi değişikçe asgari ücretin işverene maliyeti de yükselir	

2009 yılı için işverenin toplam asgari ücret maliyetinin dökümü Tablo 3.21’de sunulmaktadır. 2009 yılında asgari ücretle çalışan bir işçinin işverene maliyeti 810 YTL olurken, işçinin eline geçen brüt ücret toplam maliyetin sadece %82’sine karşılık gelen

<sup>151</sup>Uluslararası Yönetim Geliştirme Merkezi, IMD, “Dünya Rekabet Yıllığı 2006”, <http://www.tisk.org.tr>, erişim tarihi:04.09.2009

666 YTL'dir. İşçinin ödediği vergiler ve sosyal güvenlik primlerini çıkardıktan sonra işçinin eline sadece 527 YTL geçecektir. Asgari ücretin işverene maliyetinin bu kadar yüksek olmasının sebebi, toplamda 223 YTL'yi bulan işçi ve işverenin ödediği SSK primidir. 2009 yılında, gelir vergisi ve özellikle prim ödemeleri sonucunda, asgari ücretle çalışan bir işçinin işverene maliyetinin ancak %65'i çalışanın eline net ücret olarak geçmektedir.

Sadece asgari ücret değil, ücret-dışı işgücü maliyetleri açısından da ülkeleri sıralandığında, Türkiye birçok OECD ülkesine göre üst sıralarda yer almaktadır. OECD ülkelerinde yaygın olan ailevi vergi desteklerinin hesaba katıldığı OECD verileri incelendiğinde, en üst sırada bulunan Türkiye'de ortalama işçilik maliyetinin 2009 yılında %35'inin istihdam vergilerine (ücretten alınan vergiler ve sosyal güvenlik primleri) ayrıldığı görülmektedir. Bu oran OECD genelinde ortalama % 24, ABD'de % 17.6, İrlanda'da % 9'dur.<sup>152</sup>

İşgücünün işverene maliyetinin yüksek olması, kayıt dışı istihdam oranını arttıran başlıca sebeptir. Özellikle küçük ve orta ölçekli işletmeler, yüksek istihdam maliyetleri sebebiyle kayıt dışı istihdam ve ücret politikalarına yönelebilmektedir. Ücret dışı işgücü maliyetleri sadece yabancı sermayeyi ülkeden kaçırmakla kalmamakta, aynı zamanda yerli sermayeyi de yatırımlarının bir bölümünü Orta ve Doğu Avrupa ülkelerine yönlendirmeye zorlamaktadır. Bu da işgücü talebinin işgücü maliyetine olan esnekliğini artırdığı için, vergi yükünün görece yüksek olmasına karşın sosyal güvenlik katkı payları ve kişisel gelir vergisinin GSYİH'deki payı düşük kalmaktadır. Örneğin işçiler ve işverenlerden alınan sosyal güvenlik katkı paylarının GSYİH içindeki payı, 2002 yılında sırasıyla yüzde 2,1 ve 2,8'dir. Bu oranlar AB-15 ülkeleri için yüzde 3,7 ve 6,8'dir. Birey ve şirket gelir vergilerinin önemli bir bölümünün GSYİH içindeki payı Türkiye'de yüzde 5,5 ve 2,2 iken, AB-15 ülkelerinde yüzde 10,8 ve 3,4'tür.<sup>153</sup>

Kayıt dışı ekonominin kayıt altına alınması sağlanarak, daha geniş bir kitleden daha az oranda vergi ve SSK primi alınması, yani vergi ve SSK prim yükünün daha

---

<sup>152</sup> Yılmaz, K., "Türkiye için Doğrudan Yabancı Yatırım Stratejisine Doğru", Koç Üniversitesi Yayınlanmamış Çalışma Raporu, Ocak 2007, s:35

<sup>153</sup> Yılmaz, a.g.e., s:36

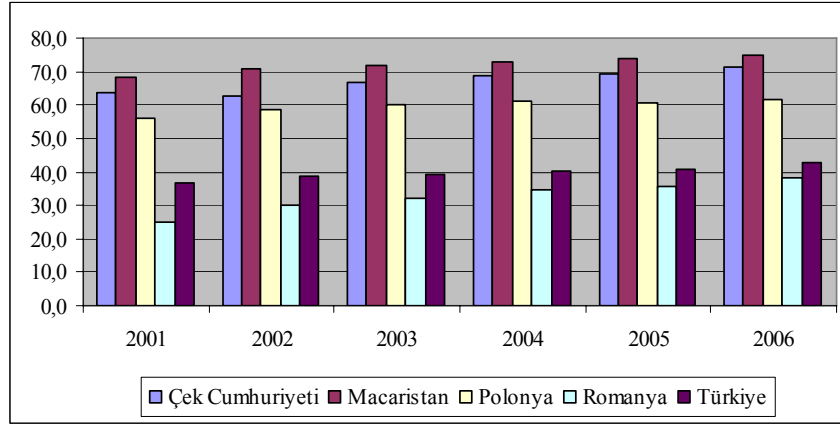
geniş bir tabana yayılması gerekmektedir. Böylece Türkiye'deki işgücü maliyetleri, rakip ülkelerle rekabet edebilir bir düzeye inebilecektir.

#### **3.2.4. Kalifiye İşgücü Açısından Kıyaslama**

İş gücü maliyetleri her ne kadar yabancı sermaye yatırımlarının yönünü belirleyen önemli bir maliyet unsuru olsa da, otomotiv sanayinin yıllar geçtikçe daha karmaşık yapılı ve çok çeşitli yüksek teknolojiler içeren bir yapıya bürünmesi, işgücü maliyetlerinin tek başına bir rekabet unsuru olarak ele alınmaması gerekliliğini doğurmaktadır. Otomotiv sanayiinde üretilen ürünlerin yüksek güvenlik seviyesine sahip olmaları zorunludur. Ayrıca Otomotiv piyasasında tüketicilerin beklentisi her yıl artmakta ve bu da otomobil üreticileri için kalite ve ürün çeşitliliğini artırma zorunluluğunu doğurmaktadır. Bu sebeple dünyada maliyeti düşük ülkelerin gerçek anlamda rekabetçiliklerini koruyabilmeleri için, bu ülkelerde üretilen otomotiv ürünlerin kalite seviyesinin de yüksek olması gerekmektedir. Kalite seviyesi yüksek otomotiv ürünleri üretmenin en önemli şartı ise kalifiye ve yetenekli işgücü istihdamıdır.

Ayrıca dünya geneline bakıldığında zaman, iş gücü maliyetlerinin Çin ve Hindistan gibi Asya ülkelerinde, Türkiye ve Doğu Avrupa ülkelerinin çok daha gerisinde olduğunu görülmektedir. Bu durum, Türkiye ve Doğu Avrupa ülkeleri için ucuz iş gücü maliyetlerinin tek başına rekabetçiliği artırma yolunda etkili olamayacağını gözler önüne sermektedir. Türkiye ve rakibi olan Doğu Avrupa ülkelerinde rekabetçilik unsuru olarak iş gücü verimliliği ve etkinliği, bu bölümde Kalifiye İşgücü başlığı altında incelenecek ve ülkeler arası kıyaslama yapılacaktır.

**Grafik 3.6. Çalışan Kişi Başına İş Gücü Verimliliği**



EU-27	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Çek Cum.</b>	63,6	62,9	66,5	68,6	69,3	71,2
<b>Macaristan</b>	68,4	70,8	71,7	72,7	73,9	74,8
<b>Polonya</b>	56,3	58,5	59,9	61,4	60,4	61,5
<b>Romanya</b>	25,0	29,9	32,1	34,7	35,6	38,3
<b>Türkiye</b>	36,6	38,7	39,2	40,1	40,8	42,6

Kaynak: Eurostat 2008 Year Book, Not:AB-27 ortalaması baz alınmıştır.

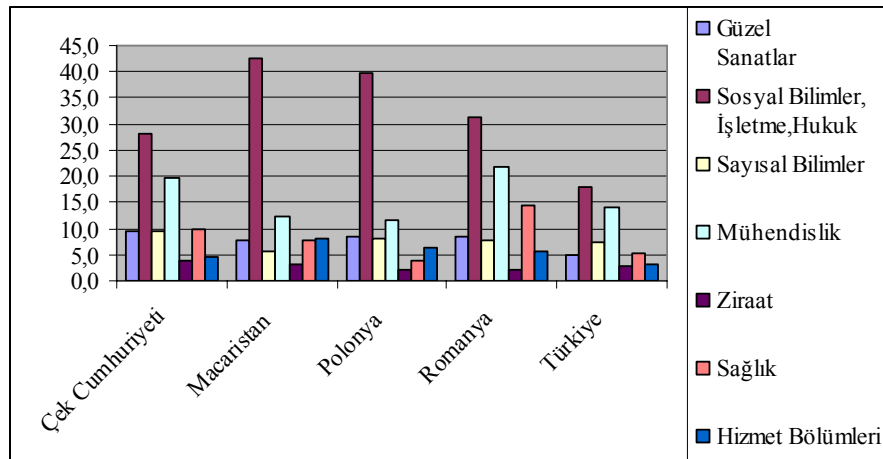
Grafik 3.6'da, Türkiye ve Yabancı Sermaye çekme konusunda rekabet edilen ülkelerdeki çalışan kişi başına iş gücü verimlilik oranları verilmiştir. Bu oran çalışan kişi başına düşen GSYİH ile ölçülür ve bu endeks, Avrupa Birliği ortalamasına kıyasla ulusal ekonomilerin verimliliğini genel anlamda incelemeyi amaçlar. Eğer bir ülkenin endeksi 100'den büyükse, bu ülkede çalışan kişi başına düşen GSYİH miktarı Avrupa Birliği ortalamasından yüksektir. Çalışan kişi kavramı yarı zamanlı ve tam zamanlı tüm çalışanları içermektedir. Tablo incelendiğinde Türkiye'nin Romanya hariç tüm rakiplerinin gerisinde olduğu görülmektedir. Romanya ve Türkiye arasında ise yaklaşık 4 puanlık bir fark söz konusudur. Bu durum Türkiye'de iş gücü verimliliğinin düşük olduğunu gözler önüne sermektedir.

Kalifiye iş gücü kıyaslamasında bir diğer önemli gösterge, yüksek öğrenim gören öğrenci sayısı ve bu sayının öğrenim dalları arasındaki dağılımıdır. 2005 yılı sonu verilerine göre nüfus çokluğu avantajı sayesinde Polonya ve Türkiye'de yüksek öğrenim gören öğrenci sayısı, rekabet edilen diğer Doğu Avrupa ülkelerine nazaran



oldukça yüksektir. Ancak yüksek öğrenim gören nüfus içerisinde, işletmelerin idari kademelerine yönelik kalifiye iş gücü yetiştiren işletme ve hukuk gibi sosyal bilimler dalında lisans yapan öğrencilerin gelen toplam içindeki oranının, Türkiye’de rekabet edilen ülkelere nazaran çok düşük olduğu gözlenmektedir. Ayrıca Otomotiv Sektöründe özellikle AR-GE ve kalite alanlarında mühendislik ve sayısal bilimler alanında lisans yapmış kalifiye işgücü ihtiyaç vardır. Yüksek öğrenim gören toplam nüfus içerisinde bu alanlarda eğitim alan öğrenci oranı Türkiye için %21’dir. Aynı oran Çek Cumhuriyeti ve Romanya için %30 , Polonya için %20 , Macaristan için ise %18’dir. Görüldüğü gibi Türkiye’de sözü edilen alanlarda eğitim gören öğrenci oranı , rakip ülkelerle kıyaslandığı zaman vasat bir düzeydedir.

**Grafik 3.7. Yüksek Öğrenim Gören Öğrenci Sayıları ve Ana Bilim Dalları**



	Toplam içerisindeki %							(1000 kişi)
	Güzel Sanatlar	Sosyal Bilimler, İşletme, Hukuk	Sayısal Bilimler	Mühendislik	Ziraat	Sağlık	Hizmet Bölümleri	
Çek Cumhuriyeti	9,5	28,1	9,5	19,7	3,8	9,8	4,5	336
Macaristan	7,8	42,7	5,5	12,4	3,1	7,6	7,9	436
Polonya	8,5	39,9	8,3	11,7	2,1	3,9	6,5	2.118
Romanya	8,6	31,4	7,6	21,8	2,0	14,5	5,5	381
Türkiye	4,8	17,8	7,5	13,9	2,7	5,4	3,1	2.106

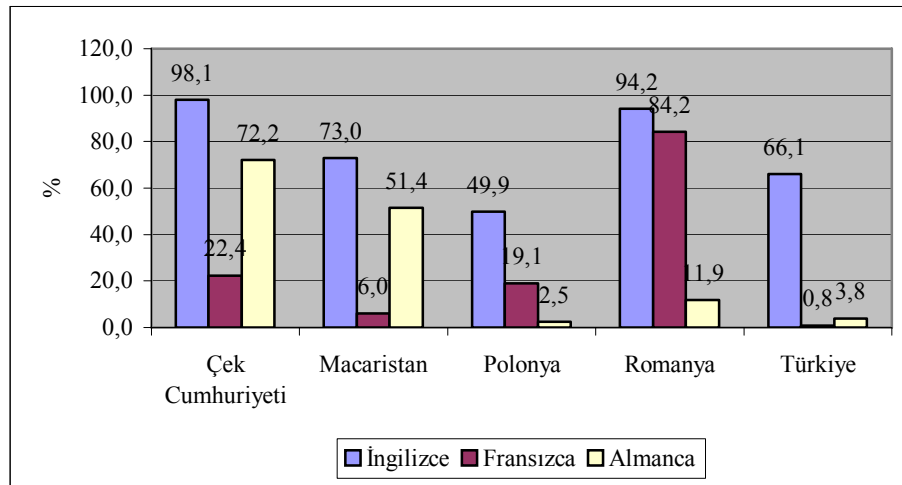
Kaynak: Eurostat Year Book 2008 , Not: 2005 yıl sonu verileri kullanılmıştır.

Kalifiye iş gücü konusunda sadece yüksek öğrenim oranlarını ele almak yetersiz olacaktır. Otomotiv Sanayiinde istihdam edilecek ara seviyedeki çalışanların mesleki eğitim düzeylerinin yüksek olmaları, ülkelerin rekabet gücünü arttıran bir diğer önemli unsurdur. Bu bağlamda meslek liseleri yaygınlaştırılmalı ve sektörün ihtiyacına yönelik

eğitim program ve stratejileri devlet, üniversiteler ve otomotiv sanayii firmaları tarafından ortaklaşa belirlenmelidir.

Kalifiye iş gücü tanımlamasında kullanılan bir diğer önemli faktör ise yabancı dil bilme oranıdır. Çok uluslu firmalar, her kademe de istihdam ettikleri çalışanlarından belli seviyelerde kendi ana dillerini bilmelerini beklemektedir. Çok uluslu firmalarda görevli çalışanlar, hangi kademe de çalışırlarsa çalışsın, belli sıklıklarda gerek raporlama gerekse prosedürleri uygulama ve üretim faaliyetlerini yürütme konularında merkez firma ile irtibata geçmek durumunda olacaklardır. Bu noktada çalışanlarda yabancı dil bilgisi hayati önem taşımaktadır. Ayrıca küreselleşen dünyada Sanayii firmalarının pek çok ülkede merkez ve/veya bağlı kuruluşları bulunmaktadır. Dolayısı ile artık günümüzde tek bir yabancı dil bilen çalışanlardan ziyade, bir kaç yabancı dilde birde iletişim kurabilen çalışanlara kalifiye eleman gözüyle bakılmaktadır.

**Grafik 3.8.Ortaöğretim Kurumlarında Yabancı Dil Öğrenme Oranları**



Kaynak:<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/Eurostat> Year Book 2008, erişim tarihi:23.07.2009, Not: 2005 yıl sonu verileri kullanılmıştır

Grafik 3.8’de, Türkiye ve rakibi ülkelerde, orta öğretim kurumlarında yabancı dil eğitimi alan öğrenci oranları karşılaştırılmaktadır. Tablodan da görülebileceği üzere, Türkiye’de orta öğretim kurumlarında yaygın olarak öğretilen yabancı dil İngilizcedir. Buna birlikte Türkiye’de orta öğretim aşamasında İngilizce eğitim alan öğrencilerin oranı, Polonya hariç tüm Doğu Avrupa ülkelerinde Türkiye’den daha yüksektir. Özellikle Çek Cumhuriyeti ve Romanya’da neredeyse tüm orta eğitim kurumlarında

okuyan öğrenciler İngilizce öğrenmektedirler. Bir başka çarpıcı sonuç ise, ikinci yabancı dil öğreniminde ortaya çıkmaktadır. Türkiye hariç tüm Doğu Avrupa ülkelerinde, İngilizcenin ardından eğitimi verilen ikinci bir yabancı dil söz konusudur. Türkiye’de ise alternatif bir yabancı dilde eğitim oranı yok denecek kadar azdır. Öyle ki Romanya’da Fransızca öğrenen öğrenci oranı %84,2 iken Türkiye’de %0,8’dir.Çek Cumhuriyeti ve Macaristan’da Almanca eğitimi alan öğrencilerin oranı %50’nin üzerindeyken, bu oran Türkiye’de sadece %3,8’dir. Söz konusu veriler, Türkiye’de yabancı dil bilen kalifiye çalışan sayısının nüfus yoğunluğu dikkate alındığında potansiyelin altında olduğunu ve bu durumun temel eğitim-öğretim kurumları seviyesinden başladığını göstermektedir.

Kalifiye işgücü arzı bakımından Türkiye ve rakibi ülkeler arasında yapılacak son kıyaslama, Dünya Ekonomik Forumu tarafından yayınlanan 2009-2010 Dünya Rekabet Raporunda ele alınan Eğitim ve Öğretim Rekabet gücü sıralamalarıdır. Söz konusu sıralama, tablo 3.22’de verilmiştir.

**Tablo 3.23. Dünya Rekabet Gücü Raporu Eğitim ve Yüksek Öğretim Rekabet Gücü Sıralaması (2009-2010)**

	Türkiye	Romanya	Macaristan	Çek Cum.	Polonya
Lise Eğitimine Kayıt	87	69	41	40	26
Yüksek Öğretime Kayıt	57	31	17	36	21
Eğitim Sisteminin Kalitesi	79	77	80	25	45
Matematik ve Fen Bilimleri Eğitiminin Kalitesi	74	29	26	10	23
İşletme Okullarının Kalitesi	81	85	68	36	45
Okullarda İnternet Erişimi	54	57	29	19	49
Eğitim Personeli yetiştirme kapasitesi	84	57	89	28	63
Not: World Economic Forum tarafından yayınlanan 2009-2010 Dünya Rekabet Gücü Raporunda söz konusu sıralama 133 ülke arasında yapılmaktadır. Kaynak: World Economic Forum, Global Competitiveness Report 2009-2010, Professor Schwab,K, Geneva, Switzerland 2009,s:129,167,259,267,311					

Eğitim ve yüksek öğretim rekabet gücü sıralaması, dünya rekabet gücü raporunun on iki alt bileşeninden biridir. Tablodaki sıralama incelendiğinde, Türkiye’nin pek çok kalemde rakip ülkelerin gerisinde olduğu görülmektedir. Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarını çekme konusunda kalifiye işgücü arzının, özellikle otomotiv gibi karmaşık ürün yapısını içiren sektörlerde önemi göz önüne alındığında, Türkiye için bazı gelişim noktaları ortaya çıkmaktadır. Buna göre lise ve yüksek

öğretime kaydolan öğrenci sayısı arttırılmalı, eğitim sisteminin kalitesi iyileştirilmelidir. Buna ek olarak okullarda internet erişimi gibi temel altyapı faaliyetleri güçlendirmeli, eğitim personeli yetiştiren kurumların kalitesi arttırılmalıdır.

### 3.2.5. AR-GE Faaliyetleri Açısından Kıyaslama

Bilgi çağı olarak tanımlanan 21.yüzyılda, teknolojik yenilikler artan bir hızla çoğalmakta ve teknolojik gelişmeler sanayi, hizmetler, bankacılık, kamu, iletişim gibi pek çok sektörde yapısal dönüşümlere yol açmaktadır. Bu yeni çağda bilgi toplumuna ve bilgi ekonomisine geçiş yapabilen ülkeler, uzun vadede yaşam refahını yükseltebilecek aksi takdirde sürekli dışa bağımlı olmaya mahkûm olacaklardır.

Uzun dönemde fiziki sermaye gibi ekonomik büyümenin diğer belirleyicileri azalan verim kanununa tabi olduğu halde, Ar-Ge, teknoloji ve insan kaynakları söz konusu olduğunda sabit ve artan verim koşulları geçerli olabilmektedir. Dolayısıyla da, teknolojik gelişme ve onu besleyen Ar-Ge yatırımları, bilim adamı ve araştırmacı sayısı ve kalitesi, inovasyon kültürü giderek yeni bilgilere ve buluşlara daha bağımlı hale gelen günümüz ekonomilerinin rekabet gücünü artırarak, uzun dönemde sürdürülebilir büyüme sürecinin ana belirleyicilerinden biri haline gelmiştir<sup>154</sup>

“Küresel rekabet ortamında ulusal rekabet gücünü arttırmak isteyen ülkelerin kaynak donanımına ve düşük-maliyet avantajına dayalı alanlarda uzmanlaşmasını öngören statik karşılaştırmalı üstünlük anlayışından yüksek Ar-Ge yoğunluğuna, yüksek inovasyon becerisine, yüksek rekabet gücüne, yüksek katma-değer üretimine dayanan dinamik rekabet üstünlüğü anlayışına geçmeleri gerekmektedir. Karşılaştırmalı üstünlüğe dayalı rekabet daha çok miras alınan bir rekabet türü iken, rekabetçi üstünlük ise daha çok içselleştirilebilen, inşa edilebilen bir rekabet türüdür.<sup>155</sup>

Bilgi, AR-GE, eğitim, inovasyon olmak üzere üçlü bir faaliyetin ürünüdür. Araştırma-Geliştirme faaliyetleri (AR-GE) hedef alınan konuda iyileştirilebilecek tüm

---

<sup>154</sup> Romer, D., “Advanced Macroeconomics”, The McGraw-Hill Companies, Unites States of America , 1996, s.26

<sup>155</sup> Taş, Ramazan, “AR-GE Yoğunluğu – Rekabet Gücü İlişkisi Açısından Türkiye-AB Karşılaştırmalı Analizi”, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Maliye Bölümü, Yayınlanmamış Çalışma Raporu, www.politics.ankara.edu.tr, erisim:07.08.2009, s:5

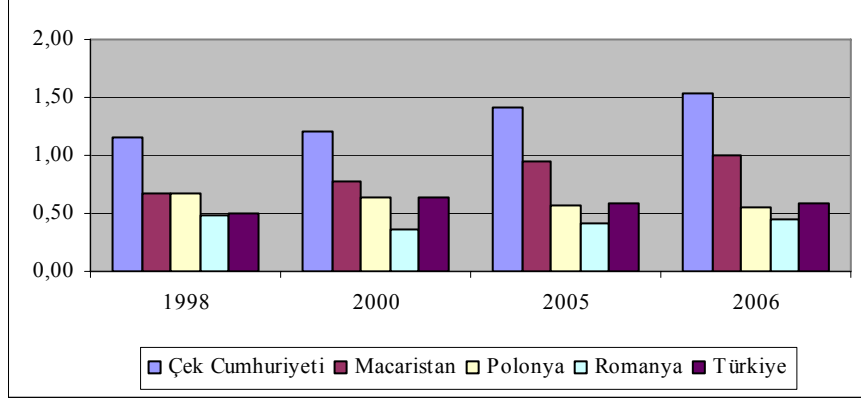
noktaların ve iyileştirme araçlarının analiz edilerek ortaya konmasını içeren bir süreçtir. Bu sürecin işletilmesi ve süreç içerisinde ortaya çıkan verilerin yorumlanması şüphesiz eğitilmiş insan gücüne bağlıdır. Bu süreç sonunda ortaya çıkan ve mevcut durumu iyileştirip verimliliği arttıran buluşlar ise inovasyon olarak tanımlanmaktadır.

AR-GE faaliyetlerinin 2 ana girdisi olduğunu söylemek mümkündür: Birinci girdi AR-GE harcamaları yani bir ülke ekonomisi içerisindeki AR-GE yoğunluğudur. İkinci girdi ise AR-GE çalışmalarını yönlendirecek kalifiye işgücü yani AR-GE personelidir.

Bir ekonomide AR-GE yoğunluğu, AR-GE harcamalarının GSYİH içindeki payı olarak tanımlanmaktadır. Ekonomilerinde AR-GE yoğunluğu yüksek olan ülkeler, bütçelerinde bilgi toplumuna ve bilgi ekonomisine geçiş için yatırım yapmış ülkelerdir. Bu ülkeler hem yaşam refahını yükseltme hem de küresel rekabetçiliği artırma konusunda AR-GE yoğunluğu düşük olan ülkelere ileri dedirler.

Türkiye'nin doğrudan yabancı sermaye yatırımı çekme konusunda rekabet ettiği Doğu Avrupa ülkeleri ile, AR-GE yoğunluğu açısından karşılaştırılmasına bakıldığında, Türkiye'de AR-GE harcamalarına ayrılan kaynağın yeterli düzeyde olmadığı görülmektedir. Grafik 3.9 incelendiğinde Çek Cumhuriyeti ve Macaristan'ın bu alanda yaptığı yatırımların ülkelerin GSYİH içindeki oranının, Türkiye'de ayrılan oranın iki-üç katı düzeyinde olduğu görülmektedir. Bu da bu ülkelerin AR-GE yatırımlarına daha fazla önem verdiğini göstermektedir.

**Grafik 3.9. AR-GE Yoğunluğu 1998-2006 (%GSYİH)**



	1998	2000	2005	2006
<b>Çek Cumhuriyeti</b>	1,15	1,21	1,41	1,54
<b>Macaristan</b>	0,68	0,78	0,94	1,00
<b>Polonya</b>	0,67	0,64	0,57	0,56
<b>Romanya</b>	0,49	0,37	0,41	0,45
<b>Türkiye</b>	0,50	0,64	0,59	0,58

Kaynak: Eurostat , Gros Domestic Expenditure on R&D  
[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics\\_explained/index.php,erisim:25.05.2010](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php,erisim:25.05.2010)

2000 yılının Mayıs ayında Lizbon’da toplanan Avrupa Konseyinde, Avrupa Birliği ekonomisinin 2010 yılında dünyadaki en rekabetçi ekonomiye sahip olması amacıyla Lizbon Stratejisi adı altında ekonomik, sosyal ve çevresel olmak üzere 3 başlık altında hedefler belirlenmiştir. Ekonomik hedefler içerisinde AR-GE yoğunluğu üzerinde önemli olarak durulmuş ve 2010 yılında birlik ülkelerinin AR-GE yoğunluğu ortalamasının %3 olması hedef olarak belirlenmiştir. 2006 yılında AB AR-GE yoğunluk ortalaması 1,84’tür. Aynı dönemde, Japonya ortalaması %3,32, ABD ortalaması ise %2,61’tir.<sup>156</sup> Bu açıdan bakıldığında, AB üyesi ülkelerin AR-GE yoğunlukları, ABD ve Japonya ya kıyasla oldukça geridedir. Türkiye ise AB ortalamasının da altında AR-GE yoğunluğuna sahiptir.

“Devlet tarafından yapılan Ar-Ge harcamalarında bir artış, özel sektörün de Ar-Ge harcamalarını artıran bir kaldıraç görevi üstlenmektedir. Yapılan araştırmalar, devletin Ar-Ge harcamalarının özel sektörün Ar-Ge harcamaları üzerinde crowding-out etkisi yapmadığını, tersine özel sektörün Ar-Ge harcamalarını artırıcı bir etki yaptığını göstermektedir. Örneğin AB açısından Birlik düzeyinde Ar-Ge’ye yapılan her 1

<sup>156</sup> Eurostat, R&D Expenditure, [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics\\_explained,erisim:27.05.2010](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained,erisim:27.05.2010)

euro'luk yatırım, özel sektörün de ek 1 euro'luk Ar-Ge yatırımı yapmasına yol açmaktadır.<sup>157</sup> Dolayısı ile bir ülke ekonomisindeki AR-GE yoğunluğunun artması, kamu ve özel sektör AR-GE yatırımlarının birlikte gelişimine bağlıdır.

Türkiye, toplam AR-GE Harcamaları içerisinde 2006 yılında %46 özel sektör payı ile, %54,6 olan AB ortalamasının altındayken, Çek Cumhuriyeti %56,9'luk oran ile doğu Avrupa'da doğrudan yabancı sermaye yatırımlarını çekme konusunda rekabet edilen ülkeler arasında Avrupa Birliği ortalamasını geçen tek rakip ülkedir. Aynı oran Macaristan'da %43,3, Polonya'da %33,1, Romanya'da ise %30,4'tür.(Bkz: Tablo 3.23)

**Tablo 3.24. Sektörler Bazında Özel Sektör R&D Harcamaları**

	Toplam R&D Harcamaları İçerisinde Özel Sektör Payı (%) 2006	Özel Sektör R&D Harcamaları 2002 (Milyon Euro)						
		Tarım Avcılık Ormancılık	Madencilik	İmalat	Enerji Sektörü	İnşaat Sektörü	Hizmet Sektörü	Toplam
AB-27 Ortalaması	54,6							
Çek Cumhuriyeti	56,9	2	1	393	0	8	214	<b>618</b>
Macaristan	43,3	5	0	196	2	1	51	<b>255</b>
Polonya	33,1	9	12	194	2	18	48	<b>284</b>
Romanya	30,4	17	9	73	3	1	15	<b>118</b>
Türkiye	46	3	1	318	3	0	43	<b>367</b>

Kaynak:2006 yılı verileri için:Eurostat , Gros Domestic Expenditure on R&D [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics\\_explained/index.php,erisim:25.05.2010](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php,erisim:25.05.2010), 2002 yılı verileri için: Eurostat Statistics in focus,Science and technology,6/2006,www.eurostat.ec.europa.eu,s:4,erisim:19.11.2009

Tablo 3.23'de aynı zamanda Türkiye ve rekabet içerisinde olduğu Doğu Avrupa ülkelerinde 2002 yılında özel sektörün sektörler bazında AR-GE harcaması gösterilmiştir. Tabloda belirtilen veriler ele alındığında, Türkiye'nin imalat sektöründe 318 milyon euroluk özel sektör harcaması ile Çek Cumhuriyetinin ardından ikinci sırada olduğu görülmektedir. Türkiye'de özel sektörün AR-GE harcamaları içerisindeki payını arttırması için devlet tarafından teşvik edilmesi durumunda, Avrupa Birliği ortalamasının yakalanabileceği ve rekabet edilen ülkeler içerisinde özellikle imalat Sanayiinde yapılan özel sektör AR&GE harcamalarında Türkiye'nin ilk sırayı alabileceği görülmektedir.

<sup>157</sup> Taş, a.g.e.,s:3

Ancak unutulmamalıdır ki, bilginin kamusal mallara benzer olarak rakip olmama (nonrival) ve dışlayamama (excludability) gibi iki temel özelliği vardır. Bu sebeple bilgi üretildikten sonra herhangi bir kira bedeli ödemeksizin başkaları tarafından da kullanılabilir. Her ne kadar fikri mülkiyet hakları ile bilginin dışlanamazlık özelliği giderilmeye çalışsa da, bilginin yapısından ve gelişmiş iletişim sistemlerinin varlığından dolayı tam anlamıyla dışlanamama özelliğini ortadan kaldırmak mümkün olamamaktadır. Bilginin bu özelliğinden dolayı özel sektörün tek başına rekabetçiliği arttıracak düzeyde bilgi üretmesi mümkün değildir. Bu sebeple kamunun doğrudan bilgi üreterek veya özel sektörü teşvik ederek AR-GE çalışmalarının arttırılmasına müdahale etmesi kaçınılmazdır.

Konuya Otomotiv Sanayii özelinde bakıldığında, Otomotiv Sanayii yarattığı yüksek katma değer, yüksek istihdam ve üretim aşamasında kullandığı ileri teknoloji seviyesi ile Araştırma-Teknoloji Geliştirme (Ar-Ge) faaliyetlerinden beslenen ve firmalar arası rekabet sonucu AR-GE faaliyetlerini tetikleyen bir sektördür.

Dünya Otomotiv sektöründe çok uluslu otomotiv firmaları, kapasite fazlasının mali yükünü karşılayabilmek, artan rekabet ortamında varlığını sürdürebilmek, sınırlı büyüyen pazarda Pazar paylarını arttırabilmek, müşterilerin talep ettikleri ileri teknoloji ürünü donanımların maliyetlerinin karşılayabilmek için Ar-Ge harcamalarını arttırmaktadır. Öte yandan motorlu taşıt araçları üretiminde uygulanmakta olan ve trafikte can ve mal güvenliği ile çevrenin korunmasını amaçlayan teknik mevzuatın küreselleşmesi de AR-GE harcamalarını arttırmaktadır. Özellikle Kyota Konferansı ile ortaya konulan çevre kavramı, otomotiv sanayiinde daha az CO<sub>2</sub> salımı yaratılması hedefini oluşturmuş ve bunun sonucunda, yeni motor ve araç teknolojilerine olan gereksinim büyümüştür.

Ayrıca son yıllarda araçlarda elektronik ve enformatik donanımlarının oranı artmış, güvenli sürüş destek ekipmanları otomobillerde daha fazla yer bulmaya başlamış, ABS, ESP gibi güvenlik donanımları ile kaza anında insan hayatının en üst düzeyde korunması amaçlanmıştır. Navigasyon, hız sabitleyici, radar algılayıcı, gece görüş destekleri sistemleri, parmak izine duyarlı güvenlik ekipmanları ve internet erişimi araçlara dahil edilmiş ve bu sayede sürüş konforunun arttırılması hedeflenmiştir.



Nano Teknoloji ve Bio teknoloji gibi yeni teknolojiler, bazı otomobil detay parçalarının üretim süreçlerine dahil edilmiştir. Bu sebeple otomotiv sektöründe AR-GE faaliyetlerine duyulan ihtiyacı her geçen gün arttırmaktadır.

Son yıllarda AR-GE çalışmalarının tüm sektörlerde artan önemine bağlı olarak, dünya çapında devlet-özel sektör ve üniversiteler arası işbirliği artmaya başlamış, kurulan teknoloji parklarında bu 3 sektör ortak çalışma ile bilgi üretir hale gelmiştir. “Ar-Ge konusunda devlet-sanayi işbirliğinin klasik yöntemi olan geçici sponsorluk türünden kalıcı partnerlik türüne geçilmektedir. Kamu üniversiteleri ve araştırma merkezleri sanayide olmayan ve çok ihtiyaç duyulan bilgi, uzmanlık ve kaynakları temin ederek hem özel sektör için Ar-Ge yatırımlarını daha cazip hale getirmekte, hem de kamu araştırma faaliyetlerini zenginleştirmekte ve finanse etmektedir. Ancak bu yeni siteme geçebilmek için, üniversitelerin sadece temel bilim öğretimiyle uğraşmakla yetinmemeleri, akademik araştırmalar ile özel sektörün ihtiyacı olan teknoloji-temelli inovasyonlar arasındaki uçurumu ortadan kaldırmaları gerekmektedir.”<sup>158</sup>

Söz konusu gereksinimden yola çıkılarak Türkiye’de geçmiş on yıllık süreç içerisinde, otomotiv konusunda, özellikle rekabet öncesi Ar-Ge çalışmaları ve analizlerin çağdaş olanaklarla sürdürülebilmesi ve İTÜ’nün Otomotiv konusunda sürdürdüğü Lisans ve Yüksek Lisans Programlarının verimliliğinin artırılması için ihtiyaç duyulan Devlet-Üniversite-Sanayi İşbirliğinin Kurumsallaştırılması adımı atılmıştır. TÜBİTAK tarafından koordine edilerek desteklenmekte olan ÜSAMP (Üniversite Sanayi Araştırma Merkezleri Programı) kapsamında, Otomotiv Sanayicileri Derneği, TÜBİTAK ve İstanbul Teknik Üniversitesi işbirliği ile Otomotiv Teknoloji AR-GE Merkezi (OTAM) kurulmuştur.<sup>159</sup> OTAM’ın temel faaliyetlerinin başında, Otomotiv Sanayii ve Yan Sanayiinin araştırma-geliştirme (Ar-Ge) çalışmalarının ve ürün testlerinin Üniversite ile işbirliği yapılarak kurumsal bir yapı altında yürütülmesi gelmektedir. Ala da pek çok araştırma ve test faaliyeti gerçekleştirilmektedir.

---

<sup>158</sup> Potocnik, J. “Competitiveness and Economic Growth: R&D policies and the Lisbon Agenda Round table conference”, Portorož (Slovenia), 24 Kasım 2004, Reference: SPEECH/04/490., <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction>, erişim:20.05.2010, s.1.

<sup>159</sup> DPT, 2007, a.g.e, s:84

Bu alandaki çalışmalar devlet tarafından desteklenmeli, faaliyetlerin daha kapsamlı yürütülebilmesi için laboratuvar, test pistleri, rüzgâr tünelleri gibi altyapı faaliyetlerine kaynak ayrılmalıdır. Ayrıca özel sektör, AR-GE çalışmaları içerisindeki payının artırılması için teşvik edilmeli, devlet-özel sektör-üniversiteler arasındaki işbirliği geliştirilmelidir. Sonuç olarak, önümüzdeki yıllarda gerek otomotiv üreticisi firmalar arasındaki rekabetin gerekse bu firmaların yatırımlarını kendilerine çekmek isteyen ülkeler arasındaki rekabetin temel belirleyicisi AR-GE faaliyetleri olacaktır. Otomotiv Sanayiinde yabancı sermaye yatırımları, ucuz ve nitelikli iş gücüne sahip, kapsamlı yatırım teşvik politikaları uygulanan ve AR-GE kapasitesi olan merkezlere doğru kayacaktır. Türkiye otomotiv sektöründe daha fazla DYSY çekebilmek için, ekonomi içerisindeki AR-GE yoğunluğunu arttırmalı, AR-GE alanında kamusal harcamalara daha fazla kaynak ayrılmalı, özel sektörün AR-GE yatırımları desteklenmeli, ayrıca devlet-sanayi-üniversite işbirliği güçlendirilerek rekabet öncesi bilgi paylaşımına gidilmelidir. Aksi halde uzun vadede Otomotiv Sanayiinde rekabet gücü korunamayacaktır.

### 3.2.6. Mevcut Yatırım Teşvikleri Açısından Kıyaslama

#### *Polonya*

Polonya’da yabancı yatırımcılara önemli vergi teşvikleri sunulmaktadır. Buna göre kurumlar vergisi oranı 2002 yılında %28 iken 2005’de bu oran %22’ye indirilmiştir.<sup>160</sup> Bunun yanı sıra kurumlar vergisi oranı üzerinden %50 oranında bir indirim sağlandığı özel ekonomik bölgelerin oluşturulmasına ilişkin kanun yürürlüktedir.

Polonya’da yabancı yatırımcıları çekmek ve yönlendirmek için oluşturulan “Özel Ekonomik Bölgeler” , içerisinde uygun iş ortamının yaratıldığı ve yönetim açısından Polonya sınırlarının ayrı bir parçası olarak oluşturulmuş alanlardır. Bu bölgeler yatırımcıların gelir vergisi ödemeksizin ticari faaliyette bulunabilecekleri özel vergi koşullarını yatırımcıya sunmaktadır. Şu anda Polonya’da 14 özel ekonomik bölge bulunmaktadır. Bu bölgelerden birine yatırım yapan yatırımcı, kişisel ve kurumsal

<sup>160</sup> Yavuz,A., Cicek,S.,Doğrudan Yabancı Yatırımlar-Vergi İlişkisi: Bazı Avrupa Birliği Ülkeleri ve Türkiye, Gaziantep Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi, 2010 9(1):69-85, s:78

vergilerin tümünden muaftır. Uygun fiyatlı arazi tahsisinden faydalanabilir, yatırımlarla ilgili formalitelerle ilgilenmekte ücretsiz yardım, istihdamın eğitimi için hibe ve diğer ayrıcalıklardan faydalanabilmektedir. Yerli ve yabancı yatırımcıların tümüne uygulanacak olan bu yasadan yararlanmak için yatırımların aşağıdaki şartlardan birini taşıması bir gereklilik olarak belirtilmiştir. Buna göre; yeni yatırımın değeri en az 10 milyon Euro olmalıdır. En az beş yıl için, var olan is alanında gelişme ve modernizasyon getiren ve asgari 100 iş imkânı (veya yatırım öncelikli bir bölgede yapılıyorsa 50) sağlayan yatırımlarda yeni yatırım değeri en az 500.000 Euro olmalıdır. Yatırımın bir sonucu olarak asgari 5 yıl için en az 20 yeni iş imkânı yaratmalıdır, yatırım modern ve rekabetçi mal ve hizmet imalatını mümkün kılacak teknolojik yenilik içermelidir, yatırım modern ve çevre-dostu teknolojileri ortaya çıkarmalıdır.<sup>161</sup>

Polonya, AB üyesi devletler arasında en yüksek AB fonlarından faydalanan ülkedir. Polonya, 90 milyar € civarında bir rakamı 2007 – 2013 yılları arasında kalkınma, altyapı ve insan kaynakları için ayırmıştır.

Polonya’da mevzuat uyarınca yabancı ve yerli şirketlere aynı haklar tanınmakta, farklı bir yasal statü sunulmamaktadır. Dolayısıyla sağlanan teşvikler ve avantajlar yabancı yatırımlar için olduğu kadar yerli yatırımlar için de geçerli olduğu gibi, elde edilen kazançların vergilendirilmesinde fark bulunmamaktadır.

### *Çek Cumhuriyeti*

Çek Cumhuriyeti rekabet ettiği coğrafya içerisinde yatırım teşviki uygulamasını başlatan en son ülke olmuştur. 2000 yılına kadar Çek Hükümeti, iyi bir altyapı, kuvvetli ve istikrarlı ekonomik reformlar, eğitilmiş ucuz işgücü ve istikrarlı bir para politikasının, yabancı sermaye çekmede yeterli olacağı görüşüne sahip idi. Bu görüşün en önemli sebeplerinden biri ise, Çek Cumhuriyetinin 1999 yılına kadar Polonya ve Macaristan’ın da içinde olduğu AB aday ülkeler içerisinde toplam DYSY’nin dörtte üçünü çekme başarısı göstermiş olmasıdır. Ancak 2000 yılında başka ülkelere giden bazı yabancı yatırım projelerinin de etkisiyle, yeni bir Yatırım Teşvik Kanunu çıkartılmıştır. Buna göre Çek Cumhuriyetinde 4 tip yatırım teşviki vardır: Vergi

---

<sup>161</sup> PAIZ, “Why Poland”, [www.paiz.gov.pl](http://www.paiz.gov.pl), erişim tarihi: 30.10.2009

teşvikleri, İş yaratma hibeleri, Yeniden eğitim hibeleri ve bölgesel yardımlar. Ayrıca Çek Cumhuriyetinde, Polonya’da olduğu gibi, yerli ve yabancı yatırımcılara uygulanan teşvik politikalarında bir ayrım yoktur.

Çek Cumhuriyeti’nde uygulanan belli başlı yatırım teşvik uygulamaları şöyledir: Gümrük vergisi muafiyeti veya indirimi, Katma değer vergisi beyanında 90 gün süre tanınması, Çeşitli harcamaların KDV matrahından indirilebilmesi, Arsa ve arazi temini için faizsiz kredi tahsisi ve sembolik ücretlerle satımı, Düşük faizli kredi sağlanması ve finansman kolaylıkları ve Enerji indirimi<sup>162</sup>

2000 yılında uygulamaya konan yeni yatırım teşvikleri ile yabancı sermayeli yatırımcıların Çek Cumhuriyeti’ne yönelimlerinin devamı sağlanmıştır. Bu teşvik unsurlarından bazıları şunlardır:<sup>163</sup>

- Yeni kurulan şirketlerde 10, yeni şirketlerin genişletilmesinde 5 yıllık vergi muafiyeti
- İşsizlik oranının yüksek olduğu bölgelerde iş yaratma sübvansiyonu, aynı bölgede eğitim masraflarının %35’ine kadar eğitim sübvansiyonu
- Bölgesel teşvikler (düşük maliyetli arsa sağlanması gibi)
- Makine ve ekipman ithalatında gümrük vergisi muafiyeti
- Doğrudan yerel iş büroları tarafından iş yaratma ve eğitim kredileri
- Küçük şirketlere düşük faizli kredi ve benzeri finansal destek sağlanması

Ayrıca Çek Cumhuriyetinde yatırımcılara faaliyet imkânı sunan 80 sanayii bölgesi bulunmaktadır.

Teşvikler içerisinde üretim sektörüne yapılacak yatırımların zorunlu olduğunun belirtilmesi ülkenin üretim üssü olarak yapılanma isteğini ortaya koymaktadır. Stratejik sektörler olarak belirlenen ileri teknolojiye dayalı sektörlerle verilen destek ve gelen yatırımlar ülkenin katma değeri yüksek ürünlere yönelim ve ihracattaki payının giderek

---

<sup>162</sup> İstanbul Sanayi Odası, İSO, “Sorularla Çek Cumhuriyeti Yabancı Sermaye Mevzuatı”, İTO yayın no:1996-86, İstanbul, 1999, ss:22-25

<sup>163</sup> İSO, a.g.e., 2002, s:44

artması anlamına gelmektedir. Yıllar itibariyle ülke ihracatındaki madencilik ve tarımın payı azalırken, imalat sektörünün ihracattaki payı artmış ve 2000 yılında %88,5'e yükselmiştir.<sup>164</sup>

### *Macaristan*

Macaristan'da uygulanan temel teşvik politikaları faiz, krediler gibi geri ödemeleri teşvikleri, geri ödemesiz doğrudan teşvikler ve son olarak da vergi indirimi ve kredilendirmeleri gibi vergi teşvikleridir. Bu yatırım teşviklerinin yanı sıra Macaristan'da devlet destekleri de söz konusudur. Bu destekler yatay (AR – GE, işgücü, eğitim, çevre koruma), sektörel ve bölgesel olmak üzere üç gruba ayrılmaktadırlar. Ayrıca Macaristan'da kalkınma vergisi indirimi, geçici vergi indirimi, belediyeler tarafından sağlanan vergisel teşvikler, çevre koruma ve internet yatırımları için vergi indirimleri vb. gibi vergisel destekler de mevcuttur.<sup>165</sup>

Yabancı yatırımcıların Macaristan'ı tercih etmesindeki en önemli etkenlerden biri uygulanan vergi teşvikleridir. IMF, Macaristan'ın green field projeleri için vergi ve ithalat gümrük indirimleri açısından kendi bölgesi içerisinde en fazla indirim uygulayan ülke olduğunu belirtmiştir. Ayrıca Macaristan'da kurumlar vergisi 2004 yılı itibariyle %18'den %16'ya düşürülmüştür. Macaristan aynı zamanda çok liberal bir yabancı sermaye politikası izlemektedir. Örneğin yabancı yatırımcılar için Macaristan'da asgari yatırım miktarı aranmamaktadır. Yabancı yatırımcılar tarafından sahip olunacak hisse miktarı üzerinde bir sınırlama yoktur. Macar Vatandaşı olmayan kişiler çok uluslu şirketlerin yönetim kurulunda yer alabilmektedir. Yabancı yatırımların tescilinde özel bir yasal işlem de uygulanmamaktadır.<sup>166</sup>

Ancak şunun altı çizilmelidir ki, Macaristan'ın genel anlamda düşük vergi oranlarına sahip olduğu söylenemeyebilir. Macaristan'da tüketim vergisinde oran % 25, gelir vergisinde ise % 38'dir. Görüldüğü üzere Macaristan'da kurumlar vergisi oranı

---

<sup>164</sup> Batmaz, Tekeli,2009, a.g.e., s:103

<sup>165</sup> Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu, DEİK, "Macaristan Ülke Bülteni", Ankara, 2005,www.deik.org.tr, erişim:16.07.2009,.s:9

<sup>166</sup> DEİK, 2005, a.g.m., s:7

oldukça düşük olmasına karşın vergi oranları genel anlamda yüksek sayılabilecek bir düzeydedir.<sup>167</sup>

Macaristan'da uygulanan bölgesel yatırım teşvikleri kalkınmada geri kalmış bölgelerin ekonomik gelişimini destekler niteliktedir. Ayrıca her bölge yabancı sermaye yatırımlarını çekebilmek için düzenlemelere gitmektedir ve ülke içinde bölgesel olarak bir anlamda rekabet ortamı hâkimdir.

Endüstriyel Serbest Ticaret Bölgeleri ile ilgili ilk yasal çerçeve yabancı yatırımlar üzerine 1988 yılında yapılmıştır. Bu bölgeler verilen bir lisans ile ulusal gümrük bölgelerinden ayrılmıştır. Kriterlere uyan her firmaya ayrımcılık yapılmaksızın bu imkândan yararlanma izni verilmiştir. Bir bölge içindeki faaliyet lisanslamaya da tabidir. Bölgeler özel bir gümrük statüsüne, ticaret ve döviz regülasyonlarına sahiptir. Diğer bir takım ülkelerin tersine Macaristan serbest bölgeler için sadece materyaller ve parçalar değil imalatta kullanılacak ekipmanlar ve yatırım malları için de gümrüksüz ve KDV'siz ithalata izin vermektedir. Ocak 1993'ten sonra endüstriyel serbest ticaret bölgesi oluşturmak için asgari 2000 metrekare alan gerekli hale gelmiştir. Serbest bölgeler Macaristan'da ihracat artışı ve modernizasyonun temel itici güçlerinden biridir. Yabancı yatırım şirketleri bu bölgelerin sağladığı avantajların önemi nedeniyle işletme tesislerini kurarken alternatif ülkeler içerisinde tercihlerini Macaristan'dan yana yapmışlardır. Dolayısıyla bu bölgeler Macaristan'a güçlü bir ticaret dinamizmi sağlamıştır.<sup>168</sup>

### *Romanya*

Romanya'da yabancı sermaye yatırımları için önemli yatırım teşvikleri sunulmaktadır. Ülkede eğitim ve sağlık sektörleri gibi kimi stratejik alanlar dışında tüm sektörler yabancı sermaye yatırımlarını açıktır. Ayrıca ülkede yabancılar ve ikamet etmeyen tüzel kişilerin Romanya'da toprak alması kanunen yasak iken, yabancı sermayeli şirketler ülkede yatırım yaptıkları sürece toprak mülkiyeti edinebilirler.

---

<sup>167</sup>Günem, O.E., “*Gelişmekte Olan Ülkelerde Doğrudan Yabancı Yatırımlara Yönelik Teşviklerin Etkileri: 1980 Sonrası Türkiye Örneği*”, Marmara Üniversitesi S.B.E. Maliye Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2007, s:70

<sup>168</sup> Soydal, 2007, a.g.e., s:125

Romanya'da yatırımcılar şirket sermayesine yapacakları aynı katkıya ilişkin olarak ithal edecekleri mallar için gümrük vergisi ve katma değer vergisi ödemekten muaftır. Ayrıca yabancı sermayeli yatırımcılar, Romanya'da üretim yapmak için ithal edecekleri makine ve teçhizat için de gümrük vergisi ve KDV ödemekten muaftırlar.

Romanya'da yabancı yatırımcılara kamulaştırmaya karşı garanti verilmektedir. Romanya'daki yabancı yatırımcılar ancak kanunlar çerçevesinde ve yatırımın piyasa değerine eşit tazminat ödendikten sonra kamulaştırılabilir. Yabancı yatırımcılara sağlanan haklardan bir diğeri ise, tanıtım ve reklam giderlerinin vergilendirilebilir karlardan düşürülebilmesi hakkıdır. Aynı zamanda yabancı firmaların zararları kaydetme hakkı, hızlandırılmış amortisman hakkın ve yabancı personeli işe alma hakkı mevcuttur.

Yabancı yatırımcıların Romanya'da tam mülkiyet hakkı vardır. Şirket sahibi olan yabancı sermaye tam bir serbestlik içinde bu şirketi yönetebilir. Ayrıca sermaye ve kârların dışarı transfer edilmesinde herhangi bir kısıtlama yoktur.

Romanya'da 30 milyon Euro ve 300 kişilik istihdam yaratan her yeni yatırıma devlet yardımı verilmektedir. Değeri 100 milyon Euro'yu aşım 500 kişilik yeni istihdam sağlayan yatırımlara ayrıca devlet yardımı söz konusudur.

Bükreş Büyükelçiliği Ticaret Müşavirliği'nin resmi sitesinde Vergi Kanunu ve yürürlükteki diğler mevzuat çerçevesinde yerli ve yabancı yatırımlar için verilen teşvik ve devlet yardımları şu şekilde özetlenmiştir.<sup>169</sup>

- % 16'lık sabit vergi
- Hızlı amortisman kullanma imkanı (ilk yıl için %50 amortisman düşülebilmesi)
- Zararları 5 yıl sonrasına kadar muhasebeleştirilme imkânı
- 5 yıla kadar arsa ve inşaat vergi muafiyeti
- Endüstriyel Parklarda vergi muafiyeti
- Yeni mezunların işe alımında teşvikler

<sup>169</sup> <http://www.musavirlikler.gov.tr/upload/R/Teşvikler>, erişim:26.04.2010

- 30 Milyon Euro'yu aşan yatırımlarda finansal destek

Romanya'daki serbest ticaret ve Sanayi Bölgeleri Serbest Bölgeler Kanunu ve Yabancı Yatırımlar Kanunu ile düzenlenmektedir. Mevzuat ile serbest bölgelere tanınan teşvikler aşağıda sunulmaktadır.<sup>170</sup>

- Serbest bölgedeki arazi ve binalar, azami 50 yıl süre ile Romen veya yabancı özel ve tüzel kişilere kiralanabilir veya finansal kiralama yolu ile mülkiyet edinilebilir.
- Serbest Bölgeler doğrudan yabancı ülkelere giden, ya da yabancı ülkelere doğrudan serbest bölgelere giriş yapan ticari mal, nakliye aracı veya diğer mallar KDV diğer gümrük vergilerinden muaftırlar.
- Lisanslı olarak serbest bölgelerde faaliyet gösteren firmalar, elde ettikleri kâr üzerinden %5 vergiye tabi tutulmaktadır.
- Romanya gümrük bölgesinden serbest bölgelere ihraç edilen malzeme, aksesuar ve diğer mallar, mevzuatın gerektirdiği tüm ihracat prosedürlerini yerine getirmek koşulu ile KDV ve diğer gümrük vergilerinden muaf tutulmaktadır.
- Mallar bir serbest bölgeden diğerine gümrük vergisi ödemeksizin götürülebilmektedir.

Serbest bölgeler Ulaştırma Bakanlığına bağlı olup uygulamada her serbest bölge idaresi kendi içindeki faaliyetlerden kendileri sorumludur. Romanya'da 7 adet serbest bölge bulunmaktadır.

Yerli ve yabancı tüm yatırımcı firmalar, Romanya'daki serbest bölgelerde üretim, depolama, paketleme, işleme, düzenleme, test etme, satın alma ve satma gibi pek çok faaliyet gerçekleştirebilirler.

---

<sup>170</sup> T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı, İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi, IGEME, "Romanya Ülke Raporu 2008", <http://www.uib.org.tr>, erişim tarihi:28.05.2009, s:19



## *Türkiye*

Türkiye’de 24 Ocak 1980 Ekonomik İstikrar Programı ile ithal ikamesine dayalı sanayileşme stratejisi terk edilmiş ve ihracata dayalı dışa açık büyüme modeli benimsenmiştir. Ancak ihracata dayalı dışa açık büyüme stratejisine yönelik uygulamalar esasen 1984 yılında başlamıştır. 6 Kasım 1983 yılında Turgut Özal liderliğindeki Anavatan Partisi seçimleri tek basına kazanmış ve teşvik mevzuatında önemli değişiklikler yapmıştır. Bu dönemde ihracatı cazip hale getirmek için nakdi teşvikler (Teşvik primi) gündeme gelmiş ve bu sayede ihracatta büyük patlama yaşanmıştır. 1980 yılında 2.9 milyon \$ olan Türkiye’nin toplam ihracatı 1983 yılında 5.7 milyar \$, 1984’de 7.1 milyar dolar, 1988’de 11.6 milyar \$, 1993,de 15.3 milyar \$, 1994’de 18.1 milyar, 1996’da 23.2 milyar \$, 2001 yılında 31.3 milyar \$ ve 2004 yılında 63.1 milyar \$ olarak gerçekleşmiştir.<sup>171</sup> İhracatta meydana gelen artışlar ilk yıllarda kapasite kullanım oranlarının arttırılmasıyla mümkün olurken, sonraki yıllarda ilave kapasite yaratılmasını ve yeni teknolojiyle üretim yapan tesislerin devreye girmesi zorunluluğunu ortaya çıkarmıştır. Bu ihtiyacın giderilebilmesi ve tasarrufların yatırıma yönlendirilebilmesini sağlamak amacıyla vergi muafiyet ve istisnalarının yanı sıra nakdi destekleri de içeren yatırım teşvikleri yürürlüğe girmiştir.<sup>172</sup>

1980’lerde sektörel ve bölgesel öncelikli bazı yatırımlara kaynak tahsisi sağlayan mevzuat uygulamaya alınmıştır. 1985 yılından itibaren yatırım teşvik tedbirlerine nakdi desteklerin girmesi ve verilen teşviklerin yatırım kararlarını etkileyecek büyüklükte olması bazı sektörlerde yatırımların ciddi olarak artmasına neden olmuştur. Yatırımın % 60’ına varan hibe yardımların (Kaynak Kullanımını Destekleme Primi) uygulaması bazı imalat sanayi dalları ile turizm, ulaştırma, eğitim ve sağlık gibi özel önem taşıyan sektörlerle yönelik yatırımlarda ciddi artışlar yaratmıştır. Özellikle Denizli, Usak, Çorum, Kahramanmaraş ve Gaziantep gibi iller imalat sanayinde, Ege ve Güney sahilleri turizm sektöründe büyük yatırımlara tanık olmuşlardır. 1990’lı yıllardan itibaren ise kamuda yaşanan kaynak sıkıntısı nedeniyle

---

<sup>171</sup> Başbakanlık Türkiye İstatistik Kurumu, “İstatistik Göstergeler 1923 – 2004”, [http://www.tuik.gov.tr/yillik/Ist\\_gostergeler.pdf](http://www.tuik.gov.tr/yillik/Ist_gostergeler.pdf), Erişim Tarihi: 10.12.2006

<sup>172</sup> Çiloglu, İsmail, “Türk Sanayinin Gelişimi ve Teşvikler”, Hazine Dergisi Cumhuriyetin 80. Yılı Özel Sayısı, Ankara, Aralık 2003, s.130.

devletin bütçeden ayırdığı yatırım teşvikleri yetersiz kalmıştır. Bunun sonucunda 1991 yılından itibaren KKDP uygulaması kaldırılmış ve yerine gerek bölgesel gerekse de sektörel tercihler sonucunda öngörülen alanlardaki yatırım projelerine yatırımın % 60'ına varan miktarlara kadar düşük faizli kredi (Fon Kaynaklı Kredi) tahsisi uygulamasına başlanmıştır. 1995 yılından itibaren ise yatırım dönemi kredi sistemleri de uygulamadan kaldırılmış ve sadece vergi muafiyet ve istisnalarından oluşan sistemler yürürlüğe alınmışlardır.<sup>173</sup>

1980 sonrası Türkiye'de uygulanan yatırım teşvik politikasının değerlendirilmesi sırasında yatırım teşvik belgelerinin istatistikî verilerinden faydalanmak mümkündür. Yatırım teşvik belgesi, sermaye birikimini yatırıma yönlendirmek, üretimde yüksek katma değer yaratmak, teknoloji kullanımını ve yenilenmesini özendirmek, bölgeler arası ekonomik dengesizlikleri gidermek, istihdam yaratmak ve dünya ölçeğinde rekabet gücü sağlamak için yatırımların ve yatırımcıların desteklenmesi amacıyla verilen bir belgedir. Genel olarak, yatırım teşvik sisteminin 1995 sonrası nakdi unsurlarını yitirmesi ve sadece vergi muafiyet ve istisnalarından oluşan teşvik tedbirlerinin uygulanmaya alınması sistemin yatırımlara olan katkısını düşürmüş olmakla birlikte Türkiye'de yatırım teşvik sistemi ile faaliyette bulunan DYSY'lerin tamamına yakınına katkı sağladığını söylemek mümkündür. 30.06.2006 tarihi itibarıyla Türkiye'de 13.340 adet yabancı sermayeli firma bulunmaktadır.<sup>174</sup> Bazı istisnalar dışında uluslararası piyasa koşullarına uygun mal ve hizmet üretimine yönelik tüm yatırım projeleri bu sistemden yararlanmıştır. Teşvik sistemindeki istisnai sektörel kısıtlamalar, nüfus yoğunluğu ve çevre problemleri dolayısıyla gelişmiş bölgelerde yapılması mümkün olmayan yatırımlar ile piyasa koşulları çerçevesinde verimli olmayan ve kapasite kullanım oranı düşük sektörlerle yönelik kısıtlamalardır.<sup>175</sup>

Türkiye'de verilen yatırım teşvik belgeleri içerisinde vergi indirimleri büyük yer tutmaktadır. Vergi temelli teşvik uygulamaları içerisinde yatırım indirimi, gümrük

---

<sup>173</sup> Çiloglu, 2003, a.g.m., s.130.

<sup>174</sup> Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, [http://www.hazine.gov.tr/ybs\\_firmalarlistesi.xls](http://www.hazine.gov.tr/ybs_firmalarlistesi.xls), Erişim Tarihi: 19.12.2006

<sup>175</sup> Çiloglu, 2003, a.g.m., s.132.

muafiyeti, toplu konut fonu istisnası ve son olarak KDV desteği gibi yatırım aşamasında uygulanan vergisel teşvik kalemleri bulunmaktadır.

Vergi teşvikleri içerisinde Yatırım İndirimi özel sektör yatırımlarını desteklemeyi içeren bir vergi istisnası uygulamasıdır. Bu yolla yapılan yatırımın belirli bir yüzdesi, yatırım yapan kişinin kazancından indirilmekte ve devlet bu miktar için hesaplanacak vergi alacağından vazgeçmektedir. Türkiye’de 1963 yılında uygulamaya giren yatırım indirimi, 5749 sayılı kanun ile 01.01.2006 tarihinden itibaren yürürlükten kaldırılmıştır. Yatırım indirimi yürürlükte olduğu dönem içerisinde en etkin vergisel teşvik enstrümanı olarak kabul edilebilir. 1980 – 2006 dönemi içerisinde yabancı sermayeli firmalara verilen 4179 adet yatırım teşvik belgesinin 3502 adedi yatırım indirimi desteğini içermekteydi.<sup>176</sup> Bu rakamın toplam içindeki payının % 8’dir. Görüldüğü üzere Türkiye’de uygulandığı dönemde yabancı yatırımcıların en çok faydalandığı destek unsurlarından birisi yatırım indirimidir. Buradan hareketle yatırım indirimi desteğinin uygulandığı dönemde Türkiye’de yabancı yatırımlara yönelik en etkin teşvik enstrümanı olduğunu söylemek mümkündür. Türkiye’de yatırım indiriminden faydalanmış pek çok yabancı yatırımcı vardır.

Yatırım indiriminin kaldırılmasına ilişkin pek çok eleştiri söz konusu olmuştur. Yatırım indiriminin kaldırılması, bir yandan büyük DYSY çekmeye çalışan ve yabancı yatırımcılara sürekli davetler yapan bir ülke için yatırımcının vergi yükünü arttırmaktan başka bir şey değildir. Bu nedenle pek çok uzman tarafından yatırım indiriminin kaldırılması son derece yanlış bir karar olarak değerlendirilmektedir.

DYSY çekmek konusunda uygulanan bir diğer vergisel teşvik aracı da gümrük muafiyetidir. Gümrük muafiyeti, bir vergisel teşvik enstrümanı olarak özellikle gümrük duvarlarının yüksek olduğu dönemlerde teşvik sistemleri içerisinde önemli bir yere sahiptir. Ancak küreselleşmenin ve bölgesel entegrasyonların gündeme gelmesiyle birlikte gümrük vergi ve fonlarının düşürülmesiyle (muafiyet, istisna veya indirimler) bir teşvik enstrümanı olarak önemi azalmıştır. 1980 – 2006 yılları arasında gümrük muafiyeti yabancı sermayeli firmalara verilen 4179 adet yatırım teşvik belgesinden 2501 adedi gümrük muafiyeti unsurunu içermektedir. Sayısal oran olarak toplam

---

<sup>176</sup> Günem, 2007, a.g.e s:112

içindeki payı % 60'dır. Görüldüğü üzere gümrük muafiyeti Türkiye'de yabancı yatırımların en çok faydalandığı teşvik enstrümanlarından biridir.<sup>177</sup>

Son dönemlerde gümrük muafiyeti kadar sık uygulanan bir diğer teşviksel enstrüman da gümrük vergisi ve toplu konut fonu istisnası'dır. Gümrük vergisi ve toplu konut fonu istisnası, teşvik belgesi kapsamında bulunan ithal mallarının gümrükleme işlemleri sırasında ödenmesi gereken gümrük vergisinin ve varsa Toplu Konut Fonunun ödenmemesi anlamını taşımaktadır. 1980 – 2006 döneminde yabancı sermayeli firmalara verilen 4179 adet yatırım teşvik belgesinden 1653 adedi gümrük vergisi ve toplu konut fonu desteğini içermektedir. Toplam pay içindeki oranı % 39'dur.<sup>178</sup>

Türkiye'de uygulanan bir diğer vergi teşvik aracı da KDV desteğidir. Yatırım Teşvik Belgesi kapsamına giren ithal ve yerli makine-teçhizat alımında yatırımcılara KDV muafiyeti sağlayarak, sabit sermaye yatırımlarının yatırımcı üzerindeki yükünü azaltmayı hedefleyen bir teşvik uygulamasıdır.

KDV'nin yatırım malı olan makine – teçhizat için istisna tutulması yatırım aşamasında firmaların finansman giderlerinin azalması bakımından önem arz eder. KDV desteğinin yatırım teşvik amaçlı olarak daha cazip bir teşvik enstrümanı haline getirilebilmesi için istisna kapsamının genişletilmesi gerektiği düşünülebilir. Özellikle, önemli bir yatırım harcama kalemi olan bina – inşaat harcamalarının da istisna kapsamına alınması yatırımcılar açısından yatırım döneminde önemli bir finansman kolaylığı sağlayacaktır. Ancak hemen belirtmek gerekir ki KDV desteğinin yatırımlar üzerinde net bir mali etkisi bulunmamaktadır. İstisnaya tabi tutulmasa da ödenen KDV sonuçta mahsuba tabi tutulacaktır. Sadece istisnaya tabi tutulan dönemle mahsup döneminin uzun olması durumunda, bu arada para değerindeki yıpranma kadar bir katkı söz konusu olacaktır. Tüm bunlara karşın KDV desteğinin etkin bir vergisel teşvik enstrümanı olarak kabul edilmesinin nedeni yatırımcılara sağladığı finansman kolaylığı ile ilgilidir.<sup>179</sup>

---

<sup>177</sup> Günem,2007, a.g.e.,s:113

<sup>178</sup> Günem,2007, a.g.e.,s:113

<sup>179</sup> Duran, M., “Türkiye’de Uygulanan Yatırım Teşvik Politikaları (1968 – 1998)”, Hazine Müsteşarlığı Araştırma ve İnceleme Dizisi, Ankara, 1998, s:18

Yatırım aşamasında uygulanan bir teşvik aracı da bina inşaat harcı istisnasıdır. Her türlü fabrika, değirmen, sınaî nitelikteki imalâthaneler ve tersaneler, organize sanayi bölgeleri ile küçük sanayi sitelerinde yapılan her türlü bina inşaatı; belediyeler tarafından uygulanan “Bina İnşaat Harcı”ndan muaftır. Bu uygulanmadan faydalanmak için teşvik belgesine ihtiyaç yoktur.

Ayrıca teşvik belgesine bağlı yatırımların tamamlanmasından sonra beş yıl süre ile belirli oranlarda ihracat yapması taahhüt edilen yatırım projeleri için alınan yatırım kredilerine vergi, resim ve harç muafiyeti uygulanmaktadır.

Sonuç olarak, Türkiye ile Doğu Avrupa’da Yabancı Sermaye yatırımı çekme konusunda rekabet ettiği ülkelerdeki teşvik politikaları karşılaştırıldığında karşımıza şu sonuçlar çıkmaktadır.

- Rekabet edilen söz konusu ülkelerde uygulanan yatırım esnasında vergi indirimi Yabancı Sermaye Yatırımcıları için bir teşvik unsuru oluştururken, Türkiye’de bu yatırım teşviki 2006 yılında uygulamadan kaldırılmıştır. Bu da yabancı sermayeli yatırımcıların ilk yatırım maliyetlerini arttırarak, Türkiye’nin yabancı sermaye çekme konusundaki rekabetçiliğini azaltmaktadır.
- Türkiye’de tüm yatırımlar, teşvik yardımlarından aynı düzeyde faydalanmaktadırlar. Yatırım projeleri, ekonomiye katkıları doğrultusunda sınıflandırılmalı, “Yüksek Teknoloji İle Rekabetçi Ürün Üretimine ve Doğrudan İhracata Yönelik” büyük yatırım projelerini özendirici ek teşvik paketleri uygulanmalıdır.
- Türkiye’deki teşvik politikaları sektörel bazda oluşturulmalıdır. Her sektörün zayıf noktaları ve ihtiyaçları belirlenerek özel teşvik politikaları oluşturulmalıdır.
- AR-GE faaliyetlerini destekleyen teşvik uygulamaları, Türkiye’de yetersizdir. Yeni AR-GE teşvik yasaları oluşturulmalıdır. Otomotiv Sanayinin Ana Sanayii ve Yan Sanayii ile bir bütündür ve küresel ortamda rekabetçilik ancak bu bütünün birlikte hareket etmesi sonucu elde edilebilir. Dolayısı ile AR-GE teşvikleri, hem ana Sanayii tarafından yapılacak büyük proje yatırımlarını,

hem de küçük ölçekli Yan Sanayii firmalarının faaliyetlerini destekleyici nitelikte olmalıdır.

- Türkiye’de bölgesel yatırım teşvikleri, rakip ülkeler ile kıyaslandığında yetersiz düzeyde kalmaktadır.

Türkiye’de uygulanan yatırım teşvik mevzuatının iyileştirilmesi için, 14.07.2009 tarihinde Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında 2009/15199 sayılı karar çıkartılmış ve 16.07.2009 tarihinde 227290 sayılı resmi gazetede bu karar yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. “Kararın amacı Kalkınma Planları ve Yıllık Programlarda öngörülen hedefler ile uluslararası anlaşmalara uygun olarak, tasarrufları katma değeri yüksek yatırımlara yönlendirmek, üretimi ve istihdamı artırmak, yatırım eğiliminin devamlılığını ve sürdürülebilir kalkınmayı sağlamak, uluslararası rekabet gücünü artıracak teknoloji ve araştırma-geliştirme içeriği yüksek büyük ölçekli yatırımları özendirme, doğrudan yabancı yatırımları artırmak, bölgesel gelişmişlik farklılıklarını gidermek, çevre korumaya yönelik yatırımlar ile araştırma ve geliştirme faaliyetlerini desteklemektir.”<sup>180</sup>

Yürürlüğe konulan bu yeni karar göre, Türkiye’deki iller sosyo-ekonomik gelişmişlik seviyeleri dikkate alınarak dört gruba ayrılmıştır. Bölgesel desteklerden yararlanacak yatırım konuları her bir il grubunun yatırım potansiyeli ve rekabet gücü dikkate alınarak belirlenmiştir. Teşvik edilmeyecek yatırım konuları kapsamına giren konular hariç tüm yatırımlar, asgari yatırım tutarı şartı gözetmeksizin gümrük vergisi muafiyeti ve katma değer vergisi istisnasından yararlanacaklardır. Buna ek olarak birinci ve ikinci bölgelerde gerçekleştirilecek yatırımlarda vergi indirim, sigorta primi işveren hissesi desteği ve yatırım yeri tahsisi gibi teşvikler uygulanacaktır. Üçüncü ve dördüncü bölgelerde ise bu teşvik uygulamalarının yanı sıra faiz desteği yardımı uygulanmasına karar verilmiştir. Yeni yatırımların bu karar doğrultusunda belirlenen destek uygulamalarından faydalanabilmesi için teşvik belgesi düzenlemeleri gerekecektir.

Uygulamaya giren yeni teşvik kanununa otomotiv sektörü açısından bakıldığı zaman, sosyo-ekonomik gelişmişlik bakımından birinci, ikinci ve üçüncü bölgelerde sınıflandırılan bazı illerde, yatırım tutarı belirlenen asgari tutarın üzerinde olan motorlu

---

<sup>180</sup> Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, Yatırım Teşvik Mevzuatı, Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Karar (2009/15199), <http://www.treasury.gov.tr>, erişim tarihi:01.10.2009

kara taşıtı ve yan sanayii yatırımları devlet tarafından desteklenecektir. Asgari yatırım tutarları, birinci bölgedeki illerde ana sanayi yatırımları için 50 milyon TL, yan sanayi yatırımları için 5 milyon TL olarak belirlenmiştir. İkinci bölgedeki illerde ana sanayi için asgari yatırım tutarı birinci bölge ile aynı tutarda belirlenirken, yan sanayi yatırımlarında aranan asgari tutar 4 milyon TL'ye indirilmiştir. Üçüncü bölgedeki illerde ise illere göre toplam 2 ile 3 milyon TL tutarındaki yatırım, yatırımların teşvik kapsamına alınması için yeterli bulunmuştur. Otomotiv sektörü yatırımlarının teşvik kapsamına alındığı iller ve bu illerin bölge sınıflandırılması aşağıda belirlenmiştir:

Birinci Bölge'de otomotiv sanayi yatırımlarının devlet tarafından destekleneceği iller: Tekirdağ, Edirne, Kırklareli, İzmir, Bursa, Eskişehir, Bilecik, Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova, Ankara.

İkinci Bölge'de otomotiv sanayi yatırımlarının devlet tarafından destekleneceği iller: Aydın, Denizli, Muğla, Adana, Mersin.

Üçüncü Bölge'de otomotiv sanayi yatırımlarının devlet tarafından destekleneceği iller: Manisa, Afyon, Kütahya, Uşak, Konya, Karaman, Hatay, Maraş, Osmaniye, Kırıkkale, Aksaray, Niğde, Nevşehir, Kırşehir, Kayseri, Sivas, Yozgat, Samsun, Tokat, Çorum, Amasya, Gaziantep, Kilis, Adıyaman, Kastamonu, Çankırı, Sinop.

Yeni yatırım teşvik kanununda araştırma ve geliştirme faaliyetlerini kapsayan yeni yatırımların da desteklenmesi amaçlanmıştır. Bu kapsamda Madde 8 "faiz desteği" başlığı altında bölge ayrımı yapılmaksızın araştırma ve geliştirme yatırımlarında Türk Lirası cinsi kredilerin beş puanının, döviz kredileri ve dövize endeksli kredilerin iki puanının Müsteşarlıkça da uygun görülmesi hâlinde azamî ilk beş yıl için ödenmek kaydıyla bütçe kaynaklarından karşılanabileceği belirtilmiştir. Ancak Proje bazında bütçe kaynaklarından karşılanabilecek yatırım kredisi için azamî faiz desteği miktarı araştırma ve geliştirme yatırımları için üç yüz bin Türk Lirası ile sınırlandırılmıştır.

2009/15199 sayılı yatırımlarda devlet yardımı hakkındaki karar, Türkiye'nin doğrudan yabancı sermaye yatırımlarını çekme konusundaki rekabet gücünü olumsuz etkileyen yatırım teşviklerindeki eksiklikler göz önüne alınarak hazırlanmıştır. Kanunun yürürlüğe girmesi Türkiye'nin uluslararası arenada rekabetçiliğini arttıracak önemli bir gelişmedir. Yeni kararın devletin tüm birimlerince, bürokratik engellere takılmadan

uygulanması yürütme organları tarafından takip edilmelidir. Ayrıca kararın, araştırma geliştirme faaliyetlerinin desteklenmesi ile ilgili bölümleri zaman içerisinde tekrar ele alınmalı, bu faaliyetleri içeren yatırımlarda devlet yardımlarının içeriği sadece faiz desteği ile kalmamalı, bina, ekipman, arazi tahsisi ,istihdam, eğitim teşvikleri ve vergi gibi konular da araştırma geliştirme yatırımlarında destek kapsamına alınmalıdır. Araştırma geliştirme faaliyetlerinin otomotiv sektörü başta olmak üzere ekonomideki tüm sektörlerde uluslararası rekabetçiliği korumanın anahtar faktörü olduğu göz önüne alınmalı ve Türkiye'nin gelecekte bir AR-GE ss olabilmesi için ek teşvik programları yaratılmalıdır.



## SONUÇ

Küreselleşme olgusu ile birlikte dünya genelinde sermaye dolaşımı hızlanmıştır. Sermaye akışı, gelişmiş ülkelere doğru gerçekleşmektedir. Gelişmiş ülkelerde faaliyet gösteren firmalar, üretim maliyetlerini azaltarak kârlarını arttırmak ve hedef pazarlara yakınlaşarak lojistik maliyet avantajı elde etmek için gelişmekte olan ülkelere yatırım yaparlar. Gelişmekte olan ülkelere ise, genelde ekonomik büyümeyi finanse edecek iç tasarruf oranı düşüktür ve bu sebeple bu ülkeler doğrudan yabancı sermaye yatırımı çekebilmeyi bir ekonomik kalkınma politikası olarak benimsemişlerdir.

Türkiye, 1980'li yıllardan itibaren benimsediği liberal ekonomik politikalar ile yabancı sermaye yatırımları çekmeye başlamıştır. Yabancı sermaye yatırımı yapan firmaların Türkiye'de ilgi gösterdikleri başlıca sektörlerden biri Otomotiv Sektörüdür. Dünya otomotiv sektöründe, pazarın daralması ve talebin ucuz ve kalite ürünlere doğru yönelmesi, otomotiv üreticisi büyük firmaların üretim tesislerini maliyet avantajına sahip gelişmekte olan ülkelere doğru kaydırmasına sebep olmuştur. Ancak maliyet avantajı, otomotiv sektöründe bir ülkeye yatırım yapılması kararı verilmesinde tek başına yeterli bir unsur değildir. Otomotiv ürünlerinin karmaşık teknolojik yapısı, müşterilerin sürekli artan kalite beklentisi ve yasal olarak uyulmak zorunda olunan teknik mevzuatlar sebebiyle, yabancı sermaye yatırımı yapmaya karan veren çok uluslu otomotiv firmaları, aday ülkelerdeki kalifiye işgücü ve teknolojik altyapı gibi unsurları da dikkate almaktadır.

Diğer yandan, otomotiv sektörü, gelişmiş ve gelişmekte olan ülke ekonomilerinde lokomotif görevini üstlenmektedir. Bunun temel sebebi, sektörün diğer sektörler ile yakın ilişkide bulunup bu sektörlerin de gelişmesini sağlamasıdır. Ayrıca otomotiv sektörü ülke ekonomisi içerisinde üretime, dış ticarete ve istihdama olan direkt katkısı ile de önemli bir rol oynamaktadır. Bunun yanında otomotiv sektöründe üretim süreçlerinde kullanılan ileri teknoloji, ülkelerin beşeri ve fiziki altyapılarının gelişmesini sağlamaktadır.

Otomotiv sanayinin ve doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının, ekonomik büyümeyi destekleyici bu özellikleri sebebiyle, gelişmekte olan ülkeler otomotiv sektöründe doğrudan yabancı sermaye yatırımları çekebilmek için rekabet içerisinde. Dünyada, otomotiv sektörü üç temel merkezde toplanmıştır. Bunlar Amerika, Avrupa ve Uzak Doğu Bölgeleridir. Amerika kıtasında yüksek kaliteli ve çok büyük ölçekte üretim yapan otomotiv firmaları bulunurken, uzak doğu bölgesinde kaliteli ve maliyet avantajına sahip otomotiv ürünleri üretilmektedir. Avrupalı otomotiv firmaları ise, Amerika ve Uzak Doğu bölgeleriyle rekabet edebilmek için, üretim tesislerini kaliteli ve ucuz üretim imkanı sunan Doğu Avrupa Bölgesine kaydırmaktadır. Türkiye bu rekabet ortamı içerisinde, doğrudan yabancı sermaye yatırımları çekme konusunda Doğu Avrupa bölgesinde Macaristan, Polonya, Çek Cumhuriyeti ve Romanya ile rekabet içerisinde. Eski demir perde ülkeleri olarak anılan bu ülkeler, 1980'li yılların ardından ekonomik dönüşüm süreci içerisine girmiştir ve bu süreçte ekonomik büyüme aracı olarak gördükleri yabancı sermaye yatırımlarını çekebilmek için çeşitli teşvik politikaları uygulamaya başlamışlardır. Ayrıca bu ülkeler de, Türkiye gibi, çok uluslu otomotiv şirketlerine, kendi ülkelerinde üretim yapılması durumunda maliyet avantajı ve kaliteli ürün üretebilme altyapısı sunmaktadırlar.

Bu koşullar altında Türkiye, Otomotiv sektöründe Doğu Avrupalı rakipleri karşısında daha fazla doğrudan yabancı sermaye yatırımı çekmek için ne yapmalıdır?

Türkiye, rekabet edilen söz konusu ülkeler ile kıyaslandığında aşağıdaki sonuçlara ulaşılmaktadır:

Türkiye'nin, çok uluslu otomotiv firmaların gözünde ne kadar cazip bir yatırım merkezi olduğunu gösteren temel gösterge, uluslararası alanda kabul gören yabancı yatırım endeksleridir. Bu endekslerde Türkiye'nin konumuna bakıldığı zaman, Türkiye'nin yatırım çekme başarısı konusunda rakiplerinin gerisinde olduğu göze çarpmaktadır. Türkiye, yabancı yatırımcılar tarafından potansiyeli olan bir ülke olarak değerlendirilse de, çekilen yabancı sermaye stoğu yabancı sermaye çekme potansiyeli ile karşılaştırıldığı zaman Türkiye'nin rakiplerinin gerisinde kaldığı görülmektedir. Bu noktada Türkiye'nin yabancı sermaye yatırımı çekme potansiyelini yeteri kadar değerlendiremediği ortaya çıkmaktadır. Türkiye'de bu konuda gelişim gösterebilmek için, Yatırım Ortamını İyileştirme Koordinasyon Kurulu (YOİKK) ve Yatırım Danışma

Konseyi oluşturulmuştur. Konsey 2006 yılından beri çalışmalarına devam etmektedir. Özellikle AR-GE ve sigortacılık kanunlarında yapılan düzenlemeler, kaydedilen önemli gelişim noktalarıdır. Ancak, Türkiye'nin daha fazla yabancı sermaye yatırımı çekebilmesi için makroekonomik politikalarını güçlendirmesi, otomotiv sektörünün ihtiyaç duyduğu yabancı dil becerisi ve teknik alt yapısı gelişmiş insan gücü yetiştirebilmek üzere eğitim programları devreye alınması gerekmektedir. Ayrıca, otomotiv sanayi ve üniversiteler arasındaki işbirliği arttırılmalı, Türkiye'de faaliyet gösteren otomotiv firmalarının üniversite desteği ile rekabet öncesi gelişim kurulları kurmaları ve ortak çözüm noktaları geliştirmeleri gerekmektedir. Bunun yanı sıra, fikri mülkiyet hakları mevzuatının uygulanmasının daha da güçlendirilmesi ve otomotiv sektöründe çalışan kişilerin ürün ve üretim süreçleri konusunda yeni buluş ve fikirler yaratması desteklenmelidir.

Çok uluslu otomotiv firmalarının bir ülkede yatırım yapma kararı almasında bir diğer önemli etken de, aday ülkelerin pazar büyüklüğüdür. Bunun sebebi yatırım yapma kararı alacak olan firmanın bir yandan yatırım yapılacak ülkenin düşük maliyet avantajından faydalanırken, diğer yandan da o ülkenin iç pazar payındaki satış oranını arttırmak istemesidir. Türkiye, Doğu Avrupa Bölgesindeki rakipleri ile kıyaslandığında, en geniş otomotiv iç pazarına sahip olan ülkedir. Ancak, Türkiye aynı zamanda, kişi başına düşen GSYİH oranı rakip ülkeler içerisinde en az olan ülkedir. Buradan çıkan ilk sonuç, Türkiye iç pazarındaki tüketicilerin alım gücünün ve tüketim harcamalarının, rakip ülke pazarlarındaki tüketicilere oranla daha düşük olduğudur. Aynı zamanda 2007 ve 2008 yılı binek otomobil satışları karşılaştırıldığında, Türkiye Otomotiv pazarının %14,4 oranında daraldığı göze çarpmaktadır. Bu oran ile Türkiye, Doğu Avrupalı otomobil üreticisi rakip ülkelere nazaran en fazla talep daralması yaşayan ülke konumundadır. Macaristan ve Romanya'da otomobil Pazar daralması 2008 yılında %9 oranında gerçekleşmiştir. Çek Cumhuriyeti ve Polonya'da ise otomobil pazarı 2008 yılında yaklaşık %9 oranında büyümüştür.

Bu bilgiler ışığında, Türkiye'nin Doğu Avrupalı rakipleri karşısında pazar büyüklüğü avantajını yitirmekte olduğu sonucu çıkartılabilir. Nitekim Türkiye pazarında hem otomobil satışları düşmekte hem de tüketicinin alım gücü rakip ülkelere göre azalmaktadır. Türkiye'de otomotiv pazarının daralmasındaki başlıca etkenlerden

biri vergilerin yüksekliğidir. Otomotiv ürünleri üzerine uygulanan KDV ve ÖTV oranları Türkiye’de rakip ülkeler ile kıyaslanamayacak kadar yüksektir. Otomotiv ürünleri üzerindeki bu ağır vergi yükünün hafifletilmesi, Türkiye’nin kaybetmeye başladığı pazar büyüklüğü avantajını geri kazanmasını sağlayacaktır. Ayrıca, Türkiye’de tüketicilerin ithal bağımlılığını azaltacak teşvik politikaları, hem yerli otomobil talebini arttırarak yabancı sermaye yatırımcıları için itici bir kuvvet olacak, hem de üretim sayılarının talep doğrultusunda artması ile yerli otomotiv firmalarının karşılaştığı kapasite fazlalığı problemi aşılmış olacaktır.

Türkiye, Doğu Avrupalı Otomotiv üreticileri ülkeler ile üretim maliyetleri açısından kıyaslandığı zaman, enerji maliyetlerinin Türkiye’de rakip ülkelere oranla çok yüksek olduğu görülmektedir. Ayrıca, Türkiye 2005 yılı verilerine göre rakip ülkeler ile kıyaslandığında enerji kullanımında en fazla dışa bağımlılık oranına sahip ülkedir. Bu durum, Türkiye’nin doğrudan yabancı sermaye yatırımı çekme konusundaki rekabetçiliğini şüphesiz olumsuz etkilemektedir. Bu sorun karşısında Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı tarafından sanayi kuruluşlarına daha uygun maliyetle enerji sağlanmalı ve kaçak elektrik kullanımından kaynaklanan kayıpların önüne geçilerek, elde edilecek kazançlar sanayi enerji fiyatlarına yansıtılmalıdır. Enerji piyasasındaki dönüşüm süreci hızlandırılmalı ve Enerji Piyasası Düzenleme Kurulunun kontrolünde, özel sektörün üretimdeki payının artması sağlanmalıdır.

Türkiye, işgücü maliyetleri açısından rakip ülkeler ile kıyaslandığında, asgari ücret bakımından rakipleri arasındaki en pahalı ülke olduğu görülmüştür. Bu durum, Türkiye’nin ucuz maliyetli üretim merkezi olarak yatırım çekme cazibesini azaltmaktadır. Aslında işgücü maliyetlerinin yüksek oluşu, tek başına olumsuz bir durum değildir. Çünkü geliri yüksek olan çalışanların, alım gücü de yüksek olacak ve bu da iç pazarda bir canlanma meydana getirecektir. Ancak Türkiye’nin işgücü maliyetindeki söz konusu yükseklik, işçilik ücretleri ve maaşlardaki yüksek vergi ve SSK primi yükünden kaynaklanmaktadır. Bu durum Türkiye’de rakip ülkelere göre işçilik maliyetleri yüksekken, tüketici alım gücünün neden düşük olduğunu açıklamaktadır. Kayıt dışı ekonominin kayıt altına alınması sağlanarak, daha geniş bir kitleden daha az oranda vergi ve SSK primi alınması, yani vergi ve SSK prim yükünün

daha geniş bir tabana yayılması gerekmektedir. Böylece Türkiye'deki işgücü maliyetleri, rakip ülkelerle rekabet edebilir bir düzeye inebilecektir.

Türkiye'nin, otomotiv sektöründe rekabet içerisinde bulunduğu ülkeler ile kalifiye iş gücü açısından kıyaslandığı zaman, yüksek öğretim kurumlarında eğitim alan öğrenci yüzdesi bakımından beklenen düzeyde olmadığı görülmüştür. Örneğin, Türkiye' yüksek öğrenim kurumlarında eğitim gören öğrencilerin sadece %13,9'u mühendislik alanında eğitim almaktadır. Bu oran Romanya'da %21,8, Çek Cumhuriyetinde %19,7'dir. Macaristan ve Polonya ise sırasıyla %12 ve %11 ile Türkiye'yi takip etmektedirler. Ayrıca orta öğretim kurumlarında yabancı dil eğitimi alan öğrenci oranlarına bakıldığında, Türkiye yabancı dil olarak İngilizce öğrenen öğrenci oranı bakımından 5 ülke içerisinde 4. olarak sadece Polonya'yı geçebilmiştir. İkinci ve üçüncü yabancı dil öğrenim oranları konusunda ise Türkiye sonuncu sıradadır. Romanya ve Çek Cumhuriyeti'nin ise bu konuda ön sıralarda olduğu görülmektedir. Kalifiye iş gücünün, doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının yönünü belirlemede çok önemli olduğu göz önüne alınarak, bu konudaki eğitim programları geliştirilmelidir.

Küresel rekabet ortamında ulusal rekabet gücünü artırmak isteyen ülkelerin kaynak donanımına ve düşük maliyet avantajına dayalı alanlarda uzmanlaşmasını öngören klasik üstünlük anlayışından yüksek Ar-Ge yoğunluğuna, yüksek inovasyon becerisine, yüksek rekabet gücüne, yüksek katma-değer üretimine dayanan rekabet üstünlüğü anlayışına geçmeleri gerekmektedir. Ülkelerin bütçelerinde AR-GE için ayrılan kaynakların oranı, ülkelerin bilgi ekonomisine, bilgi toplumuna, katma değeri yüksek sanayi yapısına geçiş için ne kadar yatırım yaptıklarını göstermektedir. Şüphesiz bu yatırımlar, ülkelerin uluslararası alanda rekabet güçlerini belirleyen en önemli unsurlardan biridir. Teknolojinin gelişim hızı ve tüm sektörlerde teknolojik gelişmeler sonucunda görülen yapısal dönüşüm göz önüne alındığında, AR-GE altyapısının ve inovasyon kapasitesinin gelecek yıllarda ülkeler arasındaki rekabet gücünün en önemli ölçütü haline geleceği görülmektedir. Önümüzdeki yıllarda, Otomotiv Sanayiinde de yabancı sermaye yatırımlarının, AR-GE kapasitesi olan merkezlere doğru kayması beklenmektedir. Bunun sebebi, otomotiv sektörü firmalarının, ürün çeşitliliğini ve kalitesini arttırmak, ayrıca çevresel duyarlılığı yüksek ürünler üretebilmek için AR-GE

faaliyetlerine duyduğu ihtiyacın sürekli artmasıdır. Türkiye’de otomotiv sektöründe uluslararası alanda rekabetçiliğin artırılması için, AR-GE yatırımlarına ayrılan kaynak tahsisin artırılması ve üniversite-sanayi kuruluşları- devlet arasındaki rekabet öncesi çalışma birliklerinin güçlendirilmesi gerekmektedir. Bu konudaki ilk adım 2004 yılında atılmış ve Otomotiv Teknoloji ve AR-GE merkezi OTAM kurulmuştur. OTAM bugün Türkiye’de hem tip onayı ve test çalışmalarını yürütmekte hem de üniversite ve Sanayii kuruluşları bünyesindeki AR&GE projelerine destek olmaktadır. Bu çalışmaların artması için alt yapı çalışmalarına hız verilmeli, yeni projelere ayrılan kaynak tahsisinin artırılması gerekmektedir. Ayrıca özel sektörün AR-GE harcamaları içerisindeki payının artması için teşvik programları oluşturulmalı, devlet-özel sektör-üniversiteler arasındaki işbirliği geliştirilmelidir.

Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının bir ülkede yatırım kararı almasında önemli belirleyicilerden biri de yatırım teşvikleridir. Türkiye’nin otomotiv sektöründe doğrudan yabancı sermaye yatırımı çekmek için Doğu Avrupa bölgesinde rekabet ettiği ülkelerde kapsamlı teşvik politikaları oluşturulduğu görülmektedir. Rekabet edilen ülkelerde oluşturulan endüstriyel parklar ve serbest bölgeler, yabancı yatırımcılar için cazip teşvik uygulamaları sunmakta ve bu yolla yabancı yatırımları kendilerine çekmeyi hedeflemektedir. Türkiye’de Temmuz 2009 tarihinde yürürlüğe giren “Yatırımlarda Devlet Yardımı” hakkındaki karar ile, yabancı yatırım çekme konusunda Türkiye’nin rekabet gücünü olumsuz yönde etkileyen teşvik eksiklikleri giderilmeye çalışılmıştır. Bu karar doğrultusunda, yatırım teşvik kapsamına giren iller sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyine göre sınıflandırılmış ve her bölge için farklı teşvik unsurları belirlenmiştir. Ayrıca her bölgenin fiziki ve beşeri altyapısı göz önüne alınarak teşvik edilecek sektörler ayrı ayrı tanımlanmıştır. Yeni karar çerçevesinde araştırma ve geliştirme faaliyetlerinin desteklenmesine de yer verilmiş, AR-GE faaliyetleri içeren yatırımlar için faiz desteği yapılması öngörülmüştür. Türkiye’nin, otomotiv sektöründe doğrudan yabancı sermaye yatırımlarını kendisine çekebilme için uluslararası rekabet gücünü arttırmasında önemli bir hamle olan bu yeni teşvik kararı ivedilikle uygulamaya alınmalı ve geliştirilmelidir. Önümüzdeki yıllarda ülkelerin sosyal refahı ve ekonomik bağımsızlığının bilgi toplumu ve bilgi ekonomisinden geçtiği unutulmamalı, katma

değeri yüksek ve verimli bir ekonominin temel şartı olan AR-GE faaliyetlerini içeren yatırımları daha kapsamlı olarak destekleyen teŗvik politikaları oluŗturulmalıdır.

## KAYNAKLAR

- Angresano, J. “*An Alternative Scenario for Central and Eastern European Transformation*” Journal of Economic Studies, Sayı 21, Numara 3, 1994
- Arıkan, Z., “*Geçiş Ekonomilerinde Mali Disiplin*” Kırgızistan-Türkiye Manas Üniversitesi, Küreselleşme ve Geçiş Ekonomileri Uluslararası Sempozyumu, Bişkek-Kırgızistan, Yayın No:29(3), Mayıs 2002
- Aydın, Nurhan, “*Uluslararası Doğrudan Yatırımlar ve Ortak Girişimler*”, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir, 1997
- Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, Uluslar arası Doğrudan Yatırımlar 2006 yılı Raporu, Yabancı Sermaye Genel Müdürlüğü, Haziran 2007, <http://www.yased.org.tr>
- Batmaz, Nihat - Tekeli, Sevinç, “*Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ekonomik Büyüme üzerindeki Etkileri*”, Ekin Yayınevi, Denizli, 2009
- Batmaz, N. - Tunca, H., “*Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları ve Türkiye (1923–2003)*”, Beta Basım A.Ş. , İstanbul, 2005
- Bayraktar, Cahide, “*Geçiş Ekonomilerinde Özelleştirme ve Yabancı Sermaye Hareketleri*”, Gazi Üniversitesi, SBE, Yayınlanmamış yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2006
- Bedir, A., “*Türkiye’de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi*”, Devlet Planlama Teşkilatı yayın no 2660. ,2002, <http://ekutup.dpt.gov.tr/imalatsa/otomotiv/bedira/gelisme.pdf>
- Bükreş Büyükelçiliği Ticaret Müşavirliği, “*Romanya Otomotiv Sektörü Raporu*”, Sayı 1, 2003, <http://www.musavirlikler.gov.tr>
- Candemir, A., “*Dünyada Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları ve Etkileyen Faktörler*”, YASED Yayınları , İstanbul, 2006
- Cömert, Faruk, “*Yabancı Sermayenin Dünü Bugünü ve Geleceği*”, Hazine Dergisi, Ekim,1998
- Czech National Bank, “*Foreign Direct Investment Report 2003*”, Prag, 2003, <http://www.cnb.cz>
- Czech National Bank “*Foreign Direct Investment Report 2009 March*”, Prag, 2009, <http://www.cnb.cz>
- Çiloglu, İsmail, “*Türk Sanayinin Gelişimi ve Teşvikler*”, Hazine Dergisi Cumhuriyetin 80. Yılı Özel Sayısı, Ankara, Aralık 2003
- Çoban, O., “*Türk Otomotiv Sanayiinde Endüstriyel Verimlilik ve Etkinlik*”, Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Sayı 29, Temmuz-Aralık 2007
- Demircan, Hayrettin, “*Dünyada ve Türkiye’de Yabancı Sermaye Yatırımları ve Stratejileri*”, Ekonomik Araştırmalar Genel Müdürlüğü, Ankara, 2003
- Devlet Planlama Teşkilatı, DPT, “*Kalkınma Planı (Birinci Beş Yıl) 1963-1967*”, Ocak 1963, <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan1.pdf>
- Devlet Planlama Teşkilatı, DPT, “*Kalkınma Planı (İkinci Beş Yıl) 1968-1972*”, <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan2.pdf>
- Devlet Planlama Teşkilatı, DPT, “*Kalkınma Planı (Beşinci Beş Yıl) 1985 – 1989*”, Yayın No: DPT 1974, <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan5.pdf>



- Devlet Planlama teşkilatı, DPT, “9. Kalkınma Planı Otomotiv Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu”, Ankara, 2007, <http://www.dpt.gov.tr>
- Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu, DEİK, “Macaristan Ülke Bülteni”, Ankara, 2005, <http://www.deik.org.tr>
- Duran, M., “Türkiye’de Uygulanan Yatırım Teşvik Politikaları (1968 – 1998)”, Hazine Müsteşarlığı Araştırma ve İnceleme Dizisi, Ankara, 1998
- European Automobile Manufacturers’ Association, ACEA, “The Czech Republic: The Major EU player”, [www.acea.be](http://www.acea.be)
- European Automobile Manufacturers’ Association, ACEA, “Hungary: Automotive Tradition and ongoing renewal”, [www.acea.be](http://www.acea.be)
- European Automobile Manufacturers’ Association, ACEA, “Poland: Largest Domestic Market”, [www.acea.be](http://www.acea.be)
- European Automobile Manufacturers’ Association, ACEA, “Romania: Dynamic automotive exporter”, [www.acea.be](http://www.acea.be)
- Eurostat, “Economic Portrait Of The European Union 2001”, Eurostat Pres, Lüksemburg, 2001
- Gelir İdaresi Başkanlığı, “Güncel KDV Oranları 2009”, <http://www.gib.gov.tr>
- Gelir İdaresi Başkanlığı, “Güncel ÖTV Oranları 2009” <http://www.gib.gov.tr>
- Gerard, Roland, “Transition And Economics: Politics Markets And Firms”, The MIT Press, Londra, 2000
- Gheorghe, A., “Romania- Top Destination for Investment in Automotive”, Romanian Agency for Foreign Investment, Belgrat, 2009, <http://www.oecd.org>
- Gövdere, Bekir, “Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Belirleyicilerinin Günümüzdeki Geçerliliği”, <http://www.dtm.gov.tr>
- Gövdere, Bekir, Topuz, Hüseyin, “Türkiye ve AB’nin Yeni Üyelerinin Yabancı Yatırım Endeksleri Açısından Karşılaştırılması” C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt 10, Sayı 1, 2009
- Günem, O.E., “Gelişmekte Olan Ülkelerde Doğrudan Yabancı Yatırımlara Yönelik Teşviklerin Etkileri: 1980 Sonrası Türkiye Örneği”, Marmara Üniversitesi S.B.E. Maliye Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2007
- Hiç, Mükerrrem, “Türk Otomotiv Sanayiinin İktisadi Yönü ve Sorunları”, Selahattin Tuncer, Cudi Tuncer Gürsoy (der.), Türkiye’de Otomotiv Sanayii ve Otomotiv Yan Sanayii: Seminer Özeti, İstanbul: İktisadi Araştırmalar Vakfı, 1973
- Hunya, Gabo, “FDI in South-Eastern Europe in the Early 2000s”, A study commissioned by the Austrian Ministry of Economy and Labor, The Vienna Institute for International Economic Studies, Viyana, Temmuz 2002, <http://www.oecd.org>
- İMKB Araştırma Yayınları No:3 “Uluslararası Sermaye Hareketlerinde Portföy yatırımları ve Türkiye”, İstanbul, 1994
- İstanbul Sanayi Odası, İSO, “Sorularla Çek Cumhuriyeti Yabancı Sermaye Mevzuatı”, İTO yayın no:1996-86, İstanbul, 1999
- İstanbul Sanayii Odası, İSO, “Uluslararası Doğrudan Yatırımlar ve Türkiye –Durum Tespiti ve Stratejik Plan”, İstanbul, 2002, <http://www.iso.org.tr>
- İstanbul Ticaret Odası, İTO, “Otomotiv Sanayi Sektör Raporu”, İstanbul, Şubat 2003, <http://www.ito.org.tr>

- Kaminski, B., *"Hungary's Integration Into European Markets: Production and Trade Restructuring"*, World Bank Publications, Washington, 1998
- Kaminski, B., Riboud, M. *"Foreign Investment and Restructuring: The Evidence from Hungary"*, Washington D.C: World Bank Technical Paper No.453, Washington, Mart 2000
- Kaminski, B., Smarzynska B.K., *"Foreign Direct Investment and Integration into Global Production and Distribution Networks: The Case of Poland"*, World Bank Policy Research Working Paper No. 2646. , SSRN: <http://ssrn.com/abstract=632714>, Temmuz 2001
- Karabalık, H. *"Orta Avrupa Ülkelerinde Yabancı Sermaye Yatırımları ve Özelleştirme."* Dış Ticaret Dergisi, Yıl:3, Sayı:9, Nisan 1998
- Karbuç, F., Silahcı, A., Çalışkan, E., *"Otomotiv Sektör Raporu 2007"*, İstanbul Ticaret Odası, Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Şubesi, <http://www.ito.org.tr>
- Kolodko, Grzegorz W., *"Ten years of post socialist transition: The lesson for policy reforms"* 2004, <http://worldbank.org>
- Kök, Recep, *"Doğrudan Yabancı Yatırım"*, <http://www.euroasiaforum.com>
- Kula, Ferit *"Uluslararası Sermaye Hareketlerinin Etkinliği: Türkiye Üzerine Gözlemler"*, C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt 4, Sayı 2, 2003
- Liansheng , W., *"Foreign Direct Investment and Transnational Corporations - A Review of Trade , Theoretical Approaches"*, Memorandum from Department of Economics , No:26 University of Oslo , 1992
- Marinescu, N., Constantin C., *"Greenfield vs. Acquisition in FDI: Evidence from Romania"*, Transylvania University of Brasov, 10th ETSG Annual Conference – Varşova, Eylül 2008
- Mujzel, J., *"Privatization in Poland: Its Achievements, Weaknesses and Dilemmas."* Privatization in the Transition Process Recent Experiences in Eastern Europe, UNCTAD: United Nations Publications, 1993
- Nedimoğlu, Ferzan *"Gümrük Birliğine Hazırlık Sürecinde Türk Otomotiv Yan Sanayi Durum Değerlendirmesi"*, Hatice Mermer, Mahmut Tatlıpınar, Ayfer Kocatepe (Ed.), IV. Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu Bildiriler Kitabı, MMO Yayın No: 178, İstanbul, Kasım, 1995
- OECD, *"Benchmark Definition Of Foreign Direct Investment"*, OECD Publications, Paris, 1999
- Otomotiv Sanayicileri Derneği, OSD, "2009 yıllık rapor", <http://www.osd.org.tr/2009rapor.pdf>
- Otomotiv Sanayicileri Derneği, OSD, "2009 Yılı Değerlendirme Raporu" Rapor No: 2010/04 [www.osd.org.tr](http://www.osd.org.tr)
- Otomotiv Sanayicileri Derneği, OSD, "Otomotiv Sanayii Genel ve İstatistik Bülteni: 2008-I", <http://www.osd.org.tr>
- Otomotiv Sanayicileri Derneği, OSD, "Otomotiv Sanayii Genel ve İstatistik Bülteni: 2009-I", <http://www.osd.org.tr>
- Otomotiv Sanayicileri Derneği, OSD, "Otomotiv Sanayii Dış Ticaret Raporu", Rapor No:2010/06, Şubat 2010, <http://www.osd.org.tr>,

- Özüğurlu, H.Y., “*Merkezi Planlamada Dönüşüm ve İstikrar Sorunu: Rusya Örneği*”  
Uludağ Üniversitesi SBF , Yayınlanmamış Doktora Tezi, Bursa, 2001
- PAIZ, “List of Major foreign investors in Poland”, <http://www.paiz.gov.pl>,
- Pavlinek, Petr, University of Nebraska, “*Foreign Direct Investment in the Czech Republic*”, The Journal of Professional Geographer, Sayı 50, Bölüm 1, Omaha ,Şubat 1998
- Pavlinek, Petr, “*The Role of Foreign Direct Investments in the Privatization and Restructuring of the Czech Motor Industry*” The Journal of Post-Communist Economies, Sayı 14, Bölüm 3, 2002
- Potocnik, J. “*Competitiveness and Economic Growth: R&D policies and the Lisbon Agenda Round table conference*”, SPEECH/04/490., <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction>, Slovenya, Kasım 2004
- Radosevic,S, Rozeik A., “*Foreign Direct Investment and Restructuring in the Automotive Industry in Central and East Europe*”, University College London, Center for the Study of Economic and Social Change in Europe Working Paper No:53, Londra, Mart 2005
- Rider,C., Knell,M., “*Behind The Crisis in Centrally Planned Economy.*” Socialist Economies in Transition: Appraisals of the Market Mechanism, Edited by Mark Knell And Christine Rider, Aldershot: Edward Elgar Publishing, 1992
- Romanowska, M., “*Economic Growth and Foreign Direct Investment: The Polish Case.*” Entrepreneurship and Economic Transition in Central Europe, Editor: Jean-Paul Larcon, Kluwer Academic Publishers, Boston, 1998
- Romer, D., “*Advanced Macroeconomics*”, The McGraw-Hill Companies, ABD, 1996
- Sari, Ü., “*Geçiş Ekonomilerinde Özleştirme ve Yabancı Sermaye:Polonya,Macaristan ve Çek Cumhuriyeti Deneyimleri*”, Uludağ Üniversitesi SBF, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bursa, 2006
- Seyidoğlu, Halil, “*Uluslararası İktisat*” Güzem Yayınları, İstanbul, 1988
- Soydal, Harun, “*Türkiye’de Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Verimlilik Analizi: Otomotiv Sektörü Üzerine Bir Uygulama*”, Selçuk Üniversitesi SBF Yayınlanmamış doktora tezi, 2007
- Szekely,I., Newbery D.M.G, “*Hungary: An Economy in Transition*”, University of Cambridge: Centre for Economic Policy Research, NY: Cambridge University Press, 1993
- Taş, Ramazan, “*AR-GE Yoğunluğu – Rekabet Gücü İlişkisi Açısından Türkiye-AB Karşılaştırmalı Analizi*”, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Maliye Bölümü, Yayınlanmamış Çalışma Raporu, <http://www.politics.ankara.edu.tr>
- Torrise R., Delaunay C.J., Kocia A., Lubieniecka M., “*FDI in Transition Economie:; The Case of Poland*”, Journal of Applied Business and Economics, Suffolk & Warsaw University,
- Uluslararası Yönetim Geliştirme Merkezi, IMD, “*Dünya Rekabet Yıllığı 2006*”, <http://www.tisk.org.tr>
- UNCTAD, World Investment Report 1999, “*Foreign Direct Investment and The Challenge Of Development*”, New York, ABD, 1999
- UNCTAD, “*Trade and Development Report–2006*”, United Nations, New York, Cenova, 2006

- UNCTAD, “World Investment Report 2008”, United Nations, New York , Cenova, 2008
- Unsal,E.M., “Makro İktisat” Imaj Yayıncılık, 6.Basım, Ankara, 2005
- Von Hirschhausen, C., Bitzer,J., “*The Globalization of Industry and Innovation in Eastern Europe: From Post-socialist restructuring to international competitiveness*”, Edward Elgar Publishing, 2000
- Yabancı Sermaye Genel Müdürlüğü, Hazine Müsteşarlığı, “*Yabancı Sermaye Raporu 2001*”, <http://www.hazine.gov.tr>
- YASED , “Uluslar arası Doğrudan Yatırımlar Değerlendirme Raporu, Mart 2009”, <http://www.yased.org.tr>
- YASED, “Uluslararası Doğrudan Yatırımlar Değerlendirme Raporu, Mayıs 2009”, <http://www.yased.org.tr>
- YASED, “UNCTAD 2009 Dünya Yatırım Raporu Sunumu”, İstanbul, <http://www.yased.org.tr>
- Yavan, Nuri - Kara, Hamdi, “*Türkiye’de Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları ve Bölgesel Dağılışı*”, Coğrafi Bilimler Dergisi, 2003, Sayı 1
- Yavuz,A., Cicek,S.,Doğrudan Yabancı Yatırımlar-Vergi İlişkisi: Bazı Avrupa Birliği Ülkeleri ve Türkiye, Gaziantep Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı 9, Bölüm 1, Gaziantep, 2010
- Yılmaz, K., “*Türkiye için Doğrudan Yabancı Yatırım Stratejisine Doğru*”, Koç Üniversitesi Yayınlanmamış Çalışma Raporu,Ocak 2007
- Yurdakul, Mehmet Onur, “*Romanya’nın Serbest Piyasa Ekonomisine Geçiş Performansının Türkiye ile Kıyaslanması*”, Ankara Üniversitesi SBF, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2007
- Wellisz, S. “*Poland Under Solidarity Rule.*” Journal of Economic Perspectives, Sayı 5, Numara 4, Güz 1991
- World Economic Forum, Global Competitiveness Report 2009-2010, Professor Schwab,K, Cenova, İsviçre, 2009
- Zemlinérová, Alena, ,Vladimír Benáček. “*Foreign Direct Investment: East and West: The Experience of the Czech Republic, Hungary, Poland, Spain, and Portugal*” Final paper prepared for the ACE project Supported by the European Commission’s Phare ACE Program. CERGE-EI, POB 882, 111 21, Prag, 1996
- Zorska,A., “*Evolution and Impacts in the Polish Economy*”, Eastern European Economics, Sayı 43, No 4, Ağustos 2004

### ***İnternet Kaynakları***

- <http://www.acea.be>
- <http://www.cnb.cz>
- <http://www.Czechinvest.org>
- <http://www.deik.org.tr>
- <http://www.dpt.gov.tr>
- <http://www.dtm.gov.tr>
- <http://ekutup.dpt.gov.tr>
- <http://www.emo.org.tr>
- <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>
- <http://www.euroasiaforum.com>

<http://europa.eu>  
<http://www.hazine.gov.tr>  
<http://www.gib.gov.tr>  
<http://www.imf.org>  
<http://www.invest.gov.tr>  
<http://www.isuzu.com.tr>  
<http://www.iso.org.tr>  
<http://www.itdh.com>  
<http://www.ito.org.tr>  
<http://www.man.com.tr>  
<http://www.mercedes-benz.com.tr>  
<http://www.musavirlikler.gov.tr>  
<http://www.oecd.org>  
<http://www.osd.org.tr>  
<http://www.uib.org.tr>  
<http://www.paiz.gov.pl>  
<http://www.politics.ankara.edu.tr>  
<http://ssrn.com/>  
<http://www.yoikk.gov.tr/>  
<http://www.tisk.org.tr>  
<http://www.treasury.gov.tr>  
<http://www.tuik.gov.tr>  
<http://www.turktraktor.com.tr>  
<http://www.yased.org.tr> <http://worldbank.org>

## **EK 1: Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları Performans ve Potansiyel Endekslerinin Hesaplanması**

### *DYSY Performans Endeksi*

UNCTAD'ın 2002 Dünya Yatırım Raporunda geliştirdiği DYSY Performans Endeksi, ülkenin global doğrudan yabancı sermaye yatırım akımlarından aldığı payın, yine Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinin dünya gelirinden aldığı paya oranlanması ile elde edilir.

$$IND_i = (DYSY_i / DYSY_D) / (GSYİH_i / GSYİH_D)$$

$IND_i$  : İ Ülkesi için DYSY endeksi

$DYSY_i$  : İ ülkesine gelen doğrudan yabancı yatırım akımları

$DYSY_D$  : Dünyadaki Yabancı Yatırım Akımları

$GSYİH_i$  : İ ülkesinin GSYİH'si ve  $GSYİH_D$  : dünya GSYİH

Bir ülkenin DYSY performans endeksinin 1'den büyükse ülke nispi GSYİH'sine kıyasla daha büyük oranlarda DYSY çekmektedir. Eğer endeks değeri 1'den küçükse, tam tersi durum söz konusudur.

### *DYSY Potansiyel Endeksi*

DYSY Potansiyel endeksi, ülkelerin doğrudan yabancı sermaye yatırımı çekme yarışında potansiyellerinin ne kadarını gerçekleştirdiklerini ortaya koymayı amaçlar. Ülkelerin potansiyellerini birbirleriyle karşılaştırmalı olarak belirlemek, oldukça zor ve göreceli kavramları içeriyor olsa da, bu konuda kaynak alınan bazı göstergeler mevcuttur.

DYSY Potansiyel endeksi kişi başına GSYİH, reel GSYİH büyüme oranı, ihracatın GSYİH'ye oranı, 1000 kişi başına düşen telefon hattı sayısı, kişi başına ticari enerji kullanımı, AR-GE harcamalarının GSMH'ye oranı, yüksek öğretimdeki öğrencilerin toplam nüfusa oranı ve ülke riski olmak üzere sekiz değişken kullanılarak hesaplanmaktadır.

Burada kişi başına GSYİH ülkenin ekonomik büyüklüğü ve satın alma gücü, dolayısı ile ülke içinde mal ve hizmetler piyasasındaki talep yapısına dair bilgi vermesi açısından önemli bir ölçüttür.

Reel GSYİH büyüme oranı: GSYİH'nin büyüme oranları son on yıllık dönem için incelenmektedir. Bu kriter, ev sahibi ülkenin piyasasının gelecekteki boyutuna ilişkin önemli bir tahmin aracı olduğu için DYSY belirleyicileri arasında ilk sıralarda yer almaktadır.

İhracatın GSYİH'ye oranı, ülkenin dışa açıklık derecesinin bir göstergesidir.

1000 kişi başına düşen telefon hattı sayısı ise, yatırım yapılacak ülkede yabancı sermayeli işletmenin, üretim, yönetim ve haberleşme faaliyetlerini yürütmesine olanak sağlayacak altyapı kapasitesinin bir göstergesidir.

Kişi başına ticari enerji kullanımı, üretimin önemli bir girdisi olan enerjinin bulunabilmesinin ve maliyetinin göstergesidir.

AR-GE harcamalarının GSMH'ye oranı: Bu oran bir ekonominin yenilikçilik ve teknik kapasitesinin bir işareti olarak kabul edilmektedir.

Yüksek öğretimdeki öğrenci sayısının toplam nüfusa oranı: Bir ülkenin sahip olduğu işgücünün eğitiminin ve nitelik kazanmasının göstergelerinden biridir.

Ülke riski ise, yatırım yapılacak ülke içerisindeki siyasal ve ekonomik istikrar yapısını gösterir. Yabancı yatırımcıları en çok tedirgin eden unsurların başında, yatırımlarını gerçekleştirdikleri ülkedeki ekonomik dalgalanmalar ve politik çalkantılardır. Çünkü bu gelişmeler, sermaye sahibi ülkenin yabancı ülkedeki işletmesinde elde edilen karı ve bu karın transferini etkileyebilir. Bu sebeple belirtilen istikrar unsurlarını taşımayan ülkeler, riskli ülkeler olarak sınıflandırılır.

Her bir değişken için elde edilecek değer (skor) şu şekilde türetilmektedir.

$$\text{Skor} = (V_i - V_{\text{MIN}}) / (V_{\text{MAX}} - V_{\text{MIN}})$$

$V_i$  : Değişkenin i ülkesinde aldığı değer

$V_{\text{MIN}}$  : Bütün ülkeler arasında değişkenin aldığı en küçük değer

$V_{\text{MAX}}$  : Bütün ülkeler arasında değişkenin aldığı en büyük değer

Doğrudan yabancı sermaye yatırım girişlerini temel alan performans endeksinin aksine, potansiyel endeksi yapısal ekonomik faktörleri temel alması sebebiyle, zaman içerisinde kaydedilen değişimler yavaştır. Sonuç olarak ülkelerin skorları oldukça durağandır ve ekonomik kalkınma sonuçları hakkında daha tutarlı ve uygun sonuçlar vermektedir.

## ÖZGEÇMİŞ

### Didem Özal Sevinecek

<b>Doğum Yeri ve Yılı</b>	:	TRABZON		26.02.1982
<b>Öğr.Gördüğü Kurumlar</b>	:	<b>Başlama Yılı</b>	<b>Bitirme Yılı</b>	<b>Kurum Adı</b>
<b>Lise</b>	:	1992	1999	Antalya Metin Nuran Çakallıklı Anadolu Lisesi (İng)
<b>Lisans</b>	:	1999	2004	Dokuz Eylül Üniversitesi İşletme Fakültesi Turizm İşletmeciliği (İng-Fr)
<b>Yüksek Lisans</b>	:	2006	---	Uludağ Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi İktisat Ana Bilim Dalı
<b>Medeni Durum</b>	:	Evli		
<b>Bildiği Yabancı Diller ve Düzeyi:</b>		İngilizce (okuma-yazma-konuşma)		Fransızca (okuma-yazma-konuşma)
<b>Çalıştığı Kurum (lar)</b>	:	<b>Başlama ve Ayrılma Tarihleri</b>		<b>Çalışılan Kurumun Adı</b>
		1. 2005	2007	MGI COUTIER Makine Yedek Parça A.Ş.
		2. 2007	---	OYAK-RENAULT Otomobil Fabrikaları A.Ş.
				Didem ÖZAL SEVİNECEK