

125 S/1-3 - 2

**TÜRK İTHALAT REJİMİ İÇERİSİNDE
BEDELSİZ İTHALAT UYGULAMALARI
VE 24 EKİM 1996 BEDELSİZ İTHALAT
UYGULAMASININ OLASI ETKİLERİ**

Hakan KIZIK
(Yüksek Lisans Tezi)

Eskişehir-1997

T.C.
ANADOLU ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

**TÜRK İTHALAT REJİMİ İÇERİSİNDE
BEDELSİZ İTHALAT UYGULAMALARI VE
24 EKİM 1996 BEDELSİZ İTHALAT
UYGULAMASININ OLASI ETKİLERİ**

Hakan KIZIK
(Yüksek Lisans Tezi)

Danışman: Yrd.Doç.Dr. Muharrem AFŞAR

Anadolu Üniversitesi
Merkez Kütüphane

Eskişehir-1997

ÖZET

Bir ekonominin büyüyüp büyümediğine ilişkin göstergelerden biride dış ticaretin yapısı ve gelişimidir. Türk ekonomisinde, kurulduğu yıllardan itibaren ülkenin ekonomik politikasına uygun düşecek, dış ticaret politikaları ve bu dış ticaret politikalarına bağlı ithalat rejimleri uygulamaları ile karşılaşılmaktadır.

Türk ithalat rejimi içerisinde bulunan bedelsiz ithalat uygulamaları ise Türk otomotiv sanayiisini yakından ilgilendirmektedir. Bedelsiz ithalat ile ithal edilen otomobiller sektörü ekonomik olarak olumsuz etkilemektedir. İthal edilen otomobiller talep daralması yaratarak; satışları ve üretimi düşürmektedir. Buradan da otomotiv sanayii istihdamı, dış ticareti ve yatırımları üzerine olumsuz etkiler yaratmaktadır

Otomotiv sanayii, yarattığı iş olanakları, üretimi ve ihracatı ile milli gelire ve devlet gelirlerine katkısı hızla artmakta olan bir sektördür. Doğrudan ve dolaylı olarak diğer sanayii kolları ile yakın ilişkilerinden dolayı öncü sektör konumundadır. Bu nedenlerle, son kırk yılda Türk otomotiv sanayii ülkemizin temel sanayilerinden biri haline gelmiştir. Ekonomi için büyük önem taşıyan otomotiv sanayiinin, gelişmesini sağlayacak tedbirlerin alınması gerekmektedir.

Bu çalışma üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, Türkiye'nin ithalat rejimi üzerinde durulmuş ve Türk ithalat rejimi içerisinde bedelsiz

ithalat uygulamalarının yerine değinilmiştir. İkinci bölümde, otomotiv sanayii hakkında genel bilgiler verilerek, ülkemizde otomotiv sanayiinin gelişimi ve ekonomik durumu anlatılmıştır. Üçüncü bölümde ise 24 Ekim 1996 tarihli bedelsiz ithalat kararnamesinin, otomobil üretiminde faaliyet gösteren firmalar üzerine olası ekonomik etkileri anlatılmıştır. Sorunlara yönelik, çözüm önerilerine değinilmiştir.

ABSTRACT

One of the indications relating with the fact that if an economy grows or not is the structure and development of foreign trade. In the Turkish economy foreign trade policies suitable for country's economy policy and the applications of importation regimens depending on these foreign trade policies have been confronted since it was established.

The price-free importation applications in Turkish importation regimen are of importance in Turkish automotive industry. The automobiles imported by the price-free importation affects the sector negatively in economic. The automobiles imported decrease sales and production, creating the narrowing of demand. For this reason this creates negative effects on the employment of automotive industry, foreign trade and investments.

Automotive industry is a sector whose job possibilities, production and export and these contributions to the national and state income increase rapidly. It is pioneer sector because of its relations with other industrial branches directly or indirectly. So Turkish automotive industry has been one of the basic industries of our country in the last forty years. It is necessary to take precautions for providing the development of automotive industry bearing a great importance for economy.

This study is composed of three sections: In the first section Turkey's importation regimen and the applications of price-free importation in Turkish importation regimen. In the second section economic situation and the development of automotive industry in our country by giving informations about automotive industry. In the third section the possible economic effects of the bill of price-free importation of 24 October 1996 on the firms working in automobile industry and solution suggestions to these problems have been considered.

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa No</u>
TABLolar	XI
KISALTMALAR	XIII
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE' NİN İTHALAT REJİMİ

1. TÜRK İTHALAT REJİMİNİN TANIMLANMASI	3
2. TÜRK İTHALAT REJİMİNİN ESASLARI	4
3. TÜRK İTHALAT REJİMİNİN GELİŞİMİ	5
3.1. 1923-1938 Dönemi Türk İthalat Rejimi	5
3.2. 1938-1950 Dönemi Türk İthalat Rejimi	6
3.3. 1950-1960 Dönemi Türk İthalat Rejimi	10
3.4. 1960-1970 Dönemi Türk İthalat Rejimi	12
3.5. 1970-1980 Dönemi Türk İthalat Rejimi	15
3.6. 1980 Sonrası Türk İthalat Rejimi	16
4. İTHALAT REJİMİ VE KORUMACILIK	20

	<u>Sayfa No</u>
5. TÜRK İTHALAT REJİMİ İÇİNDE BEDELSİZ İTHALAT UYGULAMALARININ YERİ	22
5.1. Bedelsiz İthalatın Tanımlanması	22
5.2. Bedelsiz İthalatın Kapsamı	23
5.3. Bedelsiz İthalat Uygulamaları	26
5.3.1.1976 Yılındaki Bedelsiz İthalat Uygulaması	27
5.3.2.1984 Yılındaki Bedelsiz İthalat Uygulaması	27
5.4. 1996 Yılı Bedelsiz İthalat Uygulaması	30
5.4.1. Bedelsiz İthalat Kararnamesi ve Kapsamı	30
5.4.2. Bedelsiz İthalat Kararnamesi Sonrasındaki Gelişmeler ...	31
6. BEDELSİZ İTHALAT İLE OTOMOTİV SANAYİNİN GÜMRÜK BİRLİĞİ VE AVRUPA BİRLİĞİ İLİŞKİLERİ	33

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRK OTOMOTİV SANAYİ'NİN YAPISI-GELİŞİMİ VE EKONOMİK DURUMU

1. TÜRK OTOMOTİV SANAYİ'NİN YAPISI	37
1.1. Sektörün Tanımı	37
1.2. Otomotiv Sanayii Ürünlerinin Tanımı ve Kapsamı	38
1.2.1. Yolcu Taşıtları	39
1.2.2. Yük Taşıtları	39
1.2.3. İlgili Sanayii Taşıtları	39
2. TÜRK OTOMOTİV SANAYİİ'NİN GELİŞİMİ	39
2.1. 1980 Öncesi Dönemde Türk Otomotiv Sanayii	39
2.1.1. 1950-1960 Dönemi Türk Otomotiv Sanayii	39
2.1.2. 1960-1970 Dönemi Türk Otomotiv Sanayii	41

	<u>Sayfa No</u>
2.1.3.1970-1980 Dönemi Türk Otomotiv Sanayii	45
2.2. 1980 Sonrası Dönemde Türk Otomotiv Sanayii	47
2.2.1. 1980-1990 Dönemi Türk Otomotiv Sanayii	47
2.2.2. 1990 Sonrası Türk Otomotiv Sanayii	49
3. TÜRK OTOMOTİV SANAYİİ'NDE OTOMOBİL	
ÜRETİMİNDE FAALİYET GÖSTEREN FİRMALAR	53
3.1. Otomobil Sanayii A.Ş. (OTOSAN)	53
3.2. Türk Otomobil Fabrikası A.Ş. (TOFAŞ)	54
3.3. Oyak Renault Otomobil Fabrikası A.Ş.	
(OYAK-RENAULT)	55
3.4. Opel Türkiye Ltd. Şti. (OPEL)	56
3.5. Toyota-Sabancı Otomotiv Sanayii ve	
Ticaret A.Ş. (TOYOTASA)	57
4. TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN	
EKONOMİK ANALİZİ	58
4.1. Üretim	58
4.1.1.Mevcut Kapasite ve Kapasite Kullanımı	60
4.1.2.Üretim Maliyetleri	61
4.2. İstihdam	64
4.3. Dış Ticaret	67
4.3.1.İhracat	67
4.3.2.İthalat	70
4.4. Otomotiv Sanayiinde Katma Değer	72
4.5. Otomotiv Sanayii Yatırımları	73

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BEDELSİZ İTHALATIN OLASI ETKİLERİ

1. UYGULAMANIN KONUSU	75
2. UYGULAMANIN AMACI	76
3. UYGULAMANIN YÖNTEMİ	77
4. BEDELSİZ İTHALAT KARARNAMESİNİN OTOMOTİV SANAYİİ ÜZERİNE OLASI EKONOMİK ETKİLERİ	78
4.1. Otomotiv Sanayii Üretimi Üzerine Olası Etkileri	78
4.2. Otomotiv Sanayii İstihdamı Üzerine Olası Etkileri	82
4.3. Otomotiv Sanayii Dış Ticareti Üzerine Olası Etkileri	85
4.4. Otomotiv Sanayii Yatırımları Üzerine Olası Etkileri	88
5. HÜKÜMETİN KAYNAK YARATIMI VE VERGİ GELİRLERİ ÜZERİNE OLASI ETKİSİ	90
6. TOPLUMSAL MALİYET VE ÇEVRE ÜZERİNE ETKİLERİ	95
7. SORUNLARA YÖNELİK ÇÖZÜM ÖNERİLERİ	97
SONUÇ	101
YARARLANILAN KAYNAKLAR	105

TABLolar

Tablo 1 :Gümrük Vergisi Oranları (1926-1950)	9
Tablo 2 :Bedelli-Bedelsiz İthalat-Yerli Üretim	29
Tablo 3 :1984 Yılı Tiplere Göre İthalat ve Yerli Üretim Dağılımı ...	29
Tablo 4 :Montaj Sanayii Talimatnamesi'ne Göre Döviz Tasarruf Oranları	43
Tablo 5 :1968 Yılı Otomotiv Montaj Sanayiinde Faaliyet Gösteren Firmalar	44
Tablo 6 :Otomotiv Sanayii Firmaları Hakkında Genel Bilgiler (1996)	51
Tablo 7 :Otomobil Üretimi (1966-1996)	58
Tablo 8 :Otomotiv Sanayii Kapasite Kullanım Oranları (1983-96)	59
Tablo 9 :Otomobil Firmalarının Kapasiteleri ve Kapasite Kullanım Oranı	60
Tablo 10 :Türk Otomotiv Sanayiinde Maliyet Oluşturan Unsurlar ve Yüzdeleri	61
Tablo 11 :Karayolu Taşıtları İmalat Sanayii Sektörü Otomobil Üretim Girdileri Otomobil İçin Girdi Miktarı	62
Tablo 12 :Otomotiv Sanayinde Ana Üretim Firmasında Çalışan Bir Personelin Diğer Alanlarda İstihdamı Çoğaltan Etkisi	64
Tablo 13 :Türk Otomotiv Sanayii'nde İstihdam (1990-95)	65
Tablo 14 :Otomobil Fabrikalarında İstihdam (1996)	65
Tablo 15 :Otomobil İhracatı	68

	<u>Sayfa No</u>
Tablo 16 : Otomotiv Sanayii İhracatı	68
Tablo 17 : Otomobil İthalatı	69
Tablo 18 : Karayolu Taşıt İmalat Sanayii Sektörü Katma Değer Artışı	72
Tablo 19 : 300.000 Kapasiteli Bir Model Otomobil Üretecek Fabrika İçin Gerekli Yatırım Tutarı (1996)	73
Tablo 20 : 1992-1996 Otomobil Satışları	79
Tablo 21 : Özel İthalat Döviz Hesaplarının Açılma Nedenleri	80
Tablo 22 : Otomotiv Sanayiinde Bir İşçinin İstihdamı İçin Gerekli Yatırım (1996)	84
Tablo 23 : Özel İthalat Döviz Hesaplarının Açılma Yerleri	91
Tablo 24 : Özel İthalat Döviz Hesapları'nda Toplanan DM. Miktarı ve Ödenecek Faiz Tutarları	92
Tablo 25 : 1995 ve Daha Eski Model İthal Edilecek Otomobillere Uygulanan Vergi Oranları	93
Tablo 26 : 1.1.1996 Tarihinden İtibaren İthal Edilecek 1996 Model Otomobillere Uygulanan Vergi Oranları	93

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
(AET, AT)	: Avrupa Ekonomik Topluluğu, Avrupa Topluluğu
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AG	: (Almanca) Anonim Şirket
AR-GE	: Araştırma Geliştirme
AO	: Anonim Ortaklık
AŞ	: Anonim Şirket
BYKP	: Beş Yıllık Kalkınma Planı
CIF	: Mal bedeli+ sigorta primi+nakliye
Co.	: (İngilizce) Şirket
DDY	: Devlet Demir Yolları
DİE	: Devlet İstatistik Enstitüsü
DM	: Alman Markı
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
EFTA	: Avrupa Serbest Ticaret Bölgesi
FOB	: Limana kadar masraflar satıcıya sonrakiler alıcıya ait satış şartı
GATT	: Gümrük Tarifeleri Ticaret Genel Anlaşması
GB	: Gümrük Birliği
GTİP	: Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu
ISIC	: Uluslararası Standart Sanayii Kolları Tasnifi
İKV	: İktisadi Kalkınma Vakfı
İSO	: İstanbul Sanayii Odası

IV

İTO	: İstanbul Ticaret Odası
KDV	: Katma Değer Vergisi
KKO	: Kapasite Kullanım Oranı
KKTC	: Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
KOBİ	: Küçük ve Orta Boy İşletmeler
OECD	: Avrupa Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü
OGT	: Ortak Gümrük Tarifesi
OPEC	: Petrol Dışsatımı Yapan Ülkeler Örgütü
OSD	: Otomotiv Sanayii Derneği
OYAK	: Ordu Yardımlaşma Kurumu
ÖİK	: Özel İhtisas Komisyonu
SA	: (Fransızca) Anonim Şirket
SpA	: (İtalyanca) Anonim Şirket
TAYSAD	: Taşıt Araçları Yan Sanayii Derneği
TEFE	: Toptan Eşya Fiyat Endeksi
TİSK	: Türkiye İşveren Sendikaları Konfederasyonu
TKF	: Toplu Konut Fonu
TMMOB	: Türkiye Mühendis ve Mimar Odaları Birliği
TÜRK-İŞ	: Türkiye İşçi Sendikaları Konfederasyonu
TÜRK-METAL	: Türkiye Metal Sendikası
TOBB	: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TÜSİAD	: Türkiye Sanayici ve İşadamları Derneği
YASED	: Yabancı Sermaye ve Koordinasyon Derneği

GİRİŞ

Otomotiv sanayii, ekonominin önemli sektörlerinden biri olarak kabul edilmektedir. Kitle endüstrisi olan otomotiv sanayii, çok geniş istihdam olanakları yaratmakla beraber ülkedeki pek çok sanayii ile kuvvetli bağları vardır. Diğer taraftan bu sanayii bir ülkede kamu maliyesinin en önemli gelir kaynağı olurken ekonomide yeni iş sahalarının açılmasına da katkıda bulunmaktadır.

Bedelsiz ithalat uygulaması, Türkiye'ye özgü bir ithalat rejimidir. Türk İthalat Rejimi içerisinde uygulama kapsamında olan bedelsiz ithalat, aynı zamanda özel ithalat rejimleri arasında yer almaktadır. Türkiye'de, 24 Ekim 1996'da yürürlüğe giren Bedelsiz İthalat Kararnamesi ile tekrar gündeme gelmiştir.

1950'li yılların başlarında otomotiv sanayiinin temellerinin atılmasıyla birlikte taşıt araçları talebinin hızlı artışı ile karşılaşmıştır. Bugün ülkemizde 16 otomotiv firması faaliyet göstermekle birlikte bu sayıya üç yeni firma daha eklenecektir.

Otomotiv sanayii, günümüzde çok hızlı bir gelişim göstermiştir. Otomotiv sanayii sermaye teknoloji yoğun bir üretim yapısı, yarattığı geniş boyutlu ekonomik dinamizm ve sürükleyiciliği nedeniyle lokomotif bir sektör olmaktadır. Buradan hareketle otomotiv sanayiinin öncü sektör olması diğer sektörlerle de yayılan organizasyon ve teknolojilerinden

dolayı örnek olabilmektedir.

Bedelsiz ithalat kapsamında, otomotiv ürünlerinin bedelsiz ithalat yoluyla ithal edilmesi, 1976 ve 1984 yılındaki bedelsiz ithalat uygulamalarında görülmektedir. 24 Ekim 1996 bedelsiz ithalat uygulaması, otomotiv sanayii ürünü olan otomobili kapsamaktadır.

Çalışmada, Türk ithalat rejimi içerisinde bedelsiz ithalat uygulamalarının yeri incelenmiş ve 24 ekim 1996 tarihli bedelsiz ithalat uygulamasının Türk otomotiv sektöründe otomobil üretiminde faaliyet gösteren firmalar üzerine, olası ekonomik etkilerini ortaya çıkarmaktır. Ayrıca, bedelsiz ithalat uygulamasının, hükümetin kaynak yaratımı ve vergi gelirleri üzerine olası etkileri ile toplumsal maliyet ve çevre üzerine olası etkileri belirlenmektedir.

Bu çalışma üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, Türkiye'nin ithalat rejimi üzerinde durulmuş ve Türk ithalat rejimi içerisinde bedelsiz ithalat uygulamalarının yerine değinilmiştir.

İkinci bölümde, otomotiv sanayii hakkında genel bilgiler verilerek, ülkemizde otomotiv sanayiinin gelişimi ve ekonomik durumu anlatılmıştır.

Üçüncü bölümde ise 24 Ekim 1996 tarihli Bedelsiz İthalat kararnamesinin, otomobil üretiminde faaliyet gösteren firmalar üzerine olası ekonomik etkileri anlatılmıştır. Yaşanabilecek sorunlar ele alınmış ve çözüm önerilerine değinilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE' NİN İTHALAT REJİMİ

1. TÜRK İTHALAT REJİMİNİN TANIMLANMASI

Bir ekonominin sağlıklı bir yapı içinde büyüyüp büyümediğine ilişkin önemli göstergelerden biri, dış ticaretin yapısı ve gelişimidir⁽¹⁾.

Türkiye'de dış ticaret rejimi, ihracat ve ithalat rejimi olarak bilinir. Gümrük Yasası'na göre ihracat rejimine "çıkış", ithalat rejimine "giriş" rejimi denilir. Aslında giriş rejimi "tüketim rejimi" olarak da isimlendirilir. Çünkü, gümrükten çekilerek yurda getirilen bir mal, yurt içi pazara hemen arz edilebilir durumdadır⁽²⁾.

Türk Ekonomisi, kurulduğu yıllardan günümüze gelene dek ülkenin ekonomik politikasına uygun düşecek dış ticaret politikaları ve bu dış ticaret politikalarına bağlı ithalat rejimleri uygulamaları ile karşılaşmaktadır.

¹ Erdoğan ENGİN, 24 Ocak Ekonomik İstikrar Tedbirlerinin Türkiye'nin İhracatında Meydana Getirdiği Yapısal Değişim, Anadolu Üni. Yayın No.277, Eskişehir, 1988, s.15.

² Rıdvan KARLUK, Türkiye Ekonomisi, Beta Basım A.Ş., İstanbul, 1996, s.461.

2. TÜRK İTHALAT REJİMİNİN ESASLARI

Türkiye’de ihracat ve ithalat rejimlerinin ilkeleri, Bakanlar Kurulu kararıyla belirlenir. Bu kararlarda hükümetlerin izleyeceği dış ticaret politikasının esasları, açık bir şekilde görülür. Bu sebeple ithalat rejimleri, o yıl uygulanacak dış ticaret politikasının özünü oluşturduğu için gerek kamu gerekse özel kesim tarafından dikkatle izlenir. Uygulama ise, Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı tarafından çıkarılan yönetmelik, tebliğ ve sirküler ile düzenlenir⁽³⁾. Bu kararların amacı, ithalatın ülke ekonomisi yararına düzenlenmesini sağlamaktır.

Özel kanunlarla ithali yasaklanmış olanlar ile ithaline izin verilmeyenler dışında kalan maddelerin ithali serbesttir. İthalat bedellerinin ödenmesi, kambiyo mevzuatı hükümlerine tabidir. İthalat yapmak isteyen gerçek veya tüzel kişilerin geçerli ithalat belgesine sahip olmaları şarttır ⁽⁴⁾.

İthalat rejimi kararı ekinde, ithalatta uygulanacak gümrük vergisi oranları ile ödenecek Toplu Konut Fonunu gesteren liste, ithalatta gümrük vergisinden muaf olan Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu gösterir liste ve ithalatta AT ve EFTA ülkeleri için gümrük vergisinden muaf, diğer ülkeler için gümrük vergisinin %3 olarak uygulanacağı GTİP’leri gösteren listeler yayınlanmaktadır.

³ KARLUK, s.461.

⁴ M. Emin KAYA, *İthalat* 95, Ankara, 1990, s.10.

3. TÜRK İTHALAT REJİMİNİN GELİŞİMİ

3.1. 1923-1938 Dönemi Türk İthalat Rejimi

1923-1938 yılları, Cumhuriyetin ilan edildiği ve Atatürk'lü yılların yaşandığı dönemdir. Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş yılı 1923'ten bugüne kadar dış ticaret ve buna bağlı olarak ithalat politikamız çeşitli aşamalardan geçmiştir. 1929 yılına kadar oldukça serbest olan ithalat politikamız, 1929-1938 yılları arasında kontrollü bir ithalat politikasına dönüşmüş olduğu görülmektedir (5).

Türkiye'de gümrük tarifeleri ilk kez 1929'da bağımsız olarak yükseltilmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nda kapitülasyonlar dolayısıyla gümrük tarifeleri yüzde 4-5 gibi çok düşük bir düzeyde tutuluyordu. 1923 tarihli Lozan Anlaşması'na gümrük tarifelerinin eski düşük oranlarının daha beş yıl sürdürülmesi şeklinde bir kayıt konmuştur. Yeni Türkiye Cumhuriyeti, bu süre dolar dolmaz tarifelerini yükseltmiştir. Bu ilk tarifeler spesifik esasa dayanıyordu (6).

Cumhuriyetin lider kardosunun birinci ana hedefi Türkiye'nin sanayileşmesini hızlandırmaktı denebilir. Kemalist yöneticiler ülkede oluşmuş olan mamul mallarla ilgili iç pazarı, koruyucu bir gümrük politikası ile yurtiçi sanayi üretimine tahsis etmek; sanayii kesimindeki sermaye birikimini bir takım doğrudan desteklemelerle hızlandırmak kararındaydı (7).

5 Sübidey TOGAN, 1980'li Yıllarda Türk Dış Ticaret Rejimi ve Dış Ticaretin Liberasyonu, Türk Eximbank Araştırma Dizisi No.1 Ankara, 1993, s.21.

6 Halil SEYİDOĞLU, Uluslararası İktisat, Güzen Yay. No.9, İstanbul, 1994, s.371.

7 Yahya S. TEZEL, Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950), Yurt Yay., Ankara, 1986, s.135.

Bu dönemde gümrük vergilerinin bütçeye gelir elde etme ve yerli sanayii koruma hedefi görülmekteydi. Ancak, bu dönemde endüstriler arası katma değer üzerindeki etkiyi öne çıkaran efektif koruma oranının hesaba katılmaması, koruma hedefinden çok bütçe gelirlerini artırma amacının ön plana çıktığı belirlenebilir.

O dönemin siyasal ve ekonomik koşulları içinde izlenen bu politikalar, bugünkü kalkınma terminolojisiyle ithalat ikamesidir. Hammaddesi içerden karşılanan endüstrilere öncelik tanınması ise sanayileşme politikasını dışa bağımlı olmadan sürdürme arzusunun bir ifadesidir. Bu şekilde uygulamaya başlanılan ithalat-ikamesi politikaları ondan sonraki dönemlerde de sanayileşmenin temel özelliğini oluşturmuştur (8).

Kısmen, 1929'da başlayıp 1930'larda da devam eden "dünya ekonomik bunalımı" ve onun arkasından gelen dünya krizleri zinciri nihayet 1939'da başlayan II. Dünya Savaşı ekonomimizin henüz dışa açılmaya hazır bulunmaması dış ticaretimizi, özellikle ihracatımızı sınırlı tutmuştur (9).

3.2. 1938-1950 Dönemi Türk İthalat Rejimi

Atatürk'ü kaybettiğimiz ve II. Dünya Savaşı'nın başladığı bu dönemde Türk Ekonomisi üzerinde savaşın etkilerini daha aza indirebilmek için bir dizi iktisadi önlemlerin alındığı görülmektedir. Savaş yıllarında alınacak iktisadi önlemlerin ana çerçevesini oluşturan Milli Korunma Kanunu 1940 yılında yürürlüğe kondu. Bu çerçeve içinde, ithalatçıları hükümet denetimi altındaki İthalatçı Birlikleri'nde toplayan bir uygulama başlatıldı. 1941 yılında Ticaret Ofisi ve Petrol Ofisi

8 SEYİDOĞLU, s.517.

9 Ahmet KILIÇBAY, *Türk Ekonomisi*, T. İş Bankası Yayınları, Ankara, 1992, s.101.

kuruldu. Ticaret Ofisi'nin dış ticaretle uğraşan ana kamu kuruluşu olması düşünülmüyordu. Petrol Ofisi akaryakıt ve madeni yağların ithalatı ve dağıtımıyla uğruşacaktı. Yine, 1941 yılında çıkartılan bir kararname ile Ticaret Bakanlığı'na ithalat ve ihracata fiyat düzenlemeleri uygulama yetki verildi (10).

1939 yılında da, kamu kuruluşu niteliğinde bir Takas Limited Şirketi kuruldu. Bu şirket takas komisyonlarının yetkisini üzerine alıyordu. Ayrıca, ihracatçı birlikleri tarafından yapılan ihracattan doğan ithal haklarının kullanılması yetkisinde bu şirkete devredilmişti. 1941 yılında kurulan Ticari Tediyeleri Tanzim Komitesi, takas ve kliring dışındaki ticareti düzenliyordu. Bu komiteye, dövizlere (%45'e kadar varabilen) primler uygulama yetkisi verilmiştir (11).

1945 ve 1946 yıllarında kliring ve takas anlaşmalarının önemi azalırken, dünya piyasasındaki fiyat yapıları Türkiye'nin ihracatını etkilemeye başladı. Öte yandan, savaş sonrasında Türkiye'nin Amerikan yardımı ve kredilerine dayanan bir iktisat politikasına kayması, dış ticaretin liberalleştirilmesi yönünde dış baskıları beraberinde getirdi. İthalat üstündeki kısıtlamalar hafifletildi. Bu durum ihracattaki genişlemeyi çok aşan bir oranda genişlemesine yol açtı (12).

7 Eylül 1946 da %116 oranında devaülasyon yapıldı. İhraç malları arzının ve ithal malları talebinin elastik olmaması bu devaülasyonun başarılı sonuç vermesine engel oldu. Bu arada dış ticaret kayıt ve sınırlamaları yine devam ediyor, anlaşmalı ülkelerle ticaret geliyordu. 1948 yılında dış ticaretin bağlandığı kayıtlar Ticaret Bakanlığı'nın

10 TEZEL, s.158-159.

11 Erdoğan ALKİN, *Uluslararası Ekonomik İlişkiler*, İstanbul, 1990, s.231.

12 TEZEL, s.160.

yayımlandığı iki sirkülerle açıklığa kavuştu. 1949 yılında yürürlüğe giren yeni Gümrük Kanunu'nun 12. maddesi de hükümete dış ticareti sınırlamak yetkisi vererek bugünkü dış ticaret rejiminin de temeli olan sistemi getirdi⁽¹³⁾.

İktisat politikaları uygulayıcıların, aşırı iyimser hava içinde, Türkiye'nin yapısal sorunlarını gözden kaçırmaları o dönemde gelişmekte olan bir ekonominin gelişme gereksinmelerini iyi düşünmeden, ihtiyatsız bir serbest ticaret deneyimine neden olmuştur.

Türkiye' de 1923-1950 döneminde, pamuklu dokuma, yünlü dokuma ve şeker gibi geniş halk yığınlarınınca kullanılan temel tüketim mallarında ithalata bağımlılığın çok büyük ölçüde ortadan kaldırılmış olmasının önemi de küçümsenmemelidir. Cumhuriyet' in kurulduğu yıllarda İstanbul, İzmir ve Trabzon gibi sahil kentlerinin ekmeklik buğday ununun bile ithal edildiği, ihracat gelirlerinin üçte ikisinin gıda malları ve kumaş satınalmak için kullanıldığı düşünülürse kolayca görülür ki bu mallarda gerçekleştirilen ithal ikamesi olmasaydı, ikinci Dünya Savaşı'nı izleyen dönemlerde Türkiye dış satın alma gücünü büyük ölçüde yatırım ve ara malları ithalatına yöneltme olanağı bulamazdı ve 1950 sonrası sanayileşme atılımları çok daha sınırlı kalırdı ⁽¹⁴⁾.

1923-1950 yılları arasındaki dönemde Türkiye'nin ithalat rejiminin, ithal ikameci politikaya uygun olarak düzenlendiği görülmektedir. Gümrük tarifeleri, kotolar ve kısıtlamalarla yerli imalat sanayi korunuyor ve yerli imalat sanayi için ara malı ithalatına kolaylık sağlanarak gelişmesi amaçlanıyordu. O dönemin koşulları (Savaştan çıkmış bir Türkiye, Ekonomik Buhran ve II. Dünya Savaşı) gözönüne alınırsa, Türkiye'nin bu izlediği ithalat politikası ile sanayileşme politikası uyumu kısmen başarılı

¹³ ALKIN, s.232.

¹⁴ TEZEL, s.245-246.

sayılabilir. Sanayileşmenin devletçilik ilkesi ile yapıldığı yine bu dönemde görülmektedir.

Tablo 1’de 1926 ile 1950 yılları arasında Türkiye Cumhuriyeti’nin uyguladığı gümrük vergisi oranları verilmiştir.

1923 tarihli Lozan Anlaşması’na göre gümrük tarifelerinin, 1929 yılına kadar eski düşük oranlarında sürdürülmesi belirtilmekteydi. 1930 yılından itibaren Türkiye Cumhuriyeti bu dönemin dış ticaret politikasına uygun düşecek ve yön verecek şekilde gümrük tarifelerini uygulamaya başladı.

1930 yılından 1942 yılına kadar gümrük vergisi oranlarına yerli sanayii koruma ve bütçeye gelir elde etme amacının yansıdığı, 1942’den sonra ise dış ticaretin liberalleştirilmesi amacıyla da gümrük vergisi oranlarında düşme ve ithalat üzerindeki kısıtlamaların hafiflediği görülmektedir.

Tablo 1: Gümrük Vergisi Oranları (1926-1950)

Yıllar	Gümrük Vergisi Oranı	Yıllar	Gümrük Vergisi Oranı
1926	0.15	1938	0.33
1927	0.14	1939	0.29
1928	0.15	1940	0.28
1929	0.16	1941	0.33
1930	0.38	1942	0.21
1931	0.35	1943	0.15
1932	0.45	1944	0.12
1933	0.5	1945	0.14
1934	0.38	1946	0.12
1935	0.42	1947	0.22
1936	0.51	1948	0.17
1937	0.46	1949	0.16
		1950	0.16

Kaynak: TEZEL, s.143.

Lozan Antlaşması'ndan sonra ilk kez 1929 yılında Türkiye Cumhuriyeti, gümrük vergisi oranlarını artırdığı ve eski gümrük vergisi oranlarına göre bir kaç kat artırıldığı görülmektedir.

3.3. 1950-1960 Dönemi Türk İthalat Rejimi

Bu dönemin, Türkiye'nin çok partili siyasi rejime geçtiği ve Batı Dünyası ile ilişkilerini artırdığı yıllarda olduğunu görürüz. 1950'lerin başlangıç yılları çok partili düzenin yerleştiği, siyasi istikrarın geldiği, savaşın sıkıntılarının bittiği ve çeşitli dış yardımların alındığı dönem olmuştur. Bu dönemde devletçilik ilke olarak terkedilmiş ve ülkede tekrar liberal politikalar uygulanmaya başlanmıştır. 1954 yılından sonra, enflasyon artmış, dış ticaret ve ödemeler bilançosu açıklar vermeye başlamış, milli gelir artışı azalmış ülke liberal politikaları tamamen terketmiştir. 1950'li yılların sonunda ekonomi dengesi güçsüz bir hale gelmiştir. 4 Ağustos 1958'de alınan istikrar tedbirleri ile Türk Lirası devaüle edilmiş, para artışı ve talep kontrol altına alınmıştır. 1959 yılı sonunda enflasyon durdurulmuş ve ekonomide durgunluk bile başlatılmıştır (15).

1950-1960 dönemdeki ithalat politikaları üzerinde durursak; 1950-1952 yılları arasında ülkede liberal iktisat politikası izlenmiş, ancak dış ticaret açıklarının büyümesi nedeniyle Eylül 1953 tarihinden itibaren tekrar ithalatı kısıtlayıcı önlemlere başvurulmuş ve 1954 yılından itibaren de, ithalat gerek miktar gerekse değer açılarından sınırlamalara tabi tutulmuştur. 1950'lerin sonunda oluşan ekonomik kriz ve arkasından gelen siyasi gelişmeler, 1960'ların ilk yıllarına kadar ekonomiye durgunluğun egemen olması sonucunu doğurmuştur (16).

15 TOGAN, s.10.

16 TOGAN, s.21.

1950-1960 dönemi ekonomik serbestleşme çerçevesinde ithalatı artırmış ve ithalatın finansmanında birikmiş döviz rezervleri büyük rol oynamıştır. Ancak aynı dönemde ekonominin döviz kazanma gücüne, özellikle ihracata yeterli bir güç verilmediğinden dış ödemeler açığı, döviz sıkıntıları alarm verici boyutlara ulaşmıştır (17).

Dış ödemeler açığı bu dönemde başlayıp boyutları genişleyerek ekonominin geleneksel sorunlarından başlıcası haline gelmiştir. Bunun da kaynağını ithalatın, ihracatın önünde gitmesi olayında aramak gerekir. 1950 sonrasında sistemli bir sanayi politikası var olmamakla beraber iç piyasaya dönük üretim ünitelerinin kurulması ile ilgili ithalat ve öteki ithalatta canlanma olmuş, fakat üretim ve pazarlama dışa dönük olmadığı için ihracat çoğunlukla “geleneksel ihraç malları” denilen malların dışına nadiren çıkmıştır (18).

15.9.1955 tarihinde yürürlüğe konan Merkez Bankası 14 sayılı Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkında karar ile getirilen düzenlemeler sonucunda Türk Lirasının konvertibilitesi tamamen ortadan kaldırılmış çok sıkı bir döviz kontrol rejimi uygulanmaya başlanmıştır. Dış ticaret hadlerindeki kötüleşme gibi sebeplerle sınırlı dış ödeme araçlarının en zorunlu ihtiyaçlar için ve en rasyonel bir şekilde kullanılması amacıyla kısmen başvurulmaktadır (19).

Çok partili rejime geçişle birlikte liberalleşme hareketleri ve tüketimcilik neticesinde ithalat artış göstermiş, bu da dış ödemeler açığına neden olmuş ekonomik denge bozulma yönünde bir eğilim göstermiştir.

17 KILIÇBAY, Türk Ekonomisi, s.10.

18 KILIÇBAY, s.111.

19 Rıdvan KARLUK, Uluslararası Ekonomi, İstanbul, 1991, s.396.

Sıkı döviz kontrolü rejimi ve 1958 istikrar tedbirleri ile kısmen ekonomik bir denge sağlanabilmiştir. Ancak siyasi bunalımlar neticesinde, 27 Mayıs 1960 ihtilali ile Türkiye yeni bir yönetim yapısı ile karşılaşmaktaydı.

3.4. 1960-1970 Dönemi Türk ithalat Rejimi

1960'ların en önemli özelliği planlı kalkınma anlayışının gündeme gelmesidir. Beş yıllık kalkınma planlarının devreye girmesi ile, ithalata müdahale daha sistematik hale gelmiştir. Yerli sanayinin korunması prensibine ağırlık verildiği dönemde, ithal ikamesine dayalı bir sanayi politikası takip edilmiş ve bu politikanın gereği olarak da ithalat 1980'li yıllara kadar kontrollü bir şekilde sürdürülmüştür (20).

Bu dönemde, bir taraftan aşırı değerlenmiş kur politikası uygulanırken, ithal mallarının fiyatları miktar kısıtlamaları (kotolar), lisans sistemi ve ithali yasak mallar listesi ve çeşitli gümrük vergileri ile yüksek tutulmuştur. Ele alınan dönemde, dış ticaret rejiminin yanında kambiyo rejimi de katı kontrollere ve düzenlemelere dayanmaktadır. Sermaye hareketleri önemli ölçüde sınırlanmıştır. Tabii ki bu önlemler, ithalat talebinin kontrol altında tutulabilmesi için etkili olmuştur (21).

1960 ve 1970'li yıllarda ithalatın kontrolü ithalat programları ile sağlanmıştır. Devlet Planlama Teşkilatı, Merkez Bankası, Maliye Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı, Sanayi Bakanlığı ile Ticaret ve Sanayi Odaları Birliği'nin katkıları ile hazırlanan ithalat programları Resmi Gazete'de yayımlanmakta ve bu programlar ithalatı düzenlemek üzere çıkartılan tüm karar, yönetmelik ve sirküler hükümlerini kapsamaktaydı. Söz konusu dönemde ithalat başlıca iki liste çerçevesinde yapılmaktaydı.

²⁰ TOGAN, s.21.

²¹ TOGAN, s.12.

Bunlar, liberasyon listesi ve tahsisli ithal malları listesidir.

Liberasyon Listesi, plan hedefleri doğrultusunda ithali gerekli görülen malları içermekte, bu mallar da genellikle sermaye malları ile hammaddeleri kapsamaktaydı. Liberasyon Listesi kendi içinde ikiye ayrılmaktaydı: I sayılı Liberasyon Listesi ve II sayılı Liberasyon Listesi. I sayılı Liberasyon Listesinde ise ithali izine bağlı olan mamul, yarı mamul ve hammaddeler bulunmaktaydı.

Tahsisli İthal Malları Listesi genelde plan hedefleri doğrultusunda ithali gerekli görülmeyen tüketim mallarının düzenlemekteydi. Liberasyon Listesinde yer alan bir malın yerli üretimi başladığında, o mal çok zaman Tahsisli İthal Malları Listesine” dahil edilmekte ve yurtiçi üretimin toplam yurtiçi talebi karşılaması durumunda da mal Tahsisli İthalat Malları Listesinden çıkarılmakta idi. Liberasyon Listesi ile Tahsisli İthal Malları Listesi’nde yer almayan bir mal ithal edilemediğinden, o malın üreticisi dış rekabetten tamamen korunmuş oluyordu.

Liberasyon Listesi ve tahsisli İthal Malları Listesi’nden başka, bir de Anlaşmalı Ülkeler Kontenjan Listesi bulunmakta idi. Bu listeye göre yapılan ithalat, ilgili ülkeler ile Türkiye arasında varolan ticaret ve ödeme anlaşmalarına göre yürütülmekteydi. Toplam ithalat içinde oldukça küçük bir paya sahip olan bu tür ithalatın en önemli kalemi, 480 sayılı kanuna dayanarak Amerikan yardımı çerçevesinde yapılan ithalattır (22).

Bugünkü uygulamaya esas olan kanuni gümrük vergisi oranları 14.5.1964 tarih ve 474 sayılı yasaya dayanır. Tarife oranlarının belirlenmesinde yasaya ekli olarak çıkartılan “İstatistik Pozisyonlarına Bölünmüş Gümrük Giriş Tarife Cetveli” kullanılmıştır. Brüksel Gümrük

²² TOGAN, s.21-22.

İşbirliği Konseyi Nomenklatürü'ne göre hazırlanmış olan bu tarife cetveli daha önceleri “Brüksel Nomenklatürü” olarak adlandırılmaktaydı (23). İthalat ikamesine dayalı dış ticaret politikası sanayileşme amacını gerçekleştirilmede başlıca araç durumundadır (24).

1963 sonrası planlı dönemde kalkınma planlarında sanayi ve tarımın yanında iç ve dış pazarlama ayrı bir “sektör” olarak ele alınıp her çeşit modernleşme ve geliştirme tedbiri alınsa idi, sanayileşmemiz daha düzenli ve güçlü, ihracatımız daha pürüzsüz olurdu. İthalatın hayati bir öneme sahip olduğu ülkemizde onun başlıca finansman kaynağı olan ihracat bugün, ekonomik anlamda, bir ölüm-kalım meselesi olmuştur (25).

Bu dönemde ülkede önemli bir makro ekonomik dengesizlik sözkonusu değilse de, uygulanan dış ticaret politikalarının yarattığı çarpıklıklar 1960'lı yılların sonuna doğru döviz krizine neden oldu. 1970 yılı Ağustos ayında kabul edilen stabilasyon politikaları ile Türk Lirası devaüle edilmiştir. Ancak 1971 yılında gerçekleştirilen askeri müdahaleden sonra, ihracatın gelişmesine verilen önem azaltılarak, tekrar korumacı dış ticaret politikalarına dönmüştür (26).

1960'lı yıllarda Türk Ekonomisi, kalkınma planları ile karşılaşmış sanayileşme stratejisi olarak ithal ikamesi çerçevesinde yine yerli sanayii koruyucu bir ithalat politikası uygulanmaya çalışılmıştır. Ancak, aramalı ve hammaddenin ithalata bağımlılığı artmış ve ihracatın ithalatı karşılayamamasından dolayı ödemeler dengesindeki açık, istikrar tedbirleri alınmasına neden olmuştur.

23 SEYİDOĞLU, s.371.

24 SEYİDOĞLU, s.517.

25 KILIÇBAY, s.141.

26 TOGAN, s.13.

Bu dönemden sonra 1970-80 dönemi, petrol şokları ve yüksek enflasyon Türk Ekonomisini bekleyen zorlu günlerin habercisiydi.

3.5. 1970-1980 Dönemi Türk İthalat Rejimi

Ülkede sıkı bir ithal ikamesi politikasının uygulandığı 1970’li yıllarda özellikle 1973 ve 1974 yıllarında, OPEC tarafından petrol fiyatlarının dört misli artması ödemeler dengesine büyük yükler getirmiştir. Bu dönemde, gelişmiş ekonomilerin ayarlama sürecinin gereği olarak, daraltıcı politika uygulamaları dünyada iktisadi durgunluğa neden olmuş ve bu gelişme bir taraftan Türkiye’nin ihraç mallarına olan talebini diğer taraftan da ödemeler dengesinde işçi gelirlerini azaltmıştır (27).

Türk Ekonomisi belli bir sanayileşme düzenine ulaşmamış olsa ve ithal ikamesi yapan büyük bir kısmı ara malı ithal eden sanayi ünitelerinden oluşmasa idi döviz darboğazı, sadece ithalatı daraltır, fakat bunun içeride dağılma ve yayılması sınırlı kalırdı. Türkiye’nin sınai yapısının değişmesi, içe dönük sanayiye sahip olması ve ihracata dönük gücünün zayıf olması, hem döviz darboğazının ve enerji darboğazının tahrip edici gücünü artırmış, hem de enflasyon ihraç eden bir ekonomi olmasını önlemiştir. Bilindiği gibi 1976’dan sonra çok sözü edilen bir terim vardı: “İthal edilmiş enflasyon” gibi. Bu, kısmen doğru idi. Türk Ekonomisinde 1979’da doruğa ulaşan enflasyon kısmen ithal edilmişti (Petrol fiyatı ve öteki ithal fiyatları artışı vb. nedenlerle)(28).

1973-1980 dönemi ithal ikamesine ağırlık veren sanayileşme politikalarının yetersizliği görüldü. İthal ikamesi stratejisinden sorumlu olanlar birşey söylemese bile bunun sıkıntısını çektiler. Gümrük himayesi ile gelişip iç piyasaya mal arz eden endüstriler hammadde ve ara malı

27 TOGAN, s.13.

28 KILIÇBAY, s.157.

bulamadıkları zaman dövizin değerini anladılar. Dövizin önemi ve değeri “ihracatın” gerekliliği sonucunu doğurdu (29).

1974 Kıbrıs Harekatı sonucu ambargo ile karşılaşmıştır. Ödemeler dengesine büyük yükler getiren bu gelişmelerin olumsuz etkilerini giderecek telafi edici tedbirlerin zamanında alınamaması sonunda, döviz kaynakları kısa sürede azalmış ve ülke, 1970’li yılların sonunda, döviz kaynakları kısa sürede azalmış ve ülke, 1970’li yılların sonunda ödemeler dengesi krizi ile karşılaşmıştır. Türkiye, söz konusu dönemde ekonomisinin ihtiyaç duyduğu ara ve yatırım malları ithalatına gerçekleştirememiş; ülkede üretim gerilemiş, kıtlıklar ortaya çıkmış, işsizlik artmış ve iç barış sağlanamaz duruma gelmiştir (30).

Bu dönemde Türk Ekonomisi, büyük bunalım içinde bulunmaktaydı. Ekonomide ciddi istikrar tedbirleri alınması zorunlu hale gelmişti. Daha sonraki dönemlerde köklü bir ekonomi politikasına dönüşecek, 24 Ocak 1980 ekonomik istikrar kararları alınıyordu.

3.6. 1980 Sonrası Türk İthalat Rejimi

Ekonomiye yeniden işler hale getirmek için 1980 yılı Ocak ayından itibaren istikrar programı uygulanmaya başlanmıştır. Bu program çerçevesinde fiyatların idari kararlarla tespit esası terkedilmiş ve ekonomideki çarpıklıkların giderilmesine çalışılmıştır. 24 Ocak 1980 tarihli kararlarla başlayan istikrar programı ile Türkiye, ithal ikameci sanayileşme politikasını terkederek ekonomide serbest piyasa mekanizmasını ilke olarak benimsemiştir (31).

²⁹ KILIÇBAY, s.158.

³⁰ TOGAN, s.15.

³¹ TOGAN, s.15.

1980'li yıllarda, ithalat rejiminde önemli reformlar gerçekleştirildi. 1984 yılı başında kota listeleri kaldırıldı. 1984 yılında "İthalı Yasak Mallar Listesi" hazırlanmış; silah ve cephane, uyuşturucu maddeler gibi ithalatı yasaklanan mallar bu listeye konmuştur. İthalı izne bağlanan mallar ise, "İzne Bağlı İthalat Listesi"nde gösterilmiştir. Bunlar dışında kalan ve serbestçe ithal edilebilecek olan tüm mallar Üçüncü Listede "Liberasyon Listesi"nde toplanmıştır (32).

Kotalar kaldırılırken ve ithalat listeleri yeniden düzenlenirken birçok malın gümrük vergisi oranları değiştirilmiş ve "Konut Fonu" adı altında yeni bir vergi getirilmiş ve bu vergiye tabi olan mallar ayrı bir listede gösterilmiştir. Başlangıçta Konut Fonu'na kaynak sağlamak amacı ile getirilen ve sınırlı sayıdaki mallara uygulanan bu verginin kapsamı zamanla genişlemiş ve giderek artan sayıdaki mal "Konut Fonu Ödeyecek Mallar Listesi"ne alınmış, böylece bu vergi yurtiçi üretimi korumanın önemli bir aracı konumuna gelmiştir (33).

Birbirini izleyen önlemlerden oluşan bu kararların dış ticaret yönünden getirdiği bazı yeni uygulamalar şunlardır: Kotaların kaldırılması, gümrük tarife oranlarının düşürülmesi ve dış ticaret rejiminin liberalleştirilmesi, kambiyo denetiminin yumuşatılması, esnek kur sistemiyle gerçekçi kur politikaları uygulanması, faizlerin serbest bırakılması ve böylece enflasyonun üzerinde yükselmelerine izin verilmesi, bürokrasinin azaltılması ve bu alanda serbest piyasa mekanizmasına işlerlik kazandırılması, yabancı sermayeye yeni teşvikler sağlanması vs. (34).

32 TOGAN, s.216.

33 TOGAN, s.24.

34 SEYİDOĞLU, s.518.

Gümrük İşbirliği Konseyi tarafından Armonize sistem Nomenklatürü hazırlanmıştır. Bunun üzerine Türkiye 1989 yılı başında Armonize sistemi yürürlüğe koymuştur.

Dış ticarete serbestleşme hareketi çerçevesinde 1984'den itibaren ithalat rejimi kararı ekinde "Uygulanacak Gümrük Vergisi Nisbetleri ve Fon Ödemek Suretiyle İthal Edilecek Maddeler" listeleri yayımlanmaktadır. Bu uygulamanın amacı madde politikasının izlenmesine olanak sağlamaktır. Böylece, sektör ve zümre ayrılıkları yerine, maddelerin serbestleştirilmesi, dolayısıyla da ithalatta eşitlik, açıklık ve serbest rekabet koşulları sağlanmaya çalışılmıştır.

Bu dönemde bir yandan gümrük vergi oranları düşürülüp ithalat liberalleştirilirken diğer yandan da vergi oranlarının yapısında bir değişiklik yapılmıştır. Şöyleki, bu oranlar hammaddelerde %15, ara maddelerde %10-30 ve mamul mallarda %30-40 arasında tutulmuştur. Böyle bir tarife yapısı sanayileşmiş ülkelerde de görülmekte olup bunun anlamı, daha önce belirtildiği gibi, mamul mallara sağlanan etken korumanın nominal tarife oranlarından daha yüksek olmasıdır. Hammadde ve ara malları üzerinde tarife oranlarının sıfır veya düşük oranlarda tutulması, sanayiinin ihtiyaç duyduğu ithal girdilerin düşük maliyetle sağlanması amacına yöneliktir (35).

Türkiye'de ithalattan alınan vergiler yalnızca gümrük tarifelerinden ibaret değildir. Tarifelerin yanında geleneksel olarak uygulanan çeşitli vergi, resim ve harçlar bulunmaktadır. Gümrük vergisi ile "eş etkili" olan bu vergi ve fonlar örneğin şunlardan oluşmuştur: Damga resmi ulaştırma alt yapıları resmi, belediye hissesi, toplu konut fonu, destekleme ve fiyat istikrar fonu, maden fonu, kaynak kullanımını destekleme fonu. Daha

³⁵ SEYİDOĞLU, s.372.

önceleri bunlara ek olarak bir de ithal teminatlar vardır.

1990 başında teminat sistemine son verilmiştir. Bu gibi çok sayıdaki vergi ve fonlar gümrük işlemlerinde karmaşıklığı artırmakta ve maliyetleri yükselterek ithalatı engelleyici etki doğurmaktadır.

Söz konusu eş etkili vergi ve fonlar dolayısıyla Türkiye gerek GATT gibi uluslararası kuruluşların, gerekse tam üyelik için başvuruda bulunduğu Avrupa Topluluğu'nun eleştirisine uğramıştır. Özellikle Avrupa Topluluğu, gümrük birliğinin tamamlanması için eş etkili önlemlerin kaldırılmasında ısrar etmiştir.

İthalatta "tek vergi" sistemine geçişle ilgili çalışmalar sonucunda 1993 yılı başından itibaren ulaştırma alt yapıları resmi, damga resmi, belediye hissesi ve destekleme ve fiyat istikrar fonu katkısının kaldırılma kararı alınmıştır. Ancak bunlar kaldırılırken yerli sanayiinin olumsuz yönde etkilenmemesi için eş etkili önlemlerin sağladığı korumanın, olanak bulunduğu durumlarda gümrük vergilerine, diğer durumlarda da toplu konut fonuna yansıtılması kararı alınmıştır. Kuşkusuz ki tek vergi sistemine geçiş ithalat işlemlerinin yapılışını basitleştirmekte ve ithalatta saydamlığı artırmaktadır. Aslında bir süreden beri sürdürülen ithalatta liberalleştirme çabaları da bunu gerçekleştirmekteydi. Türkiye, GATT'a bağlı bir ülke olarak bu kuruluşa üye ülkelere, anlaşmalarda kararlaştırılmış olan küçük oranlarda tarife uygulanmaktadır.

Katma Protokol gereği Avrupa Topluluğu ülkelerine indirimli gümrük oranları uygulanır (36).

Ülkemizde liberal dış ticaret politikasının hızlı bir şekilde yürürlüğe girmesiyle artan ithalat hacmi ve çoğalan mal sayısı beraberinde

³⁶ SEYİDOĞLU, s.373-374.

dampingli ithalat tehlikesini getirmiştir. Bunun üzerine, mevcut Gümrük Kanunumuzdaki ilgili maddelerin yeterli olmaması üzerine yeni bir yasa çıkarmak gerekmiştir. Böylece GATT'ın Anti-Damping Kodu'na uygun olarak hazırlanması "ithalatta Haksız Rekabetin Önlenmesi Hakkında Kanun" 1989'da yürürlüğe konmuştur. Türkiye, 1995 yılında da Topluluk çıkışlı ithalata %100 Liberasyon uygulamayı kabul etmiştir.

Türkiye, 1980 sonrası ihracata yönelik sanayileşme stratejisi ile ithal ikameci sanayileşme politikası terkedilmiştir. İhracat teşvik edilmiş; ithalat serbestleştirilmiştir. Bu dönemde izlenen politikaların etkisi ile Türkiye, kısa sürede rekabete açık bir ekonominin ilke ve esaslarının gelişimi yönünde önemli mesafeler katetmiştir.

4. İTHALAT REJİMİ VE KORUMACILIK

Ülkeler dış piyasasının rekabetine karşı dayanamayan yerli endüstrileri korumak için ithalatı sınırlandırma yoluna gidebilirler. Az gelişmiş ülkelerde yeni kurulan veya ilerde kurulacak endüstriler belirli bir olgunluk aşamasına ulaşıncaya kadar böyle bir korumaya ihtiyaç duyarlar (37).

Koruyuculuk ise kaynakların etkin dağılımını bozar. Çünkü rekabet fikrini baltalar, üretimde ayrıcalıklar sağlayarak iş adamlarının yenilikler peşinde koşmalarını engeller, onları tembelliğe ve durgunluğa sürükler. Korunacak sanayi dallarının seçimi de ekonomik nedenlere dayanmaz, özel çıkar grupları, siyasal ağırlıklarını kullanarak hükümet kararları üzerinde etkili olurlar. Ayrıca, bir sanayiinin korunmasında ötekilerin aleyhine olur ve onlarında koruma istemelerine yol açar. Yani, koruma korumayı gerektirir.

³⁷ SEYİDOĞLU, s.325.

Koruyuculuk daima monopolü besler. Koruma duvarları altında bazı büyük firmalar, küçük işletmeleri endüstriden kovarak veya kendilerine katarak kolayca monopolcü duruma gelebilirler. Bir kaç büyük firmanın, aralarında anlaşıp iç piyasaya diledikleri fiyat ve satış koşullarını empoze etmeleri mümkündür (38).

Korunan endüstrilerde maliyetlerin düşürülememesi veya malların sürekli olarak dünya fiyatlarının üzerinde satılması, bunların yurtiçi tüketicilerin refah kaybına uğraması demektir. Diğer yandan, üretimde optimum etkinlik sağlamadığı için de ülkenin kıt kaynakları israf edilmiş olur (39).

Devlet, dış ticarete müdahale ederek ülkeyi olumsuz dış gelişmelerden korumaya çalışabilir. Bu çerçevede dış ticarete kontroller getirebilir ve yabancı sermaye girişi kısıtlanabilir. Ancak liberal görüşe göre devlet dış ticarete ve yabancı sermaye girişlerine müdahale etmemelidir. Dış ticaret serbest piyasa koşulları altında yapılmalı ve devlet dış ticareti ne kotalar ne de gümrük tarifeleri yolu ile etkilememelidir(40).

İthal ikamesine dayanan sanayileşmenin başarılı olabilmesi için özellikle hangi sanayi dallarının, ne kadar süreyle ve ne gibi önlemlerle korunacağı çok iyi belirlenmesi gerekmektedir. Kuram olarak çok tutarlı görünen bu politikanın, uygulamada iyi bir zamanlama ve uygun önlemlerle izlenmemesi kıt kaynakların israf edilmesine ve kalkınmanın önemli darboğazlara girmesine yol açabilecektir. Bu konuda özellikle gümrük politikası açısından en etkili yol korunan sanayi dallarına ürünlerinin ithalatını kabul edilebilir bir süre kısıtlayan esnek bir gümrük

38 SEYİDOĞLU, s.332.

39 SEYİDOĞLU, s.335.

40 TOGAN, s.6.

sistemi uygulamaktır. Gümrük oranlarını belli dönemlerde, belli ölçüler içinde azaltarak, yerli sanayii dış rekabete dayanabilecek ve rekabet koşulları altında gelişimini sürdürebilecek bir niteliğe kavuşturulmalıdır. Böylece korunan sanayiler belli bir süre sonunda ihracata başlayarak, ekonomiye döviz kazandırıcı bir yapıya kavuşabileceklerdir (41).

Korumacılık, yeni sanayileşmekte olan ülkelerin ekonomilerinin kalkınmasına olanak sağlamış ve kriz sırasında yeniden ortaya çıkmıştır. Korumacılık, dünya çapında refah düzeyinde bir kayba neden olmuştur. (Bazı sosyal gruplar ve toplumlar kazançlı olmuşlarsa da). Korumacılığın onaylanması, korumacı ülkeleri, kendilerine zarar verecek misillemelere maruz bırakmıştır. Koruyucu engeller eski etkileri korumak değil, yenilerini geliştirmek bakımından yararlıdır. Bununla birlikte tecrübeler, uzun zaman boyunca korunmuş ülkelerin bile gecikme içinde olduğunu ve tüm ülkelerin 1930'lu yıllardaki gibi aynı anda korunması halinde ticaretin ve toplumların yaşam düzeyinin çökeceğini gösterir. Korumacılık bir gerileme eğilimidir (42).

5.TÜRK İTHALAT REJİMİ İÇİNDE BEDELSİZ İTHALAT UYGULAMALARININ YERİ

5.1. Bedelsiz İthalatın Tanımlanması

Ulusal sınırları aşarak ülkeye giren mallar kural olarak ülkenin normal gümrük rejimine tabidir ve bu mallardan tarife cetvellerinde öngörülen oranlarda vergi alınır. Bununla birlikte, bir kısım mallar vardır ki taşıdıkları özellik dolayısıyla bunlara ülkenin normal gümrük rejimi uygulanmaz. Örneğin işlemlerin yapılaş usulleri farklı olduğu gibi,

41 Ergül HAN, *Az gelişmişlik ve Kalkınma Ekonomisi*, Eskişehir, 1994, s.219 220.

42 Erol KUTLU, *Dünya Ekonomisi*, Eskişehir, 1994, s.164,165,167.

bir kısmından da gümrük vergisi de tahsil edilemez (43).

Bunlar, özel gümrük rejimleri uygulaması içindedir. Bedelsiz ithalatta özel gümrük rejimleri içerisine alınmaktadır. Türkiye'ye özgü bir ithalat rejimidir ve ticari nitelik taşımaz. Yurt dışında çalışan Türk işçilerinin veya kamu görevlerinin buradaki kazançlarıyla satın aldıkları mesleki araç, gereç veya kişisel mallarının (naklihane), gümrüksüz veya gümrüklü olarak ülkeye ithaline olanak veren özel bir ithalat rejimidir. Bu rejimden ülkeye giren mallar arasında özellikle otomobil önemli bir yer tutmaktadır. Diğer deyişle, yurt dışında çalışanlara, belirli koşullar altında dışarıda satın aldıkları otomobili, dönüşlerinde yurda getirme izni verilmektedir. (gümrük vergisi ödenerek). Buradaki "bedelsiz" kavramı yanlış yorumlanmalıdır. bununla ifade edilmek istenen, sözkonusu malların ithali için Türkiye'den yurt dışına bir döviz transferinin yapılmış olmaması, bunların dışarıda kazanılan gelirlerle satın alınmasıdır. Genellikle bu kanaldan giren malların ülke içinde mal arzını bollaştırarak enflasyonu önleyici etkide bulunacağı düşünülür (44).

5.2. Bedelsiz İthalatın Kapsamı

Bedelsiz ithalat, bedeli için döviz transferi yapılmadan, yurtdışında çalışarak elde edilen ve yurda getirilmesi mecburi olmayan dış kazanç ve tasarruflarla satın alınan malların ithalatıdır. Bu tebliğ hükümlerine göre yapılacak ithalatta ithalat belgesi aranmaz.

Yurttta devamlı olarak 6 aydan fazla kalmamış olmaları kaydıyla, yurt dışında işçi, serbest meslek ve müstakil iş sahibi olarak çalışan kişiler, bunlardan herhangi bir nedenle yurt dışında emekliye ayrılmış bulunanlar ile yurda son giriş tarihinden itibaren geriye doğru en az iki yıl süreyle

43 SEYİDOĞLU, s.369.

44 SEYİDOĞLU, s.371.

oturma iznine sahip olarak yurt dışında ikamet etmiş olan (Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti hariç) kişiler; Kamu görevlisi (Türkiye'deki bankalar tarafından yurt dışındaki şube ve temsilciliklerinde görevlendirilenler ve maaşları Türkiye'den döviz olarak (KKTC'ndeki görevliler dahil) yurt dışında en az 6 ay süreyle görev yaptıktan sonra dönen kişiler ile sürekli görevle yurt dışına atanan kamu görevlilerinden yurt dışında altı aylık ikametlerini tamamlamış olup kesin dönüş yapmayan kişiler bedelsiz ithalat haklarına sahip bulunmaktadır⁽⁴⁵⁾).

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununda belirtilen taşıtlardan modeli, adlarına kaydının yapıldığı yıl itibariyle (kayıt ve model yılı dahil) üç yıldan eski olmayan, bir adet otomobil, minibüs, arazi taşıtı veya motorlu karavanın, (bu araçlarla birlikte getirilen ve model yılı sınırlaması bulunmayan hafif römork veya karavan tipi ikamet veya kamp yapmaya mahsus römork ve yarı römork dahil). Alet ve makina listesinde yer alan malların fiili ithal tarihinde 5 yaşından büyük olmamak üzere (5 yaş dahil) kullanılmış olarak, CIF bedelinin %50'si oranında Toplu Konut Fonu ödemeleri kaydıyla ithalatlarına izin verilir ⁽⁴⁶⁾.

Bedelsiz otomobil, minibüs, arazi taşıtı ve motorlu karavan ithal izinleri, karı-koca ve 18 yaşından küçük çocuklardan oluşan bir aile ünitesine, ithal izinlerinin tanzim tarihinden itibaren beş yılda bir verilir⁽⁴⁷⁾.

Bu tebliğ kapsamında talebi uygun görülenler adına Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası şubelerine düzenlenecek bedelsiz ithal izinlerinin geçerlilik süresi 6 aydır ⁽⁴⁸⁾.

45 KAYA, s.262.

46 KAYA, 263.

47 KAYA, 265.

48 KAYA, 266.

Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı'nın 31.12.1995 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan 96/1 sayılı tebliğ çerçevesinde, gümrük mevzuatında belirtilen haller dışında ithal edilecek bazı şahsi eşyalar ile bunların ithaline ilişkin esaslar, bedelsiz ithalat kapsamına girmektedir. Buna göre şahsi eşyalar; kullanım alanı ve miktarı gözönüne alınarak ticari amaç için ithal edilip edilmediğine bakılmak suretiyle ithal edilir. Şahsi eşyalar içinde özel ulaşım araçları ile motorlu özel taşıtlarda yer almaktadır. Motorlu taşıtlar, otomobiller ile şoför dahil 10 kişiden az insan taşıyan amaçlardır. 96/1 sayılı Tebliğ çerçevesinde yapılan ithalata bedelsiz ithalat denmesinin sebebi, yurda getirilecek olan kapsam dahilindeki eşyanın ithali için ülkeden döviz çıkışının olmaması, diğer bir deyişle dışarıdan kazanılan döviz ile ithalatın yapılmasıdır. (49).

Bedelsiz ithalatın, temelini oluşturan unsurları, üç maddede vurgulayabiliriz:

- Hak sahibinin dışarıda elde edilen ve yurda getirilmesi zorunlu tutulmayan döviz geliri olmalıdır.

- İthalat bedelleri bu döviz gelirlerinden yapılan tasarrufla karşılanmalıdır.

- Karşılığında Türkiye'den döviz transferi yapılmamalıdır⁽⁵⁰⁾.

Bedelsiz ithalat, Türkiye'ye getirilecek otomobil, eşya, makina, cihaz, alet vb. için herhangi bir döviz transferi talep edilmemesi anlamında kullanılmaktadır⁽⁵¹⁾.

⁴⁹ Rıdvan KARLUK, "Bedelsiz Otomobil İthalatı Üzerine Düşünceler", *Eskişehir Ticaret Odası Dergisi*, Sayı.65, Eylül-Ekim 1996, s.29

⁵⁰ Ahmet AZCANLI, *Türk Otomobil Sanayinin Tarihsel Gelişimi*, Otomobil Sanayi Derneği, İstanbul, 1995, s.220.

⁵¹ Lerzan ÖZKALE, "Otomobil Sektörü ve Bedelsiz İthalat", *Makina-Magazin Dergisi*, Sayı:6, Ekim 1996, s.81.

5.3. Bedelsiz İthalat Uygulamaları

Türkiye’de bedelsiz ithalat uygulamalarının temeli Cumhuriyetin kurulduğu yıllara kadar uzanmaktadır. Günün şartlarına uyarlanarak, uygulamalar yürürlüğe konmaktadır.

1930 tarihli Türk Parasının Kıymetini Koruma Hakkında Kanun ile getirilmiş olan bedelsiz ithalat hakkı, o tarihten bu yana hep varolagelmiştir⁽⁵²⁾.

1961 yılından bu yana, esas gayesi yurt dışında çalışmakta olan işçilerimizin bedelsiz ithalat hakkına dönük bir kararname ile 11 Ağustos 1962 tarih ve 11178 sayılı Resmi Gazete’de Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkında 17 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı, 26. maddesiyle Bedelsiz İthalat 1962’lerden itibaren İthalat literatürüne dahil edilmiştir. Kambiyo Mevzuatını sözkonusu bedelsiz ithalata uygun hale getirilmiştir⁽⁵³⁾.

Bedelsiz ithalat uygulaması, yurt dışında çalışan vatandaşlarımızın, tasarruflarını değerlendirmeye yönelik alternatif bir uygulama olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bedelsiz ithalat uygulaması; Türkiye’ye gelen işçi dövizlerinin artmamasına neden olurken, yerli sanayiye de dönemler itibariyle darbeler vurmuştur. Uzun süredir uygulama kapsamında olan bedelsiz ithalat uygulamasında, 1976 ve 1984 yıllarındaki uygulamaların kamuoyunda büyük yer tutması, uygulamaların otomotiv sanayii olumsuz etkilenmesi ve günümüzdeki uygulamaya benzerliği açısından bu iki

⁵² ÖZKALE, s.81.

⁵³ AZCANLI, s.218.

uygulama incelenecektir.

5.3.1. 1976 Yılındaki Bedelsiz İthalat Uygulaması

Cumhuriyet tarihinde döviz hesabı karşılığında bedelsiz otomobil ithalatına ilk defa 1976 yılında başlanılmıştır. O tarihlerde ülkenin içinde bulunduğu enerji ve döviz darboğazının aşılması amacıyla, döviz hesabı karşılığında bedelsiz alet ve otomobil ithalatı yapılması öngörülmüştür. Maliye Bakanlığı'nın 28. Ekim. 1976'da Resmi Gazete'de yayımlanan Türk Parasının Kıymetini Koruma Hakkında Tebliğ'i ile yurt dışında devamlı olarak bir yıl çalışan işçi, serbest meslek ve müstakil iş sahibi kimselere, FOB değeri en fazla 30.000 TL. olan mesleki alet ve makine ile en az 1 yıl süreyle adlarına kayıtlı olduğu resmi belgelerle ispatlanan otomobil için bedelsiz ithalat izni verilmiştir. Döviz hesabı karşılığı bedelsiz ithalat uygulaması 1979'a kadar devam etmiş, daha sonra kaldırılmıştır (54).

5.3.2. 1984 Yılındaki Bedelsiz İthalat Uygulaması

1980'li yıllarda dış ticaretin serbest bırakılmasıyla birlikte ithalat ve ihracat üzerinde kararlar alındığını bilmekteyiz.

29 Aralık 1983 günü yayımlanan 18266 mükerrer sayılı Resmi Gazete'de söz konusu ithalat çeşidine de yer veren bir Türk Parası Kıymetinin Korunması tebliği ile komple ithalatın serbest bırakılacağı günlerde ilaveten de kullanılmış araç ithalatında serbest bırakılacağı belirtilmiştir

Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı, otomobil ayırdıktan sonra geriye kalan taşıt araçlarının tümünü Mesleki Alet ve Makinalara dair listeye dahil etmiştir. Bu durumda 1984 yılındaki bedelsiz ithalatın kapsamı genişlemiş olmaktadır.

⁵⁴ KARLUK, "Bedelsiz ...", s.29.

Daha Almanya'da ekonomik ömrünü doldurmuş olan çekici, otobüs, traktör ve iş makinalarını getirmek çok ucuzdu. Bu uygulama ile bu taşıtlar Türkiye'ye getirildi.

Dolayısıyla fon uygulamasına rağmen maliyetleri yine de çok düşük olmaktaydı. Eskiliğinin her yıl için %5 amortisman düşülerek belirlenen gümrük, fon ve resimler matrahı, yeni bir araca uygulanan matrahın %25'i kadar ancak tutuluyordu.

Konunun önemli bir başka yanı da haksız rekabetti. Bedelsiz ithalatın kapsamının genişletilmesi ve söz konusu araçların kullanılmış olarak ithal edilmesi, yerli üretime karşı haksız rekabet ortamını doğurmuştu.

Bedelsiz ithalat yolundan yürüyerek gelemediği için, deniz yolu ithal kapılarından gemi sırtında girmiş oldu (55).

7 Temmuz 1984 tarih ve 18451 sayılı R.G. yayımlanacak olan T.P. Kıymetini Koruma Hakkındaki 30 sayılı karar ile kullanılmış bedelsiz taşıt tebliği, devlet tarafından ortadan kaldırılıyordu (56).

1984 Türkiye'sinin boş arsaları ile yol kenarları üzerindeki hurdalar görenlerin yüreğini dağlıyor, sanayiciler ise çileden çıkarıyordu. 1984 yılında kamyon ve çekici ithalatına yönelik verilen izinde otomotiv sanayii olumsuz etki yaşamıştır. O dönemde MAN fabrikasının kapanması neticesinde 3000 çalışan işsiz kalmıştı (57). 1984 yılındaki kullanılmış otobüs ve çekici ithalatı sonucunda büyük darbe yiyen MAN ancak 12 yıl sonra kendini bulma arayışına girmiştir (58). 1984 yılında sadece ticari

55 AZCANLI, s.222.

56 AZCANLI, s.223.

57 İşveren. Eylül 1996, Sayı:12, s.5.

58 Makina, Magazin, Eylül 1996, Sayı: 5, s.9.

vasıtalar için yapılmış ve sektör büyük darbe almıştır. Otomotiv sektörünün devlerinden MAN, bu uygulamadan sonra batmıştır. Türk Otomotiv sektörü hurda araçla rekabet edebilecek güçte değildir (59).

Tablo 2' de 1984 ve 1985 yılının ilk üç ayına ait otomotiv sanayi üretimi, bedelli-bedelsiz ithalat adetleri ve toplam ithalatın yerli üretime oranı gösterilmektedir.

Tablo 2: Bedelli-Bedelsiz İthalat-Yerli Üretim

Tipler	Yerli Üretim	İthalat		Toplam İthalat	Toplam İthalat Yerli Üretim Oranı
		Bedelli	Bedelsiz		
1984	54832	3832	8024	11856	%21.6
1985 (3 ay)	13838	1495	1828	3323	%24

Kaynak: AZCANLI, s.222

Tabloda görüleceği gibi toplam ithalat yerli üretimin 1984 yılında %21.6'sını kapsarken, 1985 yılının üç ayında ise %24 oranına ulaştığı görülmektedir.

Tablo 3'de araç tipine göre bedelli-bedelsiz ithalat dağılımı üretimi ve toplam ithalatın yerli üretim oranları gösterilmektedir.

Tablo 3:1984 Yılı Tiplere Göre İthalat ve Yerli Üretim Dağılımı

Tipler	Yerli Üretim	İthalat		Toplam İthalat	Toplam İthalat Yerli Üretim Oranı
		Bedelli	Bedelsiz		
Kamyon	16387	577	696	1273	%8
Kamyonet	7279	504	30	534	%7
Çekici	1131	-	4295	4295	%380
Otobüs	1766	64	1548	1612	%91
Traktör	46782	896	1635	2531	%5
Loder	14	-	70	70	%500

Kaynak: AZCANLI, s.222.

59 Ekonomist Dergisi, 8 Eylül 1996, s.32.

1984 yılında, tiplere göre ençok bedelsiz ithalat yapılan taşıtların başında; çekici, otobüs ve traktör bulunmaktadır.

5.4. 24 1996 Yılı Bedelsiz İthalat Uygulaması

5.4.1. Bedelsiz İthalat Kararnamesi ve Kapsamı

Bazı Şahsi ve Ticari Maliyetle Eşyanın Bedelsiz ithaline ilişkin Rejimde değişiklik yapan Bakanlar Kurulu Kararı, 24 Ekim 1996 tarih ve 22797 mükerrer sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girdi. Kısaca , Bedelsiz İthalat Rejimi olarak bilenen karar, daha önce Avrupa Topluluğu’nun 28 Mart 1983 tarih ve 918/83 sayılı Direktifine uygun olarak düzenlenmiş ve 31 Aralık 1995 tarihli Resmi Gazete’de yayınlanmıştı (60).

Yeni Kararnamenin ana hatları şunlardır: yıl sonuna kadar açılacak her 50.000 DM’lik hesap için yeni otomobillerde %20 vergi indirimiyle, eski otomobillerde ise vergi indirimsiz 1 otomobil ithal hakkı verilmektedir. Yeni otomobilde vergi indirimi uygulamasının yerli otomobillere karşı bir haksız rekabet yaratacak olması nedeniyle, aynı indirim yerli otomobil alanlara da (otomobil başına 50.000 marklık hesap açmaları koşuluyla) getirildi. Ek taşıt alım vergisi ile bu düzenleme dışında Motorlu Taşıtlar Vergisi, Çevre Fonu, KDV, plaka ve sigorta masraflarında değişiklik bulunmamaktadır.

Sözkonusu hesap açılır açılmaz, hesap açıldığını gösteren belgeyle birlikte, yurt dışında 24 ay kaldığını ve 18 yaşından büyük olduğunu ispatlayan herkes faturasını ibraz ederek aracı Türkiye’ye sokabilecek. Bu şekilde getirilen araç istendiği zaman satılabilecek gerek ithalat gerekse

⁶⁰ OSD. Haber Bülteni, Kasım 1996, s.2.

satış için kesin dönüş şartı aranmayacak. Ziraat Bankası'nda açılacak hesabın vadesi 1 yıl olacak ve yıllık %10 faiz uygulanacaktır (61).

Yeni düzenleme, 31 Aralık 1996'ya kadar yurtiçi ve yurtdışı Ziraat Bankası şubelerine açılacak her 50.000 DM'lik Özel İthalat Döviz Hesabı karşılığında 4 yaşına kadar (4 yaş dahil) olan otomobil ve iş araç gereçlerini bedelsiz ithal etme hakkı veriliyordu. Haziran 1997'den itibaren otomobiller ve iş araç gereçleri yurda sokulabilecekti.

Ayrıca yurt içinde yerleşik Türk vatandaşları için kullanılmış otomobil ithalatına olanak sağlayan 15 Kasım 1996 tarih ve 22818 Resmi Gazete'de yayımlanan yönetmelikte değişiklik yapan yönetmelik, 5.Aralık 1996 tarih ve 22838 sayılı Resmi Gazete'de yayınlandı. Yönetmelik değişikliği T.C. Ziraat Bankası'nda 50000 DM'den daha az döviz yatırımlara, bu tutar 50000 DM'ye tamamlamak için 31 Aralık 1996 tarihine kadar süre tanıyor.Ayrıca, hesap sahiplerinin kullanılmış makina ve teçhizat veya kullanılmış otomobil ithalat yapma zorunlulukları da kaldırılıyor. buna göre isteyen hesap sahipleri ithal hakkı kullanmayarak, yalnız vade sonunda % 10 faiz alacaklar (62).

5.4.2.Bedelsiz İthalat Kararnamesi Sonrasındaki Gelişmeler

1996 yılında yayımlanan mevzuat değişiklikleri ile yurtiçi ve yurtdışında yerleşik Türk vatandaşlarına T.C. Ziraat Bankası'nda açılacak her 50.000 DM veya eşdeğeri 1 yıl vadeli döviz hesabı karşılığı sağlanacak kullanılmış otomobil ve makina teçhizatın bedelli veya bedelsiz olarak ithali amacı ile açılan hesap sayısı 31 Aralık 1996 tarihi itibari ile 30767 adete ulaştı. Bu amaçla açılan hesaplarda 1.756.456.923 DM döviz

61 ÖZKALE, s.81.

62 OSD. Haber Bülteni, Ocak 1997 s.5

toplandı (63).

Hükümet kaynak paketi kapsamında açılan özel ithalat Döviz Hesaplarına ilgiyi çekmek amacıyla gazetelerde, televizyon ekranlarında reklam kampanyaları yapmıştır. Nisan ayında ise 1 aylık ek süre verilecek hesap açılması sağlanmıştır. (29 Mart-29 Nisan 1997 tarihlerini kapsamaktadır.)

Ayrıca hükümetin bir ay uzattığı bedelsiz ithalat için döviz hesabı Nisan ayı içerisinde gerçekleşmiştir. 29 Nisan 1997'de sona eren hesap açma süresi içinde 3478 adet yeni hesap açılmıştır. Uzatma süresi içinde açılan hesaplar, 14 ay vadeli olup, ithal edilecek araçlar Ekim 1997'den itibaren yurda sokulabilecek. Süre uzatımı sırasında açılan hesaplara yine %10 faiz uygulanacak.

31.12.1996 tarihi itibariyle Ziraat Bankası'nda 30.767 döviz hesabı açtırılmıştır. Bu hesaplara toplam 1.756 Milyon DM yatırılmıştır. Yurt dışındaki Türk vatandaşları tarafından 15.107 hesap açılmış, ortalama 57.000 DM üzerinde hesaplara 862 milyon DM yatırılmıştır. Dolayısıyla, biriken paranın %48'i yurici kaynaklıdır. Bu durumda hükümetin 25.000 otomobil ithalatı ve yurt dışından 1.250 Milyon DM'lik kaynak beklentisi kısmen gerçekleşmiştir. Çünkü toplam kaynağın 873 Milyon DM; yurt içindeki döviz hesaplarının yer değiştirmesinden doğmuştur (64).

Açılan hesapların 14633'ü yurt içindeki vatandaşlara aittir. Alacakları yeni araçların, ek taşıt alım vergisindeki %20'lik indirimden yararlanmak için de 1027 hesap açılmıştır (65).

63 OSD Haber Bülteni, Ocak 1997, s.6.

64 Rıdvan KARLUK, Gümrük Birliği Dönemecinde Türkiye, Ankara, 1997, s.383.

65 OSD, Haber Bülteni, Haziran, 1997, s.5.

Ziraat Bankası'nda bitim süresi olan 29 Nisan akşamına kadar toplam 3478 hesap açılırken toplam birikim ise, 210.8 Milyon DM'lı sınırlı kaldı. 1335 hesabın yurtdışında açıldığı ve hesap toplamınının 80.4 Milyon DM olduğu belirtildi. 2143 ise yurtiçinde açılan hesaplardan oluştu. Yurt içinden gelen hesapların toplamı 130.4 Milyon DM olarak belirlendi⁽⁶⁶⁾.

Birinci kaynak paketi ile yürürlüğe konulan bedelsiz ithalat kapsamında otomobil ithalatına 1 Haziran 1997 tarihinde başlandı. Buna göre işlem yapılacak gümrükler; İstanbul Yeşilköy Otomotiv İhtisas Gümrük Müdürlüğü, Gebze İhtisas Gümrük Müdürlüğü, İzmir Alsancak Yolcu Salonu Gümrük Müdürlüğü ve Ankara Bedelsiz ve Naklihaneye Gümrük Müdürlüğü'dür ⁽⁶⁷⁾.

.6. BEDELSİZ İTHALAT İLE OTOMOTİV SANAYİİNİN GÜMRÜK BİRLİĞİ VE AVRUPA BİRLİĞİ İLİŞKİLERİ

Bu durum, Türkiye ile Avrupa Birliği arasında 6 Mart 1996 tarih ve 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı çerçevesinde Türkiye'nin yerli otomobil sanayiini korumak için elde ettiği hakkı ortadan kaldıracaktır. 1/95 sayılı OKK'na göre (Md.4-7) Türkiye 1.1.1996 tarihinden itibaren belli bir süre için kullanılmış motorlu taşıt ithalini, yürürlükteki ithalat rejimindeki düzenleme çerçevesinde izne tabi tutmaya devam edecektir. Bedelsiz ithalat tebliği yayınlanırsa, Türkiye AB.'den zorla aldığı bir hakkı tavizsiz olarak geri verecektir. Ayrıca, Ankara Anlaşması'nın 7nci maddesine göre de bir daha karardan geri dönemeyecektir. Diğer bir deyişle uygulama başlarsa, Hükümetin iddia ettiği gibi bunu geçici bir süre kaynak yaratmak için kullanması mümkün değildir. Kapı bir defa açılırsa, 1/95 sayılı OKK gereğince ithalata motor hacmi kısıtlaması getirmekte mümkün olmayacaktır. ⁽⁶⁸⁾

⁶⁶ Hürriyet Gazetesi, 1 Mayıs 1997.

⁶⁷ OSD, Haber Bülteni, Haziran, 1997, s.4, 5.

⁶⁸ KARLUK, "Bedelsiz...", s.30.

Türkiye öncelikle AB ülkelerine karşı bütün tarife ve tarife dışı engelleri kaldırmakta yükümlü olacağı gibi üçüncü ülkelerle ilişkiler konusunda ise Türkiye'nin Birliğin uyguladığı ortak gümrük tarifesine uyum sağlaması gerekmektedir. Bu uyumun gerçekleşmesi ise Türkiye'nin AB. dışında kalan bütün ülkelere karşı mevcut gümrük vergilerini AB. seviyesine çekmesi anlamına gelmektedir. Ortak Gümrük Tarifesi'ne uyum gerçekleştikten sonra %39 seviyesindeki toplam koruma oranı %10 seviyesine indirilecektir. Bu şekilde özellikle Uzak Doğu, Orta ve doğu Avrupa rekabetine açılacak Türk otomotiv sanayii üreticilerinin yaşam şanslarının çok düşük olduğu bir gerçektir. Bu nedenle Türkiye'nin özellikle Uzak Doğu ile (Japonya ve G.Kore) gümrük birliği çerçevesinde belirli bir süre için gönüllü ihracat sınırlaması yapabilmesine AB.'nin katkı sağlaması gerekmektedir. AB. üçüncü ülkeler ile ilişkilerinde anti-damping, anti-sübvasyon, ithalatta gözetim gibi mevzuatlarda ve kalite , standartlar ve servis şartlarının kontrolünde gerekli alt yapı ve tecrübeye sahiptir. Bu nedenle AB. tavizli ithalat rejimi uyguladığı ülkelere gelen haksız rekabet uygulamaları ile karşılaşmamaktadır veya karşılaştığı zaman bu uygulamaları engellemektedir. Türkiye'nin bu konularda gerekli alt yapıya sahip oluncaya kadar özellikle bu uygulamaların yoğun olduğu otomotiv ürünlerinde tavizli rejimi yüklenmesi belirli bir süre geciktirilmesi talep edilmektedir. (69)

Hükümetin yerli otomobil sanayiinin bundan zarar görmemesi için yerli otomobilde vergi indirimine gitmeside ortak rekabet kurallarına aykırıdır. Bu konuda üzerinde durulması gereken diğer bir nokta da şudur:Hükümetin bedelsiz ithalat için 50000 DM.'ı bir yıllığına bir bankada tutma gibi özel şartlar koyması, gümrük birliği mevzuatına aykırıdır. Uygulama başlarsa kullanılmış otomobil ticareti serbest dolaşım kapsamına alınır. Gümrük Birliği çerçevesinde istisnai uygulama yapmak

⁶⁹ VAKIFBANK, s.117,118.

mümkün değildir. Kullanılmış otomobillere fon ve gümrük vergisi de konulamaz.⁽⁷⁰⁾

Bu durumda otomotiv sektörünün yaşadığı krizler ve içinde bulunduğu konum itibariyle gümrük birliğine hazır olmadığı izlenimini vermektedir. Bundan dolayı otomobil sektörü hassas bir sektör olarak kabul görmüş ve Türkiye'ye 2001 yılına kadar üçüncü ülkelerden yapılacak otomobil ithalatına OGT üzerinde vergi koyma hakkı verilmesine karşın bedelsiz ithalat kararname ve Uzak Doğu ülkelerine verilen yatırım teşviklerinden dolayı bu haktan vazgeçmektedir. Bu şekilde zorla elde ettiğimiz bir tavizi kolay bir şekilde geri vermekteyiz.

Bedelsiz ithalat rejimi'nin Gümrük Birliği içinde kullanılmış otomotiv ürünleri ithalatını sınırlayan tek mevzuat olduğunu ve dolayısıyla bu mevzuatta yapılacak en küçük değişikliğin kullanılmış araç ithalatının tamamen serbestleşmesine neden olacaktır. Böyle bir uygulama sonucunda sadece otomobil değil diğer ticari araçların hatta tüm sanayii mallarının aynı statüye sokulması istenecek ve ülkemiz Avrupa'nın hurdalığı haline gelecektir. Gümrük Birliği anlaşması ile malların ve sermayenin serbestce dolaşımı imkanı sağlanmıştır. Ancak işgücünün serbest dolaşımı söz konusu değildir. Eğer kullanılmış oto ithalatının kapısı açılır ve Türkiye hurdalığa çevrilir ise bunun sıkıntısını Türk halkı çekecektir. Çünkü Türk işçisi işsiz kalır ise onun yurt dışında iş bulma imkanı yoktur. Gümrük Birliği anlaşmasında emek de sokulabilseydi bütün bu söylediklerimize gerek kalmayacaktı. ⁽⁷¹⁾

Gümrük Birliği ile öncelikle 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun çerçevesinde yer alan ve 36. dönem Ortaklık Konseyi

⁷⁰ KARLUK, "Bedelsiz...", s.30,31.

⁷¹ İnan KIRAÇ, "Bedelsiz Kullanılmış Oto İthalatına Büyük Öfke", *Makina Magazin Dergisi*, S.5, Eylül 1996, s.6.

Karar Metni'nde yer alan motorlu dağıtım sistemine getirilen yeni bir düzenleme mevcuttur. Bunun beraberinde otomotiv üretimine ilişkin mevzuat uyumu kapsamında Motorlu Kara Taşıtlarında Tip Onayı olarak adlandırılan önemli bir gelişme yaşanmaktadır. Özel tüketim Vergisi Tüketici Kanunu, İthalat Rejimi, Dış Ticarete Standardizasyon Rejimi gibi kapsamlı mevzuat değişiklikleri ile karşılaşmıştır. (72)

Otomotiv sanayii yetkilileri 1995-2001 yıllarını kapsayan özel koşullardaki geçiş plan önerisi ana hatları ile şöyledir:

- Gümrük indirimi 2001 yılına kadar kademeli olarak yapılmalı ve fonlar 1995'te değişmemeli,

- Avrupa Birliği dışında Türkiye'ye ithal edilecek otomobillere Avrupa'nın uyguladığı kısıtlamalar aynen konmalı,

- Buna karşılık Avrupa'dan otomobil ithaline belli bir tavana kadar kısıtlama konmalı veya izin verilmeli, Avrupa Birliği bu tavanı aşmamak konusunda gönüllü ihracat kısıtlamasını kabul etmeli,

- 1995-2001 arasındaki geçiş süresi sonunda otomotiv sanayiine dönük koruma kaldırılacak ve Türk Otomotiv Sanayii her 100 araçtan 25'ini ihraç edeceği belirtilmiştir.

⁷² Ercan TEZER, "Gümrük Birliği'ne Hiç Bir Zaman Karşı Çıkmadık", *Kurye Dergisi*, 28.Nisan.1996, s.44.

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRK OTOMOTİV SANAYİİ'NİN YAPISI-GELİŞİMİ VE EKONOMİK DURUMU

1. TÜRK OTOMOTİV SANAYİİ'NİN YAPISI

1.1. Sektörün Tanımı

Kırk yıl önce Peter Drucker, otomotiv sanayiini endüstrilerin endüstrisi olarak adlandırmıştı. Otomotiv imalatı, her yıl üretilen elli milyona yakın araç ile dünyanın en büyük imalat faaliyetidir (73).

Otomotiv sanayi ürünleri üretimi, Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) sektör sınıflandırmasına göre, imalat sanayii alt sektörlerinden olan yatırım malı sanayiler grubunda yer alan "Karayolları Taşıtları İmalat Sanayii" içinde değerlendirmektedir (74).

Türkiye'de başta DPT olmak üzere Sanayii Bakanlığı, Odalar Birliği, Makina Mühendisliği odası milletlerarası standart sanayi tasniflerinden (ISIC) farklı bir tasnif kullanmaktadır (75).

⁷³ WOMACK J. Jones, D., ROSS D., *Dünyayı Değiştiren Makina*, OSD. Yay. Çev. Osman KOBAK, İstanbul, 1990, s.11.

⁷⁴ Necla ÜNSAL, *Otomotiv Sanayiinde Kapasite Kullanımı ve Verimlilik*, MPM Yay. No:392, Ankara, 1989, s.35.

⁷⁵ Mükerrerem HİÇ, *Montaj Sanayii Gelişmesi, Sorunları ve Ekonomimizdeki Yeri*, İstanbul, 1973, s.25.

Otomotiv sanayi, çelikten cama, lastikten elektronik aksama kadar birçok yan sanayi dalına talep yaratan karayolu taşıtlarını üreten lokomotif sektörlerden birisi olarak tanınmaktadır (76).

Karayolları taşıtları üretim sanayii, otomobil, minibüs, midibüs, kamyon, kamyonet, treyler ve çekiciyi kapsamaktadır (77).

Otomotiv sanayii, bir ülkenin yolcu ve yük taşınması ihtiyaçlarını karşılayacak karayolu taşıtlarını imal eden sanayi kolu olarak tanımlanabilir.

1.2. Otomotiv Sanayii Ürünlerinin Tanımı ve Kapsamı

Devlet Planlama Teşkilatı, otomotiv sanayii yerine “Karayolları Taşıtları İmalat Sanayii” terimini kullanmaktadır. Traktör tarım aletleri içinde düşünülerek Tarım Aletleri ve Makinaları İmalat Sanayii grubuna dahil edilmiştir. Otomotiv sanayii ise binek ve arazi otomobili, kamyon, kamyonet, minibüs, otobüs olarak alt bölümlere ayrılmıştır.

ISIC’a göre otomotiv sanayii, kamyon, kamyonet, otobüs, minibüs, binek ve arazi otomobili, benzeri yük-yolcu taşıt araçları ve traktör gibi motorlu araçlardan oluşmaktadır (78).

Otomotiv Sanayi Derneği (OSD), otomotiv sanayiini, otomobil, otobüs, minibüs, kamyon, kamyonet ve çekici olarak sınıflandırmaktadır.

76 Fahri MÜFTÜOĞLU, *Otomotiv Sanayii*, T.İş Bankası İktisadi Araştırmalar Müdürlüğü, Ankara, 1984, s.1.

77 ÜNSAL, s.36.

78 HIÇ, s.25-27.

1.2.1. Yolcu Taşıtları

Yolcu taşımaya yönelik tüm karayolu taşıtlarını kapsamaktadır. bunlar, Otomobil, Minibüs, Midibüs, Otobüs, Motosiklet ve Mopedtir.

1.2.2. Yük Taşıtları

Yük taşımaya yönelik tüm karayolu taşıtlarını kapsamaktadır. Bunlar, ağır hizmet kamyonları, orta hizmet kamyonları, hafif hizmet kamyonları, kamyonet, çekici ve römork-yarı römorktur.

1.2.3. İlgili Sanayi Taşıtları

Karayollarında kullanılabilen özel amaçlı tüm araçlar bu kapsam altında toplanlanmaktadır. Bunlar, tarım traktörleri, inşaat-iş ve kazı makina ve araçları, özel amaçlı araçlar (belediye, itfaiye, ambulans araçları vb.), kuvvet makinaları ve askeri araçlardır.

2. TÜRK OTOMOTİV SANAYİİ'NİN GELİŞİMİ

2.1. 1980 Öncesi Dönemde Türk Otomotiv Sanayii

2.1.1. 1950-1960 Dönemi Türk Otomotiv Sanayii

1950'li yıllar Türkiye ekonomisinin sanayileşme çabasının ve arzusunun en üst seviyelerde bulunduğunu göstermektedir. Sözkonusu dönemde otomotiv sanayinin temelleri atılıyordu.

Bu yıllarda gelişmeye başlayan karayolu şebekemiz ve tarımda makinalaşma çabaları, taşıt araçları ve traktörlere artan bir istemin

doğmasına neden olmuştur. Fakat ithalatın pahalılığı ve bu konuda karşılaşılan zorluklar otomotiv endüstrisinin ülke içinde yaratılması zorunluluğunu ortaya çıkarmıştır (79).

İmalat Sanayii içinde önemli bir yeri olan otomotiv sanayiinin, Türkiye’de gerçek anlamda bir sanayii olarak planlanıp programlanıp kurulduğunu söylemek imkansızdır. Diğer gelişmekte olan ülkelerde olduğu gibi Türkiye’de de otomotiv sanayii, döviz sıkıntısı nedeniyle pazarını kaybetmek istemeyen çok uluslu otomotiv üreticilerinin önce araç satmaları daha sonra da montaj tesisleri kurmaları ile başlamıştır (80).

1954 yılında Tuzla’da montaj fabrika kuruldu. Şirketin adı, Türk-Williys Owerland A.O. idi. 1955 yılında ilk jeepler fabrikanın kapısından çıkmaya başladı. Hükümetin o dönemin yerli üretim için şart koştuğu %15 döviz tasarrufu, %2 branda ve branda çıtaları, %13’de işçilik payı ile karşılanıyordu. Daha sonraları radyatör ve şasi çelik kafesinde yerli yapılmaya başlandı. Türk-Williys Owerland A.O. adıyla otomotivde atılan ilk özel sektör adımı olan bu girişim, 1970 yılına kadar üretimini sürdürdü. 1970 yılında Milli Savunma Bakanlığı’nca satın alınan fabrika askeri fabrikalar zincirine eklenmiştir (81).

1954’de Amerikan menşeli Federal Truck kamyon şirketinin lisansı altında Federal Türk Kamyonları fabrikası kuruldu. Gebze’de ve 1.7.1955 tarihli ilk montaj izni alan şirkettir. Şirketin ismi daha sonra 1960 yılında Türk Otomovi Endüstrileri A.Ş.’ ye (TOE) dönüştürüldü (82).

79 Yavuz BEŞORAK, “Otomotiv Sanayimizin Dünü, Gugünü ve Yarını” Yan Sanayi Semineri, MPM Yay.No:244, Ankara, 1981, s.112.

80 ÜNSAL, s.37.

81 AZCANLI, s.78.

82 AZCANLI, s.81.

Otomotiv üretimi için yeterli teknolojinin ve yan sanayiinin o yıllarda ülkemizde bulunmamasından dolayı, otomotiv sanayiinin montaj-imalat şeklinde olmasını doğurmuştur. Lisans anlaşmaları ile otomotiv sanayi ürünleri üretimine başlandığı 1950-1960 döneminde görülmektedir.

4 Ağustos 1958 tarihinde alınan stabilizasyon kararlarının yürürlüğe konması ve kota sisteminin çıkarılması ile montaj için tahsisin ayrılması bu sahada çalışan firmaların artmasına neden olmuştur.

1959 yılında kısa adı Otosan olan Otomobil Sanayii Anonim Şirketi kurulmuştur. Kamyon, kamyonet ve minibüs üretimine başlamıştır. Yine aynı yıl Çiftçiler A.Ş., kamyonet üretimine başlamıştır.

2.1.2. 1960-1970 Dönemi Türk Otomotiv Sanayii

15.5.1961 tarihinde üç gün süren ilk “Otomobil Endüstrisi Kongresi” yapılmıştır. Kongrede sunulan tebliğlerde Türkiye’de o tarihlerde %60-75 arasında yerli katkı oranı ile otomobil yapılabileceği belirtilmiştir (83).

Bu kongreden sonra yerli otomobil üretimi yönünde uygulamaların başladığı görülmektedir. 1961 yılında Cemal Gürsel’in emri ile Eskişehir DDY Cer atölyesinde üç ay içinde Devrim isimli ilk yerli otomobil üretilmiştir. Çalıştırılmasında benzin koymanın unutulması nedeniyle başarısızlığa uğramış ve seri üretime geçilememiş, prototip olarak kalmıştır. Cemal Gürsel’in ifade ettiği gibi “Batılı gibi otomobil yaptık ama doğulu gibi hizmet verdik” sözü bu amacın gerçekleşmemesinin nedenini açıklamaktadır.

Binek otomobili daha çok lüks bir dayanıklı tüketim malı olduğundan plan döneminde yurt içinde imal edilen kısımların yüzdesi belirli bir değere yükselmedikçe talebin en az sayıda karşılanması esas alınmıştır⁽⁸⁴⁾. Bundan dolayı o yıllarda sadece ucuz ve hafif binek otomobilinin ithaline izin verilmiştir.

1964 yılına gelindiğinde birçok sanayi dalında yapılan montaj imalatı düzenlemek ve giderek tümüyle yerli üretime dönüştürebilmek amacıyla, Montaj Sanayii Talimatnamesi uygulanmaya başlanmış ve taşıt araçları üretimi de bu talimatname çerçevesinde kurallara bağlanmıştır ⁽⁸⁵⁾.

Montaj üretimi yapan sanayi kuruluşlarında bu talimatname döviz tasarrufunu amaçlayan ithal ikamesine yönelik olduğu ve ithal edilecek parçanın yerine yerlisinin yapılmasının gereğini belirtmekteydi.

Türk otomotiv sanayii bugünkü kalitesine; bugünkü hacmine, bugünkü yüksek teknolojisine bu kadar kısa sürede bu talimatın etkinliğinde kavuşmuştur. Çünkü sanayinin yapı taşları bu talimat hükümlerine göre dizilmiştir. ABD ve Batı Avrupa ülkelerinden yaklaşık elli yıl sonra adım atılan otomotiv endüstrisinin günümüzde kullandığı teknolojiyi, bu sağlamlıkla otuz yıl bile dolmadan yakalamayı başarmıştır⁽⁸⁶⁾.

Montaj Sanayi Talimatnamesi ile birlikte 1964-1980 yılları arası traktör, kamyon, kamyonet, otobüs ve otomobil imalatı için istenilen döviz tasarruf oranları, montaj imalatı ile birlikte yerlileştirme oranlarının artırılmasına ve daha fazla yerli aksam ve parça

84 DPT, I.B.Y.K.P., Ankara, 1963, s.348.

85 BEŞORAK, s.113.

86 AZCANLI, s.119.

kullanılmasına yönelik bir hedefi gerçekleştirmektir. Otomobilin Lüks bir tüketim aracı olarak görülmesi nedeniyle bu hedef, otomobil için 1973 yılında öngörülmeğe başlanmıştır.

Koç grubu, 1966 yılında motoru ve aktarma organları Ford'dan karoseri fiber-glass malzeme ile üretilen bir otomobil üretti. İlk aşamada tekerlek ve jantların, lastik, akümülatör, karoser, koltuklar ve boyasının yerli olduğu bir otomobildi. İsmi Anadol olan bu otomobilin ilki Otosan fabrikasında üretilmiş ve 1984 yılında üretimine son verilene kadar 87000 adete ulaşmıştır.

Montaj Sanayi Talimatnamesine göre otomotiv sanayiinde öngörülen döviz tasarrufu oranları Tablo 4'te gösterilmiştir. Yıllara göre artan bir döviz tasarruf amacının izlendiği görülmektedir.

Tablo 4: Montaj Sanayii Talimatnamesi'ne Göre Döviz Tasarruf Oranları (%)

Yıllar	Traktör	Kamyon/Kamyonet	Otobüs	Otomobil
1964	25	20	30	-
1966	40	40	55	-
1967	45	45	65	-
1969	52.5	52.5	70	-
1970	55	55	75	-
1971	55	55	75	-
1972	55	57.5	75	-
1973	55	57.5	75	67
1974	57.5	60	77	67
1975	57.5	60	77	70
1976	60	60	77	72
1977	67.5	65	78	72.5
1978	70	70	80	75
1979	75	75	85	85
1980	75	75	85	85

II. B.Y.K.P'ında (1968-1972) binek otomobilinde yerli imalat gerçekleştirilecektir. Karayolu taşıtları imalat sanayii için karayolu taşıtları talebinin karşılanmasında yurtiçi imkanların tam olarak kullanılması ve taşıt imalindeki girdileri üreten yan sanayiinin gelişmesi sağlanarak imalat ve onarımın en az döviz sarfıyla gerçekleştirilmesi hedef alınmıştır. Binek otomobilinde ise daha çok bir lüks tüketim malı olması yüzünden talebin kısıtlanması ve bedelsiz ithalattan yararlanılması esas alınmıştır (87).

Tablo 5: 1968 Yılı Otomotiv Montaj Sanayiinde Faaliyet Gösteren Firmalar

Firmalar	Kuruluş Yılı	Kuruluş Kapasitesi (Adet/Yıl)	Kuruluş Sermayesi (Milyon T.L)	Yabancı Sermaye Payı (%)
1. Williys Verdi	1954	5800 Kamyon/Kamyonet 7500 Jeep	Bilinmiyor	25
2. TOE	1955	1000 Otobüs 400 Kamyon	20	10
3. OTOSAN	1959	2000 Kamyon/Kamyonet 400 Minibüs	1	Lisans
4. ÇİFTÇİLER	1959	1800 Kamyonet	0.25	Lisans
5. Chrysler	1962	6000 Kamyon-Kamyonet	20	60
6. Ünver Otobüs Karoseri	1963	320 Otobüs	5.4	Lisans
7. Genoto	1963	3000 Kamyon	5	Lisans
8. BMC	1964	8000 Kamyon	20	26
9. Çelik Montaj	1965	2000 Kamyonet	12	Lisans
10. MAN	1966	600 Kamyon 150 Otobüs	20	33.3
11. Karsan	1966	250 Otobüs Karoseri	5.25	-
12. Otoyol	1966	800 Otobüs 800 Kamyon	1	LİSANS
13. Taşıt Sanayii	1966	500 Kamyon	Bilinmiyor	LİSANS
14. Ünver Ticaret	1966	650 Minibüs 300 Kamyonet	1	-
15. Otomarsan	1967	450 Otobüs	25	36

Kaynak: AZCANLI, s.132.

87 DPT, II. B.Y.K.P., Ankara, 1967, s.515.

Tablo 5'te 1968 yılı itibariyle otomotiv sanayiimizde faaliyet gösteren onbeş firmanın kuruluş yılları, kapasiteleri, kuruluş sermayeleri ile yabancı sermaye payları ayrıntılı olarak gösterilmiştir. Bu firmaların tümü yabancı sermaye ortaklığı ve lisans anlaşması çerçevesinde montaj imalat şeklinde üretim yaptıkları görülmektedir. Bu dönemde ihtiyacına göre toplu yolcu ve yük taşımacılığına yönelik otomobil sanayi ürünlerinin üretimin yapıldığını, dönemin yol koşullarına uygun arazi tipi binek otomobil olan jeep üretiminde başladığı görülmektedir.

2.1.3. 1970-1980 Dönemi Türk Otomotiv Sanayii

1970 yılında devalüasyonu takiben çıkan finansman kanunları ile getirilen yeni vergilerle, otomotiv sanayiinde başlayan gelişmeler durmuştur. Finansman kanunları ile yerlileşme oranları beraber ithalat azalmış fakat uygulanan gümrük tarife oranları ile ithal edilen montaj parçalarına ödenen gümrük vergileri artmıştır (88).

1969 yılında Renault ve Oyak ortaklığı ile Bursa'da otomobil fabrikası kuruldu. Yine, 1971 yılında Bursa'da Fiat lisansı ile üretim yapacak olan TOFAŞ otomobil fabrikası faaliyete geçtiği görmekteyiz.

III. B.Y.K.P'na (1972-1977) girerken bu sanayideki en büyük sorunun çok sayıda firmanın otomotiv sanayii için küçük kapasiteli sayılacak tesislere sahip olması ve kapasitenin tam kullanılamamasıdır(89).

1974 yılından itibaren petrol fiyatlarının artışından dolayı yaşanan enerji darboğazı maliyetleri artırmış, ayrıca bu dönemde taşıt alım vergilerindeki artış talebi düşürerek otomotiv sektörünü olumsuz yönde

88 ÜNSAL, s.39.

89 DPT, III. B.Y.K.P., Ankara, 1973, s.536.

etkilemiştir. Bu yıllarda Kıbrıs çıkarması ve ardından gelen ambargo ile Amerikan firmalarına bağlı montaj fabrikalarında üretim sekteye uğruyordu. İşçi olayları ve yaşanan grevler üretimi olumsuz yönde etkilemekteydi. 1976-1980 yılları arası otomotiv üretiminde sürekli düşme görülmektedir.

1980 yılına kadar ithal ikamesi altında çalışan otomotiv sanayii iç pazara yönelik, küçük kapasitede çok sayıda firmadan oluşan bir yapı içinde faaliyet göstermiştir. Yan sanayii ile birlikte entegre olmuş ana firmaların karşılaştığı problemler nedeniyle yan sanayii üretimi de dalgalanmalar göstermiştir. Yerlileşme oranı arttıkça maliyetler de artmaktadır. İthal ikamesi politikasıyla her parçanın yerlileştirilmesi heyecanı içinde rantabl yollar aranmayarak planlı programlı bir otomotiv sanayiinden uzaklaşarak ana otomotiv ve yan sanayii firmaları dağınıklığa mahkum edilmiştir (90).

Sanayii üretimi için ülkemizde 1980'li yıllara kadar sadece ithal ikameci bir politika uygulanmıştır. O günlerin koşullarına göre bu politika istenileni yerine getirmeyi başarmıştır. Ancak, sadece iç pazara yönelik üretim yapan, ürün kalitesi düşük bir sanayi görünümü vermekteydi. Dış rekabeti düşünmeyen iç pazar cazibesi ile çalışan otomotiv sektörü, dünya standartlarında bir kaliteye o yıllarda ulaşamamıştır. Sanayiinin üretim kapasitesi ve çeşiti artmış olmasına rağmen ihracat sözkonusu olmamış, dışa bağımlı sanayimizin üretimi arttıkça döviz gereksinimide artmış, bu durum dış ekonomik dengeyi bozucu bir etki yapmıştır.

Sanayiinin yapısı döviz üreten değil, döviz tüketen bir görünüme büründüğü gözlelenebilir. 24 Ocak 1980 ekonomik istikrar tedbirleri uygulanmaya konulmuş, serbest piyasa ekonomisi benimsenmiş ve döviz

90 ÜNSAL, s.41.

kazanımı ön plana çıkmıştır. İhracata yönelik bu sanayileşme stratejisine sanayimiz ayak uyduracaktı.

2.2. 1980 Sonrası Dönemde Türk Otomotiv Sanayii

2.2.1. 1980-1990 Dönemi Türk Otomotiv Sanayii

1980 izlenen sanayileşme politikalarının temel özelliklerinden biri, sanayileşmede özel sektöre önem verilmesidir. Bu çerçevede, kamu iktisadi teşebbüslerinin özel, yerli ve yabancı sermayeye satılarak özelleştirilmesi ve imalat sanayiinin tamamen özel girişimciliğe dayanması ilke olarak benimsenmiştir (91).

1980 istikrar tedbirlerinden sonra benimsenmeye başlanan liberalizm politikası 1984 ithalat rejimiyle otomotiv sanayiinde uygulanmaya başlanmıştır. 1980-1984 yılları arasında otomotiv sanayi ürünleri yavaşta olsa artmaya devam etmiş, 1984 yılında liberalize edilen ithalat ile de ilk kez rekabet açılmıştır. 1984 ithalat rejimi ile komple araç ithalatı serbest bırakılırken yerli üretilen komple taşıtların kullandıkları parça ve aksam ithalatı Müsadeye Tabi Mallar Listesinde yer almıştır (92).

Türkiye’de imalat sanayiinin yapısında görülen değişim, ekonomik gelişmeye paralel bir seyir izlemektedir. Ekonomik gelişme ile birlikte, tüketim esnekliği yüksek olan malları üreten imalat sanayii dalları daha hızlı gelişmektedir. Çünkü, bu alanlarda gelir arttıkça talep gelişmekte ve bu durum yatırımları çekici kılmaktadır. Mesela, Türkiye’de madeni eşya makine ve taşıt araçlarının tüketim esnekliği nispeten yüksek, cam, seramik, çimento, kağıt, lastik, plastik ve petrol ürünlerinin tüketim

91 KARLUK, Türkiye ..., s.222-223.

92 ÜNSAL, s.41-42.

esneklikleri 1'den büyük olmakla birlikte, diğer ilk üç daldaki esnekliklerinin daha altındadır. Fakat bir dalın gelişimi sadece iç esneklik katsayılarına bağlanamaz. Ayrıca, dış talebin gelir esnekliği, yatırım ve ihracat teşvikleri, ithalat kolaylıklarında gelişmede önemlidir (93).

1983 yılında çıkarılan İmalat Sanayi Yönetmeliği çıkarıldı. Otomotiv Sanayiini de kapsayan yönetmeliğin amacı ilk maddesinde şöyle belirtiliyordu:

“Beş yıllık kalkınma planları, yıllık programlar ve dış ticaret rejimleri esasları dahilinde, mevcut imalat sanayi firmalarını, fiyat ve kalite yönünden dış ülkelerle rekabet edebilir. ekonomik seviyelerdeki yerli imalata ulaştırmak ve ihracata yöneltmek maksadıyla, bu alana giren ve girecek resmi ve özel sektör sanayi firmalarının uyacağı kuralları tespit etmek, bir yandan döviz tasarrufu sağlayıp, diğer yandan döviz kazancını en yüksek seviyeye çıkarmaktır (94).

1985 yılında Ankara'da MAN, Aksaray'da Mercedes-Benz otomotiv sanayii firmaları arasına katıldı. 1987 yılında Mitsubishi üreten Temsa, Adana'da üretime geçti.

2.2.2. 1990 Sonrası Türk Otomotiv Sanayii

1990 yılından itibaren otomotiv sanayii ürünlerine artan talep sonucunda, sektör 1980 sonrasında yaşadığı durgunluktan uzaklaşmıştır. Faizlerin düşük olması, altın ve döviz gelirlerinin aşağı seviyelerde kalması otomobil talebini artırmıştır. Otomobil binek aracından çok yatırım aracı olarak görülmeye başlanmıştır. Bu dönemde yabancı otomobil talebi de artarak devam etmiştir.

1990 yılında İzmir'de Opel ve 1994 yılında ise Adapazarında Toyota kuruldu. Her iki firma otomobil üretiminde faaliyet göstermektedir.

93 KARLUK, Türkiye ..., s.219.

94 AZCANLI, s.193.

1990'lı yıllarla birlikte önemli bir talep artışı ile karşılaşan sektör, çok önemli kapasite ve kalite artırma yatırımlarına yönelmiş, 1990-1993 yılları arasında en iyi dönemini yaşamıştır. Buna paralel üretim de 1993 yılında 1990 yılına göre %90 artmıştır⁽⁹⁵⁾.

Türkiye'de otomotiv sanayi üretimi, 1976 yılına kadar hızla artmış, üretim 1980 yılına kadar azalmış, 1986'da ise 1976'daki seviyesine gelmiştir. Üretim, 1994 yılına kadar artış eğilimine girmiş, 2000 yılında 1 Milyon adetlik üretim hedeflenmiştir. Otomobilde 1993 yılında 450.000 adede ulaşan talep, 5 Nisan 1994 Ekonomik İstikrar Kararları sonucunda %50 oranında azalmıştır⁽⁹⁶⁾.

Türk ekonomisinde otomotiv sektörü, gıda ve tekstil sanayinde sonra üçüncü büyük sektör olup, 1987-1993 yılları arasında yılda ortalama %12.5 oranında büyümüştür. 1990-1995 yılları arasında sektöre 3.5 milyar dolarlık yatırım yapılmış, 500.000 kişiye doğrudan ve dolaylı istihdam sağlanmıştır. 1993'te otomotiv ana ve yan sanayinin toplam iş hacmi 8 milyar dolar olup, bu rakamın 2000 yılında 15 milyar dolara çıkması beklenmektedir ⁽⁹⁷⁾.

Gebze'de kurulma aşamasında olan Japon Honda firması ise Kasım 1997'de otomobil üretimine başlayacak. Yılda 30.000 araç üretme kapasitesi ile kurulan fabrika, Kasım 1998 yılına kadar 12.000 adet otomobil üretmeyi hedeflemektedir.

⁹⁵ VAKIFBANK, Gümrük Birliği'nin Türk Ekonomisine Muhtemel Etkileri, Ankara, 1994, s.113.

⁹⁶ KARLUK, Türkiye ..., s.12.

⁹⁷ Rıdvan KARLUK, "Türk Otomotiv Sektörü ve Uzakdoğu Firmalara Verilen Teşvikler", Eskişehir Ticaret Odası Dergisi, Sayı:67, Nisan-Mayıs 1997, s.11.

İzmit'te kurulmakta olan Güney Kore Hyundai firması ise 10 Eylül 1997'de üretime geçmeyi hedeflemektedir. Hyundai yılda, 120.000 araç üretme kapasitesine sahiptir.

İhlas Motor A.Ş. ile Güney Kore Kia firması ortaklığında Düzce'de kurulacak olan otomobil fabrikasının temeli 22 Mayıs 1997'de atıldı. Ekim 1998'de üretime geçmesi hedeflenen fabrikanın yılda 100.000 araçlık üretim kapasitesine sahip olması öngörülmektedir.

Honda 170, Hyundai 700, Kia ise 900 kişilik bir istihdamı öngörmektedir.

Türkiye'de otomotiv ana ve yan sanayi hammadde, imalat ve savunma sanayilerinin gelişmesinde, istihdamın artırılmasında, sosyal ve ekonomik gelişmenin sağlanmasında önemli bir rol oynamaktadır (98).

Büyük miktarlarda girdisi ile otomotiv sanayii tüm üretim içinde çok büyük bir paya sahip olup, ülke endüstrisinin gelişmesinde itici bir rol oynar. Girdilerin çeşitli olması, yan sanayilere gereksinme doğurduğu gibi değişik teknoloji dallarında da gelişmeyi teşvik eder. Böylece topyekün bir sanayi hamlesi otomotiv sanayiinin öncülüğünde yürüyebilir ve bu gelişmenin etkileri, örneğin savunma sanayii gibi, doğrudan ilişkin görülmeyen birçok dallarda kendini hissettirebilir (99).

Tablo 6'da 1996 yılı itibariyle otomotiv sanayinde faaliyet gösteren 16 firma hakkında ayrıntılı bilgiler sunulmuştur. Bu firmaların tümü lisans anlaşması çerçevesinde bağlı buldukları firmaların markaları altında üretim yapmaktadır. Ayrıca, bu firmaların büyük bir yoğunluğu yabancı sermaye ortaklık anlaşması kapsamındadır.

98 VAKIFBANK, s.113.

99 BEŞORAK, s.111.

Tablo 6: Otomotiv Sanayii Firmaları Hakkında Genel Bilgiler (1996)

Firmalar	Üretim Yeri	Üretime Başlama Tarihi	Lisans	Sermaye	Yabancı Ser.	Kapalı Alan m2	Toplam Alan m2
1. A.ISUZU	İSTANBUL	1966	ISUZU	185	35	22	78
2. B.M.C.	İZMİR	1966	CUMMINS	1,875	0.01	64	148
3. CHRYSLER	GEBZE/KOCAELİ	1964	CHRYSLER INT.	300	0	36	110
4. KARSAN	BURSA	1966	PEUGEOT	110	0	18	30
5. M.A.N.	ANKARA	1985	M.A.N.	2,244	37	34	182
6. M.BENZ	İSTANBUL	1968	M.BENZ	1,500	70.69	67	828
	AKSARAY	1985				45	796
7. OPEL	TORBALI/İZMİR	1990	OPEL	127	100	16	73
8. OTOKAR	İSTANBUL	1963	KHD/LAND ROVER	80	0	17	17
	SAKARYA	1985				6	90
9. OTOSAN	İSTANBUL	1959	FORD	1,320	30	84	182
	İNÖNÜ/ESKİŞEHİR	1983				44	1095
10. OTOYOL	SAKARYA	1967	IVECO-FIAT	400	27	50	192
11. O.RENAULT	BURSA	1971	RENAULT	5,143	57	167	413
12. TEMSA	ADANA	1987	MITSUBISHI	1,000	0	53	500
13. TOFAŞ	BURSA	1971	FIAT	4,800	37.8	350	928
14. TOYOTASA	SAKARYA	1994	TOYOTA	5,400	50	134	826
15. T.TRAKTÖR	ANKARA	1954	NEW HOLLAND N,V,	200	25	58	273
16. UZEL	İSTANBUL	1962	M. FERGUSON/PERKINS	40	0	80	100
TOPLAM	-	-	-	24,724	-	1,345	6,861

Kaynak: TOS Genel ve İstatistiki Bilgiler Bülteni, İstanbul, 1996, s.4.

3.TÜRK OTOMOTİV SANAYİİ'NDE OTOMOBİL ÜRETİMİNDE FAALİYET GÖSTEREN FİRMALAR

Türk otomotiv sanayii'nde 16 adet kuruluşun 5'i otomobil üretiminde faaliyet göstermektedir. Otomotiv sanayii şeklinde nitelendirilen sanayi kesimi birbirine bağlı birçok üniteden oluşmaktadır. Yalnız, otomotiv sektörünü oluşturan üniteler çok fazla gruplandırılmaz.

3.1. Otomobil Sanayii A.Ş. (OTOSAN)

Bugün Türk otomotiv sanayii'nde en büyük paya sahip olan Koç Grubunun otomotivdeki ilk sanayicilik girişimidir. Kısa adı Otosan olan Otomobil Sanayii Anonim Şirketi resmen 1.7.1959 yılında kuruldu. Şirketin kuruluştaki 1 milyon liralık sermayesi 40 hisseye ayrılmıştı. İlk yıllarda tamamen montaj fabrikası işlevinde olan Otosan, 1966'da İlk Türk otomobili olan Anadol'u üretti. Fakat, ondan önce de daha birçok otomotiv bireyinin Türkiye'deki ilk üretimlerini gerçekleştirdi.

Kurulduğu yıl 2000 adet/yıl, kamyon, kamyonet ; 400 adet/yıl, minibüs üretim kapasitesi olan Otosan devamlı yatırımlarla gelişip büyümüş, 1996 yılı itibariyle İstanbul tesislerinde robotlu üretime geçerek, 30.000 adet) yıl otomobil, 10.000 adet/yıl minibüs, 5.000 adet/yıl pick-up İnönü tesislerinde, 10.000 adet/yıl Cargo Kamyon; 10.000 adet/yıl Dover Dizel Kamyon motoru ve 40.000 adet/yıl muhtelif benzinli ve dizel motor üretim kapasitesine ulaşmıştır. İlkten lisans ilişkisi içinde olduğu Ford Motor Co. ile 1983'ten itibaren ortaklık anlaşması yapmış olan Otosan Otomobil Sanayii A.Ş.'nin bugünkü ortaklık tablosu şöyledir: (Aralık 1993 itibariyle).

Koç Holding	%23.5
Koç Grubu Şirketleri	%31.9
Ford Motor Company	%30.0
Diğer Ortaklar Toplamı	%14.6
Toplam	%100

3.2. Türk Otomobil Fabrikası A.Ş. (TOFAŞ)

Türkiye'nin otomobil üretimindeki gözbebeği TOFAŞ, 2 Mayıs 1968 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile kuruldu. Montaja dayanmayan yerli üretim fikrini, Anadol'un paralelinde ilk kez böyle bir fabrika için açıklayan Vehbi Koç, bu amaçla TOFAŞ'ın kuruluşunu baştan sona bizzat takip etmiştir.

Vehbi Koç'un yalnız montaj üretimle Türk otomotiv sanayiinin gelişemeyeceğini, bir an önce modern teknoloji kullanan entegre otomobil fabrikasının kurulması gerektiğini belirten 14.3.1963 tarihli mektubu Bernar Nahum'a göndermesi TOFAŞ'ın ilk temel taşı olmuştur.

30 milyon TL'si sermaye ve Fiat lisansı ile Yalova yolu üzerinde 735.170 m² alan üzerinde üretime geçen TOFAŞ, 22 Şubat 1971 günü Murat 124 üretimini 1978 yılı sonuna kadar sürdürdü. TOFAŞ, 1971'de 20.000 adet/yıl kapasite ile başladığı üretimini büyük yatırımlarla yıldan yıla artırarak, bugün 200.000 adet/yıl'a çıkarmayı başardı ve Türkiye'nin en büyük otomobil fabrikası oldu. Tabii ki üretim artışı tek başına gerçekleşmedi. Beraberinde personel sayısını, fabrika alanını genişletti.

1996 yılı itibariyle, 335.973 m²'si kapalı, 592.000 m²'si açık olmak üzere, toplam 927.975 m² alan üzerinde Ortadoğu ve Balkanlar'ın en büyüğü, Avrupa'nın da güçlü otomobil fabrikaları arasında sayılan

TOFAŞ, 1994 yılı başlarına kadar haftada 6 gün 3 vardiya düzeninde çalışan fabrika kapısından hergün 714 otomobili çıkarmakta ve böylece her iki dakikada 1 Tofaş otomobili insanımızla kuçaklaşmakta iken 5 Nisan 1994 kararlarından sonra gelen ekonomik kriz nedeniyle 2 vardiya düzenine dönülmüş, üretim günde 540 adete kadar düşmüştür.

TOFAŞ'ın, bugünkü ortakları ve sermaye payları ise şöyledir: (100)

Fiat Auto S.p.A. (Pay) : %41.5000

Koç Holding A.Ş. (Pay) : %34.2278

Kamu Ortaklığı İdaresi (Pay) : %4.3337

Diğer Ortaklar (Pay) : %19.9385

3.3. Oyak Renault Otomobil Fabrikası A.Ş. (OYAK-RENAULT)

Renault ile Oyak arasında süren görüşmeler olumlu sonuç verince de; 1969 yılında, ülkemizin bir başka gözbebeği fabrikanının kuruluşu gerçekleşti.

Şirketin 1.1.1995 tarihi itibariyle 1.539.000.000.000 TL olan sermayenin bugünkü dağılımı,

Renault S.A. : %57

Oyak Grubu : %43 şeklindedir.

Oyak-Renault'un Bursa'da 167.000 m²'si kapalı olmak üzere 413.000 m² alan üzerine konumlanmış olan fabrikasında ilk üretim Renault-12 serisiyle başladı.

Ürün kalitesinde ve kullanılan üretim teknolojisinde kendisini devamlı yenileyerek, bu konuda yan sanayiimize sürekli önderlik etmiş olan Oyak-Renault 1980'den itibaren ihracata başlamış olup, dış satımını artırmak amacıyla salt ihracata dönük olarak SODİMPEK adlı bir şirket kurmuştur. Bu yan kuruluşuyla da, Balkanlar'dan Güney Amerika'ya kadar uzanan geniş bir pazara sadece 1994 yılında 4442 otomobil ve 15 milyon dolarlık yedek parça ihracını gerçekleştirmiştir.

Oyak-Renault'un bu yönlü faaliyeti, şüphesiz ülkemiz ve otomotiv sanayimizin Avrupa Birliği'ne entegrasyon trendi açısından son derecede gurur vericidir (101).

3.4. Opel Türkiye Ltd. Şti. (OPEL)

Tamamen yabancı ortaklı ve yabancı sermayeli olan GM Türkiye Ltd. Şti., Mayıs 1989 yılında kurulmuştur. İzmir Torbalı'da Temmuz 1989'da temeli atılan fabrika Ekim 1990'da tamamlanmış ve aynı tarihte de montaj üretime başlamıştır. Şirketin sermayesi 18 Milyar TL olup, sermayenin %99.5'i Amerikan General Motors Corporation'a dahil bir otomobil fabrikası olan Adam Opel A.G.'ye, %0.5'i ise General Motors Overseas Corp.'a aittir.

Yıllık üretim kapasitesi 30.000 adet/yıl olan Adam Opel A.G.'nin Torbalı tesislerinde kullanılan yerli girdi oranı %25'dir. Temmuz 1993 tarihi itibarıyla Torbalı'daki fabrikasında 23.172 adet otomobil üretmiş ve bunların 6360 adetini ihraç etmiştir ki; bu durumda üretimin %35'ini dış satıma ayırmış olmaktadır (102).

101 AZCANLI, s.291.

102 AZCANLI, s.295.

3.5. Toyota-Sabancı Otomotiv Sanayii ve Ticaret A.Ş. (TOYOTASA)

Hacı Ömer Sabancı Holding, Toyota Motor Corporation ve Mitsui adlı şirketler konsorsiyumunca 11.5 Trilyon TL tutarında bir yatırımla gerçekleştirilen bu otomobil üretim tesislerinin açılışını 15 Ekim 1994'de, Cumhurbaşkanımız Süleyman Demirel yaptı.

Adapazarı yakınlarında 1 Milyon m² alan üzerinde 134 bin m² kapalı alana sahip tesislerde 15 Kasım 1994'den itibaren 1995'de 20.000 ve üç yıl içinde 100.000 adet otomobil üretmek üzere faaliyete geçen fabrikanın 1994'ün son iki ayındaki üretim planlaması 2.000 otomobil üzerine yapılmıştır. Söz konusu ilk 2.000 otomobilin motoru ise komple olarak Toyota'nın İngiltere fabrikasından gelecekti. İlkten 373 personelle üretime geçen bu fabrikamız, 5 yıl içinde yüzde 70 mertebesinde yerli katkıya ulaşması öngörülen Toyotasa, halen yüzde 40 yerli katkısıyla çalışmaktadır.

Tofaş, Renault, Otosan ve Opel'den sonra Türkiye'nin beşinci yerli otomobil fabrikası olan Toyotasa ile birlikte yerli otomotiv sanayimizin yıllık otomobil üretim kapasitesi 500.000'lere çıkmıştır. Toyotasa'nın 1996 yılı sermaye yapısı ise şu şekildedir (103).

Hacı Ömer Sabancı Holding	%50
Toyota Motor Corporation	%40
Mitsui Co. Ltd	<u>%10</u>
Toplam	%100

103 AZCANLI, s.296.

4.TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN EKONOMİK ANALİZİ

4.1. Üretim

Ülkemiz otomotiv sanayiinde genellikle lisans altında, ileri ülkelerin 1960 veya 1970’li yıllarda yüksek miktarlarda ürettikleri ve başarılı olmuş tip ve modeller üretilmektedir (104).

Karayolu taşıt araçlarında kullanılan üretim yöntemi batıda olduğu gibidir. Ancak daha küçük ölçeklerdedir. Türkiye’de ileri teknoloji, üretim adetlerinin küçüklüğü dolayısıyla, geçikmeli olarak takip edilmektedir. Bununda batı ile güncel olarak paralel yürütebilmesi herşeyden önce üretim rakamlarının batının optimum seviyelerine getirilmesine bağlı bulunmaktadır.

Üretim akışında ithal parça ve aksam, yan sanayiden temin edilenlerle fabrika içinde üretilen parçalar ile birlikte montaj hatların da bir araya getirilir, daha sonra elde edilen ürün test standından geçirilerek sevke hazır hale getirilir (105).

Bilindiği gibi üretim ve talep birbirleri ile ilişki içindedir. Türkiye otomotiv sanayiinde henüz tam anlamıyla dış pazar oluşmadığına göre, üretimin seyri iç taleple paralel görünüm arz etmektedir. Bu bakımdan üretim, kuruluşlarca iç talebe göre programlanmaktadır(106).

Otomobil üretimindeki durum diğer ticari araçlara nazaran farklı bir durum arz etmektedir. Zira talebe bağlı olarak artan üretim seyrindeki en

104 DPT, Karayolu Taşıtları İmalat Sanayii (VI. B.Y.K.P. ÖİK Raporu) Yay. No: 2257/381, s.18.

105 DPT ÖİK Raporu, s.19.

106 DPT, 3 İzmir İktisat Kongresi, Otomotiv Sanayii Çalışma Grubu, Eskişehir, 1994, s.34.

büyük etkenin otomobilin giderek yaşamın bir parçası haline gelmesi olduğu tahmin edilmektedir (107).

Tablo 7’de 1966 ile 1996 yılı arasındaki üretimleri gösterilmektedir.

Tablo 7: Otomobil Üretimi (1966-1996) (Adet/Yıl)

Yıllar	(Adet/Yıl)	Yıllar	(Adet/Yıl)	Yıllar	(Adet/Yıl)
1966	16	1976	62822	1986	82032
1967	1800	1977	58245	1987	109185
1968	2852	1978	54085	1988	120796
1969	3902	1979	43808	1989	118314
1970	3660	1980	31529	1990	167559
1971	13137	1981	25306	1991	195574
1972	29627	1982	31195	1992	265245
1973	46856	1983	42509	1993	347095
1974	59908	1984	54832	1994	212651
1975	67291	1985	60353	1995	233414
				1996	207757

Kaynaklar: (1) 1966-1970 Arası değerler, HİÇ, S.269

(2) 1971-1977 Arası değerler , AZCANLI, s.170.

(3) 1978-1987 Arası değerler, DPT ÖİK Raporu., s.24

(4) 1988-1996 Arası değerler, OSD. Türk O.S. Genel ve İstatistik Bülteni

Üretimin 1976 yılına kadar sürekli arttığı, bu tarihten sonra ise 1986 yılına kadar üretimin 1975 yılı üretim adetine ulaşamadığı görülmektedir. 1986 yılı itibariyle artış gösteren üretimin 100.000 adeti aştığı, 1993 yılında ise üretimin 350.000 adete yaklaştığı, 1993 yılından sonra üretimin 200.000’ler seviyesine düştüğü görülmektedir. 1997 yılı ilk 7 ay üretimi ise 132.770 olmuştur. Ağustos 1997 itibariyle 8863 adet otomobil üretilmiştir. Ocak-Ağustos 1997 dönemini kapsayan ilk sekiz aylık otomobil üretimi toplam 141.633 adete ulaşmıştır.

107 DPT, Karayolu Taşıtları ..., s.20.

4.1.1. Mevcut Kapasite ve Kapasite Kullanımı

Kapasite kavramıyla veri, makine, teçhizat ve fabrika ile belirli bir zaman aralığında -genellikle bir yıl- gerçekleştirilen üretim miktarı kastedilmektedir (108).

Tablo 8: Otomotiv Sanayii Kapasite Kullanım Oranları (1983-1996)

Yıllar	KKO(%)	Yıllar	KKO(%)
1983	42	1990	55
1984	47	1991	64
1985	44	1992	77
1986	45	1993	77
1987	45	1994	46
1988	50	1995	46
1989	48	1996	56

Kaynak: OSD.

1983 yılında otomotiv sanayiinde %42'lik kapasite kullanma oranı 1996 yılına kadar olan yıllar içinde en düşük kapasite kullanım oranıdır. 1992-1993 yıllarında %77'ye yükselen kapasite kullanım oranı, izleyen yıllarda düşmüştür. Otomotiv Sanayii kapasite kullanım oranının inişli çıkışlı bir trend gösterdiği görülmektedir.

Tablo 8'de 1983-1996 yılları arası Otomotiv sanayii firmalarının kapasite kullanım oranları verilmiştir.

Tablo 9: Otomobil Firmalarının Kapasiteleri ve Kapasite Kullanım Oranı (%)

Firma	Kapasite (Adet/Yıl)	1996 Üretimi	Kapasite Kullanımı Oranı (%)
TOFAŞ	250,000	96,873	39
OYAK RENAULT	175,000	65,007	37
TOYOTASA	100,000	26,036	26
OTOSAN	30,000	9,651	32
OPEL TÜRKİYE	25,000	10,190	40
TOPLAM	580,000	207,757	36

Kaynak: OSD.

Üretim kapasitesindeki genişlemeye rağmen kapasitenin 1996 yılı için %35-36'sının kullanılabilirliği görülmektedir. Kapasite kullanımını iç ve dış talep yetersizliği, yerli ithal hammadde yetersizliği, firma sayısının fazla olması, kullanılmış araç ithalinin yapılması, yatırımın teşviklerinin olmaması, işletme sermayesinin yetersizliği ve üretim organizasyonundaki aksamalar olumsuz yönde etkilemektedir.

4.1.2. Üretim Maliyetleri

Pahalı üretim günümüzde hemen bütün dünyada otomotiv sanayiini tehdit eden bir sorundur. Bunun sonucu olarak ancak üretimlerini ucuza mal etmeyi başarabilen ülkeler bu sanayide sıvrilebilmekte, başaramayan ülkeler ise üretimin düşmesi ile gelen sorunlarla karşı karşıya kalmaktadır⁽¹⁰⁹⁾.

Tablo 10'da Türk Otomotiv Sanayiinde Maliyet oluşturan unsurlar ve yüzdeleri gösterilmektedir.

¹⁰⁹ BEŞORAK, s.116.

Tablo 10: Türk Otomotiv Sanayiinde Maliyet Oluşturan Unsurlar ve Yüzdeleri

Maliyet unsuru	Ağırlıklı Ortalama (%)	Minimum (%)	Maksimum (%)
İthal Malzeme	28.66	16.12	56.00
Yerli Malzeme	45.64	18.00	65.68
İşçilik	5.64	3.70	8.00
Genel Üretim Giderleri	4.14	2.40	5.00
Amortismanlar	3.35	2.90	4.00
Finansman	9.24	0.41	10.00
İdare ve Satış Giderleri	3.33	1.10	6.60

Kaynak: DPT, Karayolu Taşıtları İmalat Sanayi, VIB.Y.K.P. ÖİK Raporu 1991, s.35.

Sektörde üretim yapan firma sayısının fazlalığı ve gerekse üretilen araç tiplerinin çeşitliliği ve firmaların maliyet unsurlarını vermede aşırı hassas davranmaları, gerçek maliyetlerin tespitinde imkan vermemiştir. Bu bakımdan gerçek maliyetler yerine ünite içinde yer alan maliyet unsurlarının yüzde olarak belirlenmesi yoluna gidilmiştir. Tablo 10'daki görüntü ortaya çıkmaktadır.

Ünite içinde ithal maliyetinin %25'ler civarında, buna karşın yerli parça oranının daha yüksek oranda bulunduğu görülür. Bu tabloda dikkati çeken en önemli husus finansman giderlerinin toplam maliyet içinde %10'a yaklaşan önemli bir yer tuttuğudur. Bu netice yurdumuzdaki kapital birikimi sorunun bu sanayi kolunda genel üretim giderleri ile amortisman gibi kalemlerinde toplam içinde %9'a bağlı olduğu görülmektedir. Şüphesiz kapasitelerin çok altında çalışılması da birim başına düşen bu gibi giderleri artırmaktadır (110).

Türk otomotiv sanayiinde araç imalatında, maliyet avantajları sağlayan kaynaklar; düşük maliyeti, Türkiye'de yaratılan modellerin

110 DPT ÖİK Raporu, s.35.

yaşama döneminin uzaması, ölçek ekonomilerinin küçük olması, hükümet teşvikleri gelmektedir (111).

Maliyet dezavantajlarının muhtemel kaynakları da şunlardır; düşük kapasite kullanımı, yetersiz fabrika ölçeği, yerli parçaların yüksek maliyet sağlanması, enflasyon/finansman maliyetleri, ithal edilen hammadde ve komponentler üzerindeki gümrük vergileri ve uygun olmayan fabrika yerleşim planları gelmektedir.

Tablo 11: Karayolu Taşıtları İmalat Sanayii Sektörü Otomobil Üretim Girdileri Otomobil İçin Girdi Miktarı

Girdiler	Birim	Otomobil İçin Girdi Miktarı	
		Yerli	İthal
Saç	Kg	303	280
Dövme Çelik	Kg	139	-
Döküm Pik	Kg	119	-
Aleminyum	Kg	29	-
Lastik	Kg	72	-
Boya	Kg	19.5	-
Plastik	Kg	30	-
Tecrit Malzeme	Kg	35	-
Cam	m ²	33	-
Boru	mt	12.5	-
Fiber Glass	Kg	-	-
Sair	Kg	-	-

Kaynak: DPT ÖİK Raporu, 1991, s.23.

Tablo 11'de bir adet otomobili üretiminde kullanılan girdilerin miktarları görülmektedir. Taşıtların üretiminde muhtelif sektörlerden temin edilen çok çeşitli malzeme kullanılmaktadır. Mal ve can emniyetinin esas olduğu bu üretim türünde malzeme kalitesi önemli bir durum arz etmektedir (112).

111 ÜNSAL, s.48.

112 DPT ÖİK Raporu, s.20.

Tablo 11’de bir birim otomobilin üretiminde kullanılan ve yan sanayiden temin edilen girdiler ve kullanılan miktarlar verilmiştir. Otomotiv Sanayiinin; cam-optik, demir-çelik, petro-kimya, lastik, elektronik ve çeşitli yan sanayi ürünlerini kullanan bir lokomotif sektör olduğu görülmektedir.

Üretimdeki girdi miktarları, taşıt üretim adeti gözönüne alınırsa büyük miktarlarda tüketim rakamları ortaya çıkmaktadır. Bu durumda otomotiv sanayii ile diğer sektörler ve yan sanayi arasında yakın bir ilişki bulunmaktadır.

Türk otomotiv Sanayii’nin maliyetler açısından karşılaştığı problemler bütün kalkınmakta olan ülkelerde karşılaşılan problemlerin benzeri olup, durdurulmayan enflasyon özkaynakları üzerinde olumsuz etkiler yaratmakta bunun sonucu oto finansman yoluyla işletmeler yeterli sermaye birikimini sağlayamamaktadırlar (113).

4.2. İstihdam

Otomotiv sanayiinin bir taraftan ana sanayi yanında yan sanayi, tamir, bakım, satış, servis, yedek parça gibi doğrudan, diğer taraftan da dolaylı olarak hizmet sektöründe -turizm, bankacılık, sigortacılık, ulaştırma- yarattığı istihdam ile çoğaltan etkisi vardır (114).

Bilindiği gibi otomotiv sürükleyici bir sektördür, buradaki üretim adetlerindeki azalış veya artış kendisine bağlı olarak diğer üretim kollarında da istihdama etki yapmaktadır. Yapılan hesaplamalar otomotiv ana sanayiinde faaliyet gösteren her kişinin başka faaliyet sahalarında 20

¹¹³ DPT ÖİK Raporu, s.36.

¹¹⁴ ÜNSAL, s.58.

kişiyi iş imkanı sağladığını ortaya koymaktadır (115).

Bu konuda ana üretim firmasında çalışan bir işçiden hareket ederek diğer faaliyet alanları ile bu alanlarda yaratılan iş hacmini gösteren hesaplamalar Tablo 12’de gösterilmektedir.

Tablo 12: Otomotiv Sanayinde Ana Üretim Firmasında Çalışan Bir Personelin Diğer Alanlarda İstihdamı Çoğaltan Etkisi

Safha	Çalışma Alanları	İstihdam
a	Ana üretim firmalarında çalışan personel (a) olursa	1 kişi
b	Yan sanayii’de (ana üretim firmalarına parça satanlar, taşıt parkına ve doğrudan doğruya hitap eden parça üretenler ve bunları yedek parça olarak satan firmalarda) çalışanlar (ax5)	5 kişi
c	Bakım onarım hizmetleri ile dağıtım ve pazarlama kuruluşlarında ve faaliyetlerinde çalışanlar (ax6)	6 kişi
d	Karayolları ulaşım şirketlerinde ve hizmetlerinde çalışan şöferler, diğer ulaştırma personeli, benzin satış personeli v.s. (ax4)	4 kişi
e	Ana üretim firmaları ile yan sanayii firmalarının talep ettikleri hizmetler nedeniyle bankacılık, sigortacılık kesimlerinde, turizm hizmetlerinde (otel, lokanta v.s.) sağlık hizmetlerinde, mahalli ürünlerin (turistik hediyelik) değerlendirilmesi ve satış faaliyetlerinde v.s. çalışanlar (ax4)	4 kişi
Toplam	(5 Safha Toplamı)	20 kişi

Kaynak: DPT ÖİK Raporu, s.51.

Türkiye’de üretim kapasitelerinin çok büyük rakamlarda olmaması ve hatta üretimde mevcut kapasitelere erişilememesi ve robot bilgisayar kullanımı bundan sonraki plan döneminde de düşünülemez. Bu bakımdan sektörde istihdam artması veya azalması üretim rakamları ile yakinen ilgili bulunmaktadır.

Tablo 13’de Türk Otomotiv Sanayiindeki 1990-1995 yılları arasındaki istihdam durumu ve çalışanların gruplarına göre ayrılarak

verilmiştir

Tablo 13: Türk Otomotiv Sanayiinde İstihdam (1990-95)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995
İşçi	20,669	20,959	22,384	24,599	16,917	18,760
Memur	2,527	2,815	1,901	2,859	2,660	2,772
İdareci	578	497	518	640	497	651
Mühendis	559	668	750	876	971	1,061
Yönetici Müh.	373	375	414	459	546	504
Toplam	24,706	25,314	25,967	29,433	21,591	23,748

Kaynak: OSD, Türk Otomotiv Sanayi Genel ve İstatistiki Bilgiler Bülteni, 1996.

Tablo 14’de Otomobil fabrikalarındaki istihdam ve 2 Ocak 1997’deki son durum gözönünde tutularak gösterilmiştir.

Tablo 14: Otomobil Fabrikalarında İstihdam (1996)

	TOFAŞ	RENAULT	OTOSAN	OPEL	TOYOTA	TOPLAM
İşçi	4,906*	2,846	1,616	191	500	10,059
Memur	535	463	146	26	140	1,310
İdareci	16	50	24	15	50	155
Mühendis	261	158	84	12	80	595
Yönetici Müh.	12	65	59	15	30	181
Toplam	5,730	3,582	1,929	259	800	12,300

Kaynak: Ateş Gazetesi, 21 Kasım 1996, s.5.

(*) 2 Ocak 1997 tarihinde 1011 işçi işten çıkarıldı. Bunun sonucu olarak Tofaş’ta 3895 işçi mevcuttur. Otomobil firmalarındaki toplam istihdamda 11289 olmuştur.

Sektörde prodüktivite konusu hususunda kesin bir araştırma yapılmış değildir. İşçi başına verimliliği kullanılan teknoloji, bilgi ve bazı diğer idari, fiziki ve sosyolojik şartlara bağlı olarak değişmektedir. Sektörde genel ekonomik şartlardan doğan kısa periyodlar içinde değişim gösteren düşük üretim rakamları bu hususta kesin bir rakam ortaya konulmasına mani olmaktadır. Ne var ki bu şartlar altında ki üretim safhasında dahi

tam otomasyonun uygulandığı batı ülkelerindeki altında olmasına rağmen verimlilik veya ürün başına çalışma saati tatmin edici seviyede görülmektedir.

Gerek yöneticilerin üretim birimlerini çalıştırmadaki tecrübeleri gerekse uzun yıllardır üretimde yer alan kişilerin mevcut sisteme uyumluluğu verimin mevcut şartlar içinde en yüksek oranda tutulmasını sağlamaktadır. German Development Institut tarafından Türk Otomotiv Sanayii kuruluşlarında yapılan bir araştırmada verimliliğin dünya standartlarında olduğuna değinilmektedir (116).

4.3. Dış Ticaret

4.3.1. İhracat

Yurtiçi piyasaya yönelik üretim faaliyetinde bulunmanın sonucu olarak 1980'e kadar taşıt araçları ihracatı oldukça düşük seviyede idi. İktisat politikalarındaki değişiklikler ve ihracat konusuna daha fazla eğilme sonucu, 1980 ve 1981 yılları arasında toplam imalat sanayi imalat sanayi ihracatının yaklaşık %5'ini oluşturan taşıt araçları ihracatının değeri hemen hemen iki kat artmıştır (117).

İhracat rakamları arasında otobüs, kamyon ve otomobil diğerlerine göre yüksek bir orana sahip olduğu görülmektedir. Özellikle KKTC, Mısır, Tunus, Libya ve Irak ihracat yapılan ülkeler arasında önemli bir yer tutmaktadır.

Sadece Oyak-Renault Fransa'ya ihracat yapmakta, buradan ise çoğunlukla Afrika ülkelere re-export olmaktadır (118).

116 DPT, ÖİK, s.52.

117 ÜNSAL, s.50.

118 ÜNSAL, s.50.

Türkiye 1981 yılına kadar otomotiv parça ihracatında önemli başarı kazanmamış iken 1982 yılından sonra, önemli artışlar kaydetmiştir. Sektörün bazı ürünleri ile yedek parça konusunda ihracat potansiyeli bulunmaktadır. En fazla komponent ihracatı ise, OECD kalite standartlarına göre üretilen ürün üzerinde yoğunlaşan uzmanlaşmış üreticilerden gelmektedir. Komponent ihracatında önemli payı, TAYSAD'a üye firmalar almıştır. Türkiye'nin yedek parça ihracatında Avrupa pazarlarında rekabet edebilme şansı vardır. Yedek parça ihracatı esas olarak Almanya, Fransa ve İngiltere gibi Avrupalı ülkelere yapılmaktadır (119).

1990'lı yıllarda, Fiat'ın Tempra, Uno, Tipo modelleri üretimi Türkiye'nin Tofaş firmasına verilmiştir. Sadece bu modellerin üretimi ve Avrupa ülkelerine satışı TOFAŞ tarafından yapılmaktadır.

Sektörde bazı ana mal türleri ile yedek parça konusunda ihracat potansiyeli bulunmaktadır. Lisansla çalışan üretici kuruluşlar ihracatta ana lisansör firmaların kısıtlamalarının yarattığı sorunlarla karşılaşmaktadırlar. Buna rağmen bu firmalar lisansör firma ile kendi içe dönük sorunlarını hallederek verilecek destek ve teşviklerin de katkısı ile önemli ölçüde ihracat gelişmesi sağlayacak tecrübe ve potansiyele sahiptirler. Bilindiği gibi sektörün ürünleri dayanıklı tüketim-yatırım mallarıdır ve dünyada büyük bir rekabetin içindedir. Yeni bir pazarda zaman içinde tutunmak ve pazarı kazanmak sabır ve fedakarlığın sonucu olabilecektir. Bu arada satış sonrası hizmetlerin devamlılığı da şarttır. Bunu temin içinde hükümetlerin bu konuda firmaları uzun vadeli esnek bir politika ile desteklemeleri gerekir. Ayrıca parça imalatı ve ana firma ile bu konuda entegrasyon da devlet teşvik ve desteği içine alınmalıdır(120).

119 ÜNSAL, s.52.

120 DPT, ÖİK, s.42.

Tablo 15’de 1980-1995 yılları arasındaki otomobil ihracatı rakamları verilmektedir. İnişli çıkışlı bir trend izleyen ihracat rakamları, 1994 yılında onbin adet sınırını aşmayı başardığı görülmektedir.

Tablo 15: Otomobil İhracatı (Adet/Yıl)

Yıllar	Otomobil İhracatı	Yıllar	Otomobil İhracatı
1980	4515	1988	7400
1981	5659	1989	8221
1982	3967	1990	5533
1983	3343	1991	5791
1984	4010	1992	8996
1985	3760	1993	6846
1986	4997	1994	12802
1987	4987	1995	33224

Kaynak: OSD Türk Otomotiv Sanayi ve İstatistiki bilgiler

Tablo 16’da ihracat miktarları, Amerikan doları cinsinden 1993-1996 yılları arasında sunulmuştur.

Tablo 16: Otomotiv Sanayi İhracatı (ABD \$)

Yıllar	1993	1994	1995	1996
Otomobil	51,167,474	75,656,041	272,330,568	256,034,421

Kaynak: OSD Haber Bülteni, Ocak 1997.

Türkiye’de bazı araç türlerinde ihracat bakımından bilhassa emek yoğun ve katma değeri yüksek türlerde komşu ülkelerle mevcut ilişkiler içinde bu işi gerçekleştirmiş, daha sonraları Kuzey Afrika ve eski Doğu Avrupa Ülkelerine de ihracatta bulunmuştur⁽¹²¹⁾.

¹²¹ DPT, 3. İzmir İktisat Kongresi, s.35.

4.3.2. İthalat

Uygulanan iktisat politikalarının 1980'den önceki en önemli elementlerinden biri, yüksek tarife koruma, ithalattaki miktar kısıtlamaları ve ithalat lisansı kullanarak ithal ikamesine artırmaktı. Otomotiv sanayii konusunda, araç üzerindeki tarife koruması 1983'e kadar otomobil hariç oldukça düşüktü. 1984 yılında, ithalat politikasındaki genel değişiklik ile otomotiv sektörü için yeni ithalat rejimi tanıtıldı⁽¹²²⁾.

Tablo 17'de 1981-1996 yılları arasında otomobil ithalatı rakamları verilmiştir. 1985 yılında 12806 adete ulaşan ithalat, 1990 yılında 65390 adete, 1993 yılında ise 101610 adet ile en yüksek rakama ulaşmıştır.

Tablo 17: Otomobil İthalatı (Adet/Yıl)

Yıllar	Otomobil İthalatı	Yıllar	Otomobil İthalatı
1981	4205	1989	7094
1982	2795	1990	65390
1983	3219	1991	33651
1984	8849	1992	52173
1985	12806	1993	101610
1986	6975	1994	28216
1987	5115	1995	21651
1988	4665	1996	57479

Kaynak: OSD

Beş yıllık Plan döneminde ithalat libere edilmiş ve gümrük vergeleri dışında fon ilave edilecek serbest bırakılmıştır. Bilahare AT'ye girme çalışmaları beyanında fonlar sabit bırakılıp gümrük vergilerinde inme yapılmışsada yerli araç fiyatlarının kendi kategorisindeki araçlara nazaran fiyatlarının daha makul oluşu ve satış sonrası hizmetlerinin itimat

¹²² ÜNSAL, s.55.

vericiliği ithal araçlara olan ilgiyi giderek azaltmıştır. 1983-87 döneminde otomobil ithalatı bu hususta tipik bir örnek olarak gösterilebilir (123).

1984 ithalat rejiminin yeni yapısı, otomobil hariç araç tarife oranlarında önemli artış ile beraber çekici ve traktör hariç diğer araçlar için ilave fonlar getirmiştir. Özellikle ticari araçlar için gümrük vergileri şiddetli bir şekilde yükseltildi (CIF değerinin %25'den %60'a) otomobil için tarifeler önemsiz bir şekilde azaltıldı (124). Aynı dönemde çekici, otobüs, traktör ve iş makinaları için kullanılmış araçlar dahil olmak üzere bedelsiz ithalat uygulaması gerçekleştirilmiştir. Miktar kısıtlamaları ve ithalat lisansının terkedilmesi bir sonucu olarak da 1984 yılında araç ithalatı özellikle de kullanılmış araç ithalatı hızla arttı. Fakat, 1986 yılında kullanılmış araç ithalatının önleyecek, ithal edilen kullanılmış araç için hizmet ağının kurulmasını içeren yeni düzenlemeler belirtildi (125).

Sektörde yerleşme oranı yükseldikçe yarı ürün ithalatı azalmasına karşın üretim adetleri ile de doğru orantılı olarak artmaktadır. Sektörde faaliyet gösteren kuruluşların ekserisinin AET ülke lisansı ile faaliyet göstermesi AET ülkelerinden olan ithalatı artırmakta ve ağırlıklı ithalat bu ülkelerden olmaktadır. Sektörün hammadde ithalatı genelde yurt içinde gerek kalite, gerek kantite yönünden temin edilemeyen hammaddeler olmaktadır. Ağırlığı bilhassa yassı mamüller, kalite çelikleri ile kimyevi maddeleri teşkil etmektedir (126).

123 DPT, ÖİK, s.36.

124 ÜNSAL, s.55.

125 ÜNSAL, s.56.

126 DPT, ÖİK, s.39.

4.4. Otomotiv Sanayiinde Katma Değer

Katma değer olarak gösterilen oranlar ve değerler üretilen taşıtlar için münhasıran fabrika bünyelerinde oluşan; vergi, amortisman, genel giderler, ücretler ve kâr gibi unsurları belirtmektedir. Bu oran ve değerlerin tek başına fazla bir anlam taşımadığına işaret etmek gerekir. Zira sektörümüzde yaratılan değerler yan sanayii ile ilişkilere göre farklılık göstermektedir.

Şöyle ki; taşıt üretiminde bazı fabrikalar üretim girdisi olarak gerekli parçaları kendi bünyesi içinde üretmekte ve bundan dolayı katma değeri bu parçaları yan sanayiiden satın alarak kullanan benzer bir fabrikaya nazaran yüksek olabilmektedir. Bu bakımdan tablodaki değerler “dar anlamda” diğer bir deyimle işletme bazındaki katma değeri ifade etmektedir. Oysa sektör bazında mesele alındığında, yan sanayi kuruluşlarında meydana gelen katma değerinde hesaba katılması gerekir.

Tablo 18’de Karayolu Taşıt İmalat Sanayi Sektörü katma değer artışı, nominal ve reel olarak verilmiştir. Nominal katma değer artışının yıldan yıla hızla arttığı görülmektedir. Ancak, aynı yıllara ait reel katma değer artışının, enflasyondan etkilendiği ve katma değeri üzerinde azaltıcı bir etki yarattığı görülmektedir.

Tablo 18: Karayolu Taşıt İmalat Sanayii Sektörü Katma Değer Artışı (Bin TL)

Yıllar	Nominal Katma Değer (TL)	Endeks	TEFE	Reel Katma Değer (TL.)
1988	363406857	100	0.68	247116662.8
1989	491377267	135	0.69	339050314.2
1990	638582542	175	0.54	344834572.7
1991	762955250	210	0.55	419625387.5
1992	1106648056	305	0.65	719321236.4
1993	1342632056	369	0.63	845858195.3
1994	1638286056	451	0.118	193317754.6

Kaynak: DPT, DİE.

Sektörümüzde üretilen taşıtlar genellikle bir kısım “ithal” ve bir kısım “yerli” parçalar ile üretildiğinden, ithalatın dışında kalan tüm üretim değerleri gerçek yurtiçi katma değerini ifade etmektedir. Ana firma ve Yerli Yan Sanayii firması bütünü içerisinde yaratılan katma değer oranları %75 seviyelerinde oluşmaktadır (127).

4.5. Otomotiv Sanayii Yatırımları

1960 ve 1970’li yıllarda zamanın dar pazar şartları içinde ithal ikamesi düşüncesi ile kurulan üretim, geçen zaman içinde gelişen koşullara kendilerini uydurarak gerek kapasite yönünden gerekse teknolojik olarak bazı teşviklerden yararlanarak yenilenme ve gelişmelerini sürdürmüşlerdir. 1980’li yılların sonlarına doğru bilhassa otomobile olan talebin artması sonucu bir taraftan mevcut üretici kuruluşlar kapasitelerini yüzünü aşacak boyuta erişirmek için yatırımlarını devam devam ettirirken, diğer taraftan mevcut yüksek talep potansiyelini fark eden ünlü yabancı kuruluşlarda, Türkiye’de yatırıma geçmiş veya geçmek üzere

¹²⁷ DPT, ÖİK, s.63.

faaliyetlerini sürdürmektedir (128).

Tablo 19’da 300.000 adet kapasite ve bir model otomobil fabrikası için gerekli yatırım harcamaları verilmektedir.

Tablo 19: 300.000 Kapasiteli Bir Model Otomobil Üretecek Fabrika İçin Gerekli Yatırım Tutarı (1996) (Milyon Dolar)

	Ana San. Yatırım	Yan San. Yatırım	Toplam San. Yatırım	Yat Süresi(yıl)	Tasarım Den. Harca.	Tas. Den. Süresi(yıl)
Motor	600	200	800	5	400	3
Aktarma Org.	400	200	600	5	200	3
Mekanik Ak.	100	200	300	4	200	2
Gövde	400	200	600	5	200	2
Trim Ak.	100	200	300	3	100	2
Diğerleri	100	100	200	4	100	2
Toplam	1700	1100	2800	6	1200	3

Bu rakamlardan anlaşılacağı gibi otomotiv sanayi yatırımı yapabilmek için büyük sermaye birikimine ihtiyaç vardır. Bu nedenle kurulu fabrikalara daha fazla özen gösterilmesi gereği doğmaktadır. Sektör üzerine alınan kararların, sektörü krize itebilecek türden olmamasına dikkat edilmesi gerekmektedir.

300.000 kapasiteli ve bir tek model üreten otomobil fabrikası için ana sanayiide 1.7 Milyar dolarlık, Yan sanayiide ise 1.1 Milyar dolarlık bir yatırım gerekmektedir. Ana ve yan sanayiinin toplam yatırım miktarı ise 2.8 Milyar dolardır. Ayrıca buna model tasarım deneme harcamaları toplamı olan 1.2 Milyar dolarıda eklendiğinde gerekli yatırım tutarı 4.0 Milyar dolara ulaşmaktadır.

¹²⁸ DPT, 3. İzmir İktisat Kongresi, s.36.

Honda, Kia, Hyundai firmaları Türkiye’de otomotiv üretimi yapabilmek için teşvik belgesi almışlar ve yatırım aşamasındadırlar. Ayrıca, Daewoo ve Mazda Türkiye’ye yatırım için sıcak baktıkları görülmektedir. Daewoo Türkiye’ye otomobil fabrikası kurmak amacıyla yatırım kararı almıştır. Halen, mevcut beş otomobil fabrikasına eklenecek olan üç firma ile sekiz fabrika olması, talep yetersizliği içindeki sektörün atıl kapasite sorunlarını ortaya çıkaracaktır.

İç talebin yetersizliği; önsel ve gerisel bağımlılığın çok yüksek olduğu sektörde, ölçek ekonomisinden yararlanmama durumu yaratmakta, bu da sektörün haksız bir rekabetle karşılaşmasına yol açmaktadır (129).

Honda, Hyundai ve KIA yılda 100.000 adetlik bir kapasiteyi öngörmektedir. Üretim yapmak üzere izin ve teşvik ile yatırım indirimi belgesi alan bu firmalar, AB dışındaki ülkelere teknoloji ve sermaye getirdiklerinden dolayı, üretecekleri otomobil üretim kapasitelerinin %5’i ortak gümrük tarifesi hadlerinden ithal edebiliyorlar.

Mevcut kurulu fabrikalarda, teknoloji, yenileme ve kapasite artırıcı yatırımlar yapılmaktadır. Araştırma geliştirme yatırımlarına hız verilmektedir.

129 KARLUK, “Türk Otomotiv ...”, s.12.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BEDELSİZ İTHALATIN OLASI ETKİLERİ

1. UYGULAMANIN KONUSU

Konu, bedelsiz ithalat kapsamında kullanılmış ve yeni otomobil ithalatını sağlamaya yönelik düzenlemelerin, Türk otomotiv sektörü üzerinde yaratacağı olası etkileri ortaya çıkarmaktır.

Bedelsiz ithalat kararnamesinin Türk otomotiv sektöründe otomobil üretiminde faaliyet gösteren firmalar üzerine ülkemiz koşulları açısından birçok sorunu beraberinde getireceği görülmektedir. Bedelsiz ithalat başlangıçta, araç ithalatının yasak olması nedeniyle yurtdışında çalışan işçilerin yurda kesin dönüş yaparken sahip oldukları araçları ve meslekleri ile ilgili makina ve aletleri ülkemize getirmelerini imkan sağlamak amacıyla başlatılmıştır (130).

5 Nisan 1994 Ekonomik İstikrar Tedbirlerinden sonra kriz içine giren otomotiv sanayii, talep yetersizliği ile karşı karşıya kalmıştır. Bedelsiz ithalat kararnamesine kadar toparlanma sürecine giren sektör bu uygulama ile yeni bir krizin eşiğine girmek üzeredir.

¹³⁰ DPT, ÖİK, s.83.

Otomobil üreticileri, hükümetin bedelsiz otomobil ithalatına izin vermesinin ardından, kamuoyu yaratarak yasanın yürürlüğe konulmasını engellemeye çalıştı. Sendikaları da yanına alan sanayiciler, gerek işçi silahını kullanarak, gerek tehditler savurarak otomotiv ve otomotiv yan sanayiinde oluşacak krizi önlemek istedi. Engelleme çalışmalarında en son olarak başvurulan çare de Cumhurbaşkanı'nı devreye sokarak kararı devletin en üst makamında engellemektir (131).

Türk Metal Sendikası, bedelsiz otomobil ithalatı ile ilgili kararnamenin iptali için daniştaya başvurmuş fakat daniştay tarafından kararnamenin iptali için yapılan başvuru reddedilmiştir.

Bedelsiz İthalat Rejimindeki değişikliğin gündeme gelmesinden bu yana OSD ile birlikte otomotiv sektörünün yan sanayi, yetkili bayi ve servisler kesimleri ile yetkili ithalatçılar birlikte konuya ilişkin görüşlerini çeşitli raporlarla başta Cumhurbaşkanlığı olmak üzere Hükümet ve ilgili bürokrasiye iletmişlerdir. Siyasi partiler ve TÜRK-İŞ, TÜRK METAL işçi sendikaları ile TİSK VE MESS işveren sendikaları yanında TOBB, İKV, İSO, İTO ve diğer ticaret ve sanayi odaları, TÜSİAD, YASED, TMMOB Makina Mühendisleri Odası sektör görüşlerine önemli oranda destek vermişlerdir. Medya da gerek haber gerek yorum olarak sektör görüşleri doğrultusunda büyük bir destek sağlamıştır (132).

2. UYGULAMANIN AMACI

Uygulamanın amacı, bedelsiz ithalat yoluyla ithal edilen otomobillerin, yerli otomobil üretimi, istihdamı, dış ticareti, yatırımları üzerine olası etkilerinin incelenmesidir. Hükümet, I. kaynak paketinde

¹³¹ Ekonomik Trend, 8.Eylül.1996, s.16.

¹³² OSD. Haber Bülteni, Kasım 1996, s.2,3.

kaynak yaratımı amacıyla bedelsiz ithalat kararnameini yürürlüğe koymuştur. Bu nedenle bedelsiz ithalatın, hükümetin kaynak yaratımı ve vergi gelirleri üzerine olası etkileri de incelenmiştir. Ayrıca bedelsiz ithalatın toplumsal maliyet ve çevre olası etkilerine de değinilmiştir.

I. ve II. B.Y.K.P.'ında binek otomobilin lüks bir tüketim malı kabul edilmesinden dolayı talebin kısıtlanması, ucuz ve hafif binek otomobillerin ithalat edilmesi, ithalatın bedelsiz ithalat yoluyla yapılmasına izin verilmiştir. Bedelsiz ithalat ile yurt dışında çalışan vatandaşlarımızın tasarrufları ile getirmekte oldukları otomobillerle, Türkiye'den otomobil ithalatı ile döviz çıkmayarak bir tasarruf sağlanmaktadır.

Otomobil kullanımının yaygınlaşması ile otomobil lüks bir ihtiyaç olmaktan çıkmıştır. Ülkemize otomobil ithalatı kısıtlama olmadan serbest bir şekilde kolaylıkla yapılabilmektedir. Bedelsiz ithalat kapsamında kullanılmış otomobillerin ithalatı ile otomobil sektörü bu araçlarla rekabete girmekte ve olumsuz etkilenmektedir. Bu nedenle bu tür uygulamaya gerek kalmadığı görülmektedir.

Hükümetin amacı ise 24 Ekim 1996 bedelsiz ithalat kararnamesi ile yurt dışında çalışan vatandaşlarımızın tasarruflarını özel ithalat hesapları ile Türkiye'ye getirmektir. Fakat, beklenen talep gerçekleşmemiş ve bu hak yurt içindeki vatandaşlarada verilmiştir.

3. UYGULAMANIN YÖNTEMİ

Uygulama yapılırken bilindiği gibi birincil ve ikincil kaynaklardan yararlanılmaktadır. Uygulamamızda ikincil kaynaklardan yararlanılmıştır. Konu ile ilgili yazılan, kitaplar, makaleler ve çalışmalardan, Otomotiv Sanayii Derneği'nin yayınlamış olduğu görüşler ve istatistikler kullanılmıştır. Türk Otomotiv Sektörü, kuruluşundan günümüze kadar

incelenmiş, bedelsiz ithalat kararnamesinin yürürlüğe girdiği tarih 24 Ekim 1996'dan 20 Eylül 1997'ye kadar geçen süreyi kapsamaktadır.

4.BEDELSİZ İTHALAT KARARNAMESİNİN OTOMOTİV SANAYİİ ÜZERİNE OLASI EKONOMİK ETKİLERİ

4.1. Otomotiv Sanayii Üretimi Üzerine Olası Etkileri

Otomotiv Sanayii, uygulanan ekonomik kararlardan ve alınan tedbirlerden çok çabuk etkilenmektedir. Yüksek enflasyon ortamı ve taşıt araçlarından alınan vergilerin yüksek oluşu nedeniyle otomobil fiyatları çok yüksek olmaktadır. Ayrıca, akaryakıt fiyatlarının yedek parça ve bakım ücretlerinin yüksek olması nedeniyle otomobil talebi düşmektedir. Tasarruf sahipleri otomobil satın almak yerine tasarruflarını yüksek faiz getiren kuruluşlara aktarmaktadır.

Yerli otomobil satışları hızla düşmektedir. İthal otomobil satışları geçen yılın aynı dönemine göre üç kat artmıştır. Üretimin ve satışların en yüksek olduğu 1993 yılına oranla % 36 daha düşük kapasite ile çalışıldı. 1996 yılında kapasite kullanım oranları dikkate alındığında otomobil sektörünün %42, otomotiv sanayiinde ise toplam %56 kapasite kullanım oranında çalışılmaktadır. Otomobil satışlarındaki bu düşüş doğal olarak ana sanayiindeki üretimi düşürmüş ve sektörü zor durumda bırakmıştır. Yan sanayii, ana sanayiideki bu düşüşten direkt olarak etkilenmektedir. Sektör üretimini düşürmüş ve küçülme yoluna girmektedir.(133)

Tablo 20'de 1992-1996 yılları arasındaki yerli ve ithal otomobil satışları, ithalatın pazar payı verilmiştir.

¹³³ Gökhan İLGİT, "Bedelsiz İthalatın İlk Etkileri Görülmeye Başlandı", MESS İşveren Gazetesi, S.685, Aralık 1996, s.11.

Tablo 20:1992-1996 Otomobil Satışları (Adet/Yıl)

	1992	1993	1994	1995	1996
YERLİ	258526	340063	200947	194960	182237
İTHAL	60134	101070	28216	21651	57479
TOPLAM	318660	441133	229163	216611	239716
İthalatın Pazar Payı (%)	18.87	22.91	12.31	10	23.98

Kaynak: OSD. Haber Bülteni Ocak 1997, s.2.

Toplam satışlar, 1996 yılında 1995'e oranla %10 artarken, üretim ve satışların en yüksek olduğu 1993 yılına göre %46 düşüş göstermektedir. Ancak bu artış tümü ile ithal araçların pazardaki satış paylarını arttırmamasından kaynaklanmaktadır. 1996 yılında 1995'e oranla yerli otomobil satışları 194960 dan 182237'ye düşerek 0.94 gerilemiş; ithal otomobil satışları 21611 den 57479'a çıkararak 2.66 kat artmış ve ithalatın pazar payı ise %23.98'e yükselmiştir. Aralık ayı içinde 25358 yerli ve 10467 ithal otomobil satışı yapılmış ve ithalatın pazar payı %29 olarak gerçekleşmiştir. Bu satışları takiben, 1996 yılında otomobil üretiminde %11, aralık ayı için ise %25'lik bir gerileme olmuştur⁽¹³⁴⁾

Ocak-Temmuz 1997 yılı, ilk yedi aylık otomobil satışları ise 113105 adet yerli otomobil, 55772 adet ithal otomobil olarak toplam 168877 adet otomobile ulaşmıştır.İthalatın pazar payı ise %33 olarak gerçekleşmiştir. Buradan, İthal otomobil satışlarının 1996 yılı satış rakamlarına ulaştığını görülmektedir. 1996 yılına göre %23.98 olan ithalatın pazar payı, 1997 yılı ilk yedi ayında %33'e ulaşmıştır. Ocak-Ağustos 1997 yılı ilk sekiz aylık otomobil satışları ise 126594 adet yerli otomobil, 66951 adet ithal otomobil olmak üzere toplam 193.545 adete ulaşmıştır. İthalatın pazar payıda %35'e yükselmiştir.

¹³⁴ OSD. Haber Bülteni, Ocak 1997, s.2.

Tablo 21: Özel İthalat Döviz Hesaplarının
Açılma Nedenleri

Hesap Adeti	Hesapların Açılma Nedenleri
33218	Bedelsiz otomobil İthalatından yararlanmak için
1027	Ek taşıt alım vergisindeki %20'lik indirimden yararlanmak için

(*) Bedelsiz ithalat rakamları kullanılarak hazırlanmıştır.

Tablo 21'de Bedelsiz ithalat kapsamındaki özel ithalat döviz hesaplarının açılma nedenleri ve hesap adetleri gösterilmiştir.

Bedelsiz ithalat kapsamında açılan özel ithalat döviz hesaplarına başlangıçta 80.000-100.000 adetlik bir talep beklenirken, hesap adeti toplam 34.245 adet olarak gerçekleşmiştir. 33218 adet hesap bedelsiz otomobil ithalatı, 1027 adet hesap ise %20 ek taşıt alım vergisinden muaf olmak için açılmıştır.

Bedelsiz ithalat kararnamesi ile 33.218 adet otomobil ithal edilmektedir. Bu ise yerli otomotiv sanayii üzerinde bir talep daralması şeklinde bir etki göstermektedir. 33.218 adet bedelsiz otomobil ithalatı, 1996 yılı yerli otomobil rakamının %15.9'unu, 1996 yılı yerli otomobil satışlarının %18.2'sini kapsamaktadır.

Buradan, 1996 yılı yerli otomobil üretim ve satış rakamları baz alınarak yaptığımız hesaplara göre bedelsiz otomobil ithalatı, üretimi %15.9 satışları ise %18.2 oranında azaltmaktadır. Yerli otomobile talebin 1993 yılından itibaren düştüğü görülmektedir. Yerli otomobil talebi bu yıldan itibaren azalarak düşmektedir. Bedelsiz ithalat ile ithal edilen otomobiller ise talebi %18.2 oranında azaltarak, 1997 yılının talebini

azaltıcı yönde etkilemektedir.

Otomobil satışının düşmesi, maliyetlerin artması, rekabet gücünün azalması, yan sanayinin ve Küçük ve Orta Boy İşletmelerin (KOBİ) çıkmaza girmesi sorunlarını gündeme getirmektedir. Bu nedenle kullanılmış otomobil ithalatı, yan sanayii de olumsuz etkilemektedir.

Değişik modellerde parça imalatı randımanlı olmadığından ve ayrıca sınai mülkiyet haklarına sahip kuruluşlar bu hakkı Türk üreticilerine bırakmadığından, Kararname sonrasında ithal otoların yedek parça ihtiyacı dışardan karşılanmaya başlanacaktır.

Bu tarz 33.218 ithal edilen otomobil geldiği takdirde daha ilk yıl ortalama 3.000 DM'den, toplam 99.654.000 DM'lik bir yedek parça ihtiyacını dışarıdan karşılanacağını söylemek hiç de yanlış olmayacaktır. Diğer taraftan, ana sanayiideki gerilemeye paralel olarak yerli araçların yedek parça üretim ihtiyacı da düşeceğinden yan sanayii olumsuz şartlarla karşı karşıya kalabilecektir.

Otomobil satışlarındaki durgunluk ve artan stoklar nedeniyle Tofaş, 27 Aralık 1996-14 Ocak 1997 tarihleri arasında Renault ise 5 Aralık 1996-9 Ocak 1997 tarihleri üretime ara verip, işçileri zorunlu izne çıkardılar. Fabrikalarda zorunlu aradan sonra otomobil stoklarının büyük bir bölümü eritilirken, durgunluğun devamı halinde, kısa süreli üretime ara vermeler tekrar gündeme gelebileceği belirtilmiştir.⁽¹³⁵⁾

Bedelsiz ithalat ile başlangıçta 100.000 adetlik ithal otomobil talebi beklentisi vardı. Fakat, bedelsiz ithalata talep bu rakamın altında kalmıştır. 100.000 adet 1996 üretiminin, satışlarının yaklaşık %50'sini kapsamaktadır. Bu nedenle 33.218 adetlik otomobil ithalatının üretim üzerine etkisi 100.000 adete göre daha az olmaktadır.

¹³⁵ YENİ YÜZYIL Gazetesi, 14 Ocak 1997.

4.2. Otomotiv Sanayii İstihdamı Üzerine Olası Etkileri

Türkiye’de sanayileşmenin önemli ölçüde sekteye uğradığı ve aşırı finansal liberalizasyonunun da etkisiyle rant gelirlerinin her türlü faktör gelirinin önüne geçtiği bir dönemde, otomotiv sektörü kadar yüksek bir katma değer sağlayan ve özellikle yan sanayi de katıldığına, istihdam boyutu daha da önem kazanan bu sektörün geleceğini derinden etkileyebilecektir. Bedelsiz İthalat Kararnamesi’nin bu derece tartışma yaratması hiç de garip değildir. Zira bu sektörde yaşanan olumsuz gelişmeler yalnızca sektörle doğrudan ilgili olan işçi ve işverenleri değil, tüm ekonomik birimleri etkilemektedir (136).

Otomotiv sektörü Türk sanayiinin lokomotifi durumundadır. Meydana getirdiği yan sanayiiler ve buna bağlı olarak oluşturduğu istihdam düşünüldüğünde, bu sektörün Türk ekonomisinde oynadığı rol gözardı edilemez. Bu sektör gerek artan iş hacmi nedeniyle gerek yapısı itibarı ile yan sanayinin gelişmesine fazla olanak sağlamakta, Türk sanayiinde büyük bir istihdam alanı yaratmaktadır (137).

Otomotiv sanayiinde Tablo 13’deki istihdam rakamları incelendiğinde, 1994 yılında krizinin sektördeki istihdamı önemli ölçüde azalttığı görülür. %27’ye ulaşan bu azalma ile görülen ihracat artışına rağmen, 1995 yılında da giderilememiş ve otomotiv sanayiinde istihdam hala 1993’deki düzeyine yükselmemiştir (138).

Otomotiv sanayiinde 1994 krizinde yerli satışlar %60 gerilerken, otomotiv sanayii istihdamı %27 gerilemiştir. Bedelsiz ithalat ise yerli satışların %18.2 kapsamaktadır. 2 Ocak 1997’de ise Tofaş’tan 1.011 kişi

136 ÖZKALE, A.g.m., s.85,86.

137 ILGIT, A.g.m., s.11.

138 ÖZKALE, s.85.

işten çıkarılmıştır. Bu durum otomobil sektöründen %9'luk bir istihdamın azalmasına neden olmaktadır. Buradan sektörün, talebini kaybettiği oranın yarısı kadar bir istihdam kaybettiği ortaya çıkmaktadır.

Sanayiciler ise 100.000'lik bir bedelsiz ithalatın talebi karşısında, satışların %50'ye düşmesi halinde ikinci vardiyayı kaldıracıklarını, %50'nin altına düşmesi halinde ise üretime bazı günler ara verileceğine değindi. Buna bağlı olarak işten çıkarmaların kaçınılmaz olacağı ifade edildi. (139) Fakat, 33218 adet bedelsiz otomobil ithalatı ile satışların %18.2 azalacağı düşünülürse, sanayicilerin beklentilerini uygulamalarına gerek kalmamaktadır.

Satışlarda düşüş nedeniyle 22 Kasım'dan itibaren işçilere izin vermeyi kararlaştıran Tofaş yönetimi, 3 vardiyalık üretimi 2 vardiyaya düşürmek zorunda kalıyor. İşten çıkarılacak 1011 kişi yan sanayiide 5000 kişinin işsiz kalmasına neden olacaktır.(140) Öte yandan bedelsiz ithalat kararlarının ardından Tofaş'ta 2.Ocak'ta işten çıkartılan 1011 işçiye toplam 808 milyar lira tutarında kıdem ve ihbar tazminatları ödenmiştir.(141).

DPT'nin karayolları taşıtları imalat sanayii için hazırladığı özel ihtisas komisyonu raporunda, ana sanayiide çalışan bir işçinin yan sanayiide 4-5 işçi yarattığını, çoğaltan etkisi ile belirtmektedir.

Tofaş'ta 1.011 işçinin topluca işten çıkarılması ile istihdam açısından ilk olumsuzluğun gerçekleştiği sektörün endişeli bekleyen bir başka kolu, olan yan sanayiide küçük çaplı işten çıkarmalar başladı. Çoğu sigortasız ve

¹³⁹ *Ekonomik Trend*, "Otomotivciler İşçi Silahını Kullanıyor.", 16.Eylül.1996, s.16,17.

¹⁴⁰ HÜRRIYET Gazetesi, 17.Kasım.1996.

¹⁴¹ YENİ YÜZYIL Gazetesi, 14 Ocak 1997.

sendikası bu işçiler istatistiklere yansımamaktadır (142).

Ana sanayiinin geçirdiği sıkıntının çok daha fazlasını yan sanayii yaşayacaktır. Ana sanayideki bir tek işçi yan sanayideki 4-5 işçi demektir. Bu doğru bir tespittir. Önümüzdeki 1-2 ay içinde yan sanayide 4000-5000 işçi işsiz kalacaktır. (143)

Tablo 22: Otomotiv Sanayiinde Bir İşçinin İstihdamı İçin Gerekli Yatırım (1996)

Otomotiv Sanayii	Bir İşçinin İstihdamı İçin Gerekli Yatırım (DM.)
Otomotiv Ana Sanayii	225000
Otomotiv Yan Sanayii	165000
Toplam	390000

Kaynak: OSD.

Tablo 22’de otomotiv sanayiinde bir işçinin istihdamı için gerekli yatırım tutarı sunulmuştur.

OSD’nin belirttiği şekilde, otomotiv sektörü, toplam 400.000 kişiye iş imkanı demektir. Yeni veya eski olsun her 3 ithal oto, 1 işçinin ömür boyu işini kaybetmesi demektir. 1996 yılı itibariyle otomotiv sanayiinde bir işçiye iş yaratmak için ana sanayide 225000 DM. yan sanayide ise 165000 DM’lık. yatırım gerekmektedir (144).

Otomotiv sanayii, gerçekten tüm ülke ekonomisi için hassas bir denge taşımaktadır. Bedelsiz ithalat yolu ile gelen otomobillerle birlikte talebin

142 CUMHURİYET Ekonomi Dergisi, "Bedelsiz İthalat ve Teşvik Kısılacı" 30 Aralık 1996, s.14.

143 İbrahim ORHAN, "Bedelsiz İthalat ve Teşvik Kısılacı", Cumhuriyet Ekonomi Dergisi, 30 Aralık 1996, s.14.

144 Makina-Magazin, Eylül 1996.

gelecek otomobil adeti kadar düşeceği varsayılırsa ve yerli talebi artıracak önlemler alınamazsa sektörün bu zorluklar karşısında işçi çıkarması hızlanacaktır. Dolayısıyla sektördeki iş gücü kaybı diğer sektörlerle yansıtılacak ve zaten işsizlik sorununun olduğu Türkiye’de işsizler arasına yeni işsizler katılacağını söyleyebiliriz.

İstihdamı olumsuz etkileyecek, işsizliğe ve sosyal rahatsızlıklara yol açacak bu uygulama sektörün gelişmesini durdurabilir. Böyle uygulamaların devam etmesi halinde otomotiv sektörünün çökmesine neden olacağını belirleyebiliriz.

4.3. Otomotiv Sanayii Dış Ticareti Üzerine Olası Etkileri

Türk otomotiv sanayiinin ödemeler dengesine katkısı öteden beri negatif olup, son yıllarda ithalatın önemli ölçüde artmasıyla bu katkı büyümüştür. İhracata gelince son yıllarda en büyük pazar konumunda OECD ülkelerindeki ekonomik durgunluk ve iç talepteki canlılık nedeniyle ekonomideki genel ihracat daralmasına paralel olarak, otomotiv sektöründe de ihracatın gerilediği görülmektedir. Sektördeki maliyet yüksektir ve Türk otomotiv üreticileri otomobilleri Avrupalı ve Japon üreticilerden daha yüksek maliyetle üretmektedir (145). Bu nedenle yüksek maliyet ve düşük teknoloji üretim nedeniyle ihracat için rekabet diğer ülke üreticileri ile yapılamamaktadır.

Otomotiv sektörünün yakın zamana göre yüksek gümrük duvarları arkasında yaptığı geri teknolojiye dayanan yüksek fiyatlı üretimin yarattığı olumsuz görünüm zaman zaman bugün de dile getirilmekte ve sektörün fazlası ile uzun süre korunmuş olması eleştirilmektedir. Ancak 1990’ların başından bu yana özellikle otomobilde sürdürülen hızlı teknoloji yatırımı, yeni model üretimleri ve benzeri gibi iyileşmeler,

¹⁴⁵ VAKIFBANK, s.113.

sektörün kendine düşeni yapmaya başladığının göstergesidir. Bunun ilk sonucuda 1991-1995 yılları arasındaki dönemde otomotiv ana sanayiideki ortalama ihracat artışının %25.8 gibi çok yüksek bir oranda gerçekleşmesi şeklinde olmuştur. Aynı yıllarda Türkiye'nin toplam ihracatındaki artış %13.5 düzeyinde kalmıştı. Ana sanayii ihracat artışı aynı dönemde %61 gibi çok yüksek bir oranda gerçekleşmiştir. (146)

Otomotiv sektörünün toplam ihracatının 1996 yılında, toplam ihracat artışından daha fazla artış göstererek 1.3 milyar dolar düzeyinde gerçekleştiğini, 2000 yılı için 5 milyar dolarlık ihracat hedefleyen sektörün bu ihracatı yakalayabilmesinin ana koşulunun, istikrarlı bir iç pazar olduğu belirtildi. (147). Otomotiv sanayii ürünlerine talebin artması ile üretimin, kapasite kullanım oranlarının artacağı ve buradan hareketle otomotiv sanayiinin diğer ülkelerle rekabet edebilecek düzeye geleceği öne sürülebilir.

Bedelsiz ithalat kararnamesi ile birlikte Türkiye'ye gelen her araç yerli üretimin pazar payını düşürecektir. Sektörün bu şekilde pazar payını kaybetmesi, kapasite kullanım oranlarını düşürmekte ve maliyeti artırmaktadır. Bu nedenle, ihracat için rekabet gücü azalmaktadır. Bu şekilde otomotiv sektörünün darbe alması ve ihracat olanaklarını kaybetmesi dış ticaret dengesi üzerinde olumsuz bir etki yaratacaktır.

İthal otomobillerin pazar payının arttığı bir dönemde bedelsiz ithalat ile kullanılmış otomobil ithalatının serbest bırakılmasında ithalatın artmasına neden olacağı kesindir.

Ülkenin dış ticaret dengesini de olumsuz etkileyebilecektir. İthalatta artış görülecek buna denk gelen ihracat artışı olmayacağı için dış ticaret

¹⁴⁶ ÖZKALE, s.86.

¹⁴⁷ RADİKAL Gazetesi 3.Şubat.1997.

açığı büyüyecek ülkenin döviz gereksinimi tam tersine artabilecektir.⁽¹⁴⁸⁾

Sektör, otomobil ihracatının zorluklarını yaşamaktayken, bedelsiz ithalat ile iç piyasada kullanılmış otomobillerde rekabet etmek zorunda kalmaktadır. Bedelsiz ithalat yerli satışların %18.2'ni kapsayarak yerli satışlara olan talebi düşürerek durgunluğa neden olmaktadır. Bu durumda Türkiye'de ithal otomobillerin pazar payı 1996 yılında %23.98, 1997 yılı ilk sekiz ayında ise %35'dir. Buna bedelsiz ithalatın 1996 yılına göre satışlarına oranı %18.2'si eklendiğinde, 1996 yılı oranı ile birlikte ithalatın payı %42.18, 1997 yılı ilk sekiz ay oranı ile ithalatın payı %53.2'ye ulaşmaktadır. Yani yerli satışların %50'sini kapsamaktadır. Bu şekilde yerli otomobil satışlarının düşmesi sektörün ihracatının, düşen miktar kadar olması durumunda bir sorun yaratmayacaktır. Yalnız ihracat bu şekilde gerçekleşmediği takdirde biriken stoklar sektörü zor durumda bırakabilmektedir.

Otomotiv sanayii ürünlerini ihraç edebilmek için ihracatın yapıldığı ülkede satış sonrası servis ve yedek parça hizmetinin sunulması gerekmektedir. Aksi takdirde pazara girmek mümkün olmamaktadır. Özellikle Ortadoğu Kuzey Afrika ve eski Doğu Bloku ülkelerinde firmalara gelen talep, yüksek maliyet nedeniyle tam değerlendirilememektedir. Bu talebin değerlendirilebilmesi için daha fazla ihracat teşviki gerekmektedir.

İhracat hacminin artışı ile mevcut kapasitelerin tam kullanımı ve kapasite artışlarından dolayı yüksek üretim adetlerinin getirdiği daha düşük maliyetin oluşması ile otomotiv sanayiinin desteğe ihtiyacı azalacaktır. Ayrıca, yerli sanayiinin korunabilmesi için de ithalat kısıtlamalarına gerek duyulmakta ve ithalat kotası sistemi yürürlüğe konulmalıdır.

Japon ve Güney Kore menşeli otomobillerin pazarda dumpingli satış yapmaları da ithalatı artırırken yerli üretim içinde haksız rekabet doğurmaktadır. Ayrıca bedelsiz ithalat kapsamındaki ithal edilecek araçların kullanılmış olması bu araçların yedek parçaya ihtiyaç duymalarını artıracaktır. Bu şekilde yedek parça getirmek için ithalata gerek duyulacaktır. Bu nedenle otomobil sanayii ithalatında büyük bir artış olabilecektir. Dolayısı ile dış ticaret dengemizde ihracat azalırken ithalat artarak açık vermesine neden olacaktır. Bu nedenle otomotiv sektörü baltalanırken, dövizin yurt dışına gidecek olması otomotiv sanayii yatırımlarını durdurabilecektir.

4.4. Otomotiv Sanayii Yatırımları Üzerine Olası Etkileri

Otomotiv sanayii firmaları son yıllardaki ortamın etkisiyle, yatırım konusuna karamsar açıdan bakmaktadırlar. Otomotiv sanayii yatırımları yüksek maliyetli yatırımlar arasındadır. Bu bakımdan firmaların mali yapıları ve finansman kaynakları yatırım yapmaya yeterli olmamaktadır. Otomotiv sanayiinde yatırımlar, kapasite artırımı, modernizasyon, yeni model, kaliteyi ve yerlileştirmeyi artırıcı ve dar boğaz giderici yatırım projelerinden oluşmaktadır.

Türkiye’de bedelsiz ithalat kararname ile yaratılan bu belirsizlik ve sektörü darbeleyen uygulamaların yapılması sektörü zor durumda bırakacağından talep yetersizliği içinde bulunan sektörün yeni yatırımlara veya kapasite artırımı ve teknoloji geliştirme yatırımlarına yönelmesi önümüzdeki dönemlerde beklenmemektedir. Kararname ile bugün ülkemizde yatırımları bulunan yabancı sermayeyi olduğu gibi Türkiye’yi düşünen yatırımcıların da tereddüte düşürebilecektir. (149)

Bedelsiz otomobil ithalatı ile otomobil talebinin %18 düşmesi ile birlikte üreticiler kapasitelerinin tamamını kullanamamaktadırlar. Bu durumda atıl kapasiteler oluşmaktadır. Bu atıl kapasitelerin yurtiçi talebin artırılması ve ihracat imkanları ile kullanılması gerekmektedir. Bu durumda üretim kapasitesinin tamamının kullanılması durumunda üretim maliyetleri düşecek ve dış piyasalarda rekabet edebilmek için “düşük fiyat” oluşacaktır. Düşük fiyat ise ihracat için önemli bir rol oynamaktadır.

Bedelsiz ithalatın etkisi ile otomotiv talebinin düşecek olmasından dolayı yatırımlar azalacaktır. Fakat gümrük birliği'nden dolayı ortak gümrük tarifesi uygulamasından ödünler verilerek ve büyük teşvikler alan birlik dışı ülkeler olan Japon ve Güney Kore üreticileri Türkiye'de yatırım yapmaktadırlar. Bu ise yerli üreticileri zor durumda bırakırken ileri ki dönemler açısından istihdam ve ihracat açısından olumlu gelişmeler yaratabilecektir. Mevcut beş otomobil firması üretim kapasitelerinin tamamını dolduramazken, yatırımlar sonucu sektöre 3 otomobil firması daha katılmaktadır. Bu durum ise talep artırılamazsa atıl kapasite sorununu gündeme getirmektedir.

Bedelsiz ithalatla birlikte talep daralması yaşayan otomotiv sanayii, kapasite artırımı ve modernizasyon yatırımlarına fazla yönelmediği, kaliteyi ve yerli hammadde ve aksam kullanımını artırıcı yatırımlara yöneldiği görülmektedir. Ayrıca bağlı buldukları firmalar ile yeni model lisansları alınarak yeni modellerin üretimi için yatırımlar yapılmaktadır.

5 Nisan 1988 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan Yatırım Teşvik Tebliği ile yatırımlarda, yatırım tutarının %20 ile %60 oranı arasında özkaynak aranmaktadır. Ayrıca yatırımın özkaynaktan karşılanan kısmının

%15'i ile %50'si arasında Destekleme Primi verilmektedir. Böylece yatırımlara önemli bir teşvik getirilmektedir (150).

Ancak enflasyon sebebiyle firmalar, yatırıma ayıracak kadar fon yaratamamakta, otofinansman yapamamaktadırlar. Yatırım yapılma aşamasında büyük kredilere ihtiyaç vardır. Yüksek faizle kredi kullanmak bir kriz anında sorunlardan dolayı risk taşımaktadır. Bu nedenle firmalar yatırımlarda kararsız kalmaktadır. Ayrıca, devletin getirdiği teşvikler ve krediler ise çoğu zaman yatırım tamamlandıktan sonra ele geçmektedir. Bu nedenle, kredi ve teşvik uygulamalarının zamanında ödenmesi yönünde kolaylıkların getirilmesi gerekmektedir.

Otomobil üreticileri, yıllardır devam eden bu yapısal sorunlara çözüme kavuşturmak yerine "az üretim yüksek fiyat" politikası ile sorunu geçiştirmektedir. Bu nedenle kapasitenin tam kullanılmasının yerine az üretim yapılarak yüksek fiyatla satış gerçekleşmekte ve firmalar bu şekilde kârlılıklarını korumaktadır.

5.HÜKÜMETİN KAYNAK YARATIMI VE VERGİ GELİRLERİ ÜZERİNE OLASI ETKİSİ

Kaynak yaratması yönünde bir tedbir olarak düşünülen bu sistemin, hükümetin temel gelir kaynaklarını çok fazla artırması bugünkü ölçülerde mümkün olamayacaktır. bedelsiz kullanılmış otomobil ithalatı sonunda elde edilen kaynak vergi gibi geri dönüşsüz kaynak niteliği taşımamaktadır. Yerli imal edilen her otomobil devlete ithalat kullanılmış otomobile göre en az 7000 DM. daha fazla vergi geliri sağlamaktadır. Hükümet ithal otomobil başına şart koştuğu 50.000 DM'lik vadeli hesaba aylık %10'dan bir yıllık 5000 DM. faiz verdiği ilk etapta 12000 DM'lik bir kayıp söz konusudur. Ayrıca hesaplar için süre bitiminde geri

¹⁵⁰ DPT, ÖİK, s.73.

ödenmesinde de zorluklarla karşı karşıya kalınabilecektir.

Hükümetin kaynak sağlamak için başlattığı bedelsiz ithalat uygulamasının yükünü hazine çekiyor. Türk vatandaşlarının kullanılmış otomobil ithal hakkı için Ziraat Bankası'na yıllık %10 faiz ile yatırdıkları dövizleri, Hazine %15 faiz ödeyerek kullanabiliyor. Hazine ile banka arasındaki geçen yıl uygulanan protokol uyarınca Ziraat Bankası bedelsiz kapsamında açılan hesapları hemen Hazine'ye devrediyor. Bunun karşılığında da Hazine bankaya 1 yıl vadeli %10 artı döviz hesabının maliyetinide kapsayan faizli mark cinsinden tahvil veriyor. Hazinenin Ziraat Bankası'na verdiği 1 yıl vadeli mark tahvillerinin faizinin yaklaşık %15 olduğu belirtiliyor. Ziraat Bankası hesapta biriken 1 milyar 756 milyon markı Hazine'ye devrederken aynı tutarda yıllık yaklaşık %15 faizli bir yıl vadeli mark cinsinden tahvil aldı. Vade sonunda ise Hazine bankaya 2 milyar markın üzerinde bir ödeme yapacak (151).

Tablo 23'de Özel ithalat döviz hesaplarının yurt içi ve yurt dışından açılma durumlarına göre adetleri verilmiştir.

Tablo 23: Özel İthalat Döviz Hesaplarının Açılma Yerleri

Hesapların Açılma Yerleri	31 Aralık 1996	29 Nisan 1997	Toplam
Yurt İçi	15660	1335	16995
Yurt Dışı	15107	2143	17250
Toplam	30367	3478	34245

(*) Bedelsiz ithalat rakamları kullanılarak hazırlanmıştır.

Tablo 23'den de anlaşılacağı üzere yurt içinden açılan hesaplara indirim için açılanlarda eklendiğinde 16995 adetinin yurt içi kaynaklı, 17250 adeti ise yurt dışından açıldığı görülmektedir.

151 YENİ YÜZYIL Gazetesi, 3.Şubat.1997.

Tablo 24'de Özel ithalat döviz hesaplarında toplanan Alman markı ve vade sonunda Ziraat Bankası'nın ve hükümetin edeyeceği faiz tutarları hesaplanarak gösterilmiştir.

Tablo 24: Özel İthalat Döviz Hesapları'nda Toplanan DM. Miktarı ve Ödenecek Faiz Tutarları

Tarih	Açılan Hesap Adeti	Toplam DM Miktarı	Ödenecek Faiz DM. (%10)	Hükümetin Ödeyeceği Faiz DM. (%15)	Faiz Farkı DM.
31 Aralık 1996	30767	1756456923	175645692.30	263468538.45	87822846.15
29 Nisan 1997	3478	210800000	21080000.00	31620000.00	10540000.00
Toplam	34245	1967256923	196725692.30	295088538.45	98362846.15

(*) Bedelsiz ithalat rakamları kullanılarak hazırlanmıştır.

Bedelsiz otomobil ithalatı için açılan 34245 adet özel ithalat döviz hesaplarında, toplam 1.967.256.925.DM. yatırılmıştır. Vade sonunda Ziraat Bankası'nın hesap sahiplerine ödeyeceği faiz tutarı, toplam 196.725.692.DM.'dir. Hükümetin Ziraat Bankası'na ödeyeceği faiz tutarı ise 295.088.538.DM.'dir. Hükümet, Ziraat Bankası'na %5 daha fazla faiz vererek 98.362.846.DM.'lik bir faiz farkı ödeyerek toplanan bu markları kullanacaktır. Vade sonunda Ziraat Bankası ana para ve faiz ödemeleri ile birlikte 2.163.982.615.DM. ödeyecektir. Hükümet ise ana para ve faiz ödemeleri ile birlikte 2.262.345.461.DM. ödeyecektir.

Otomotiv sektörünü ilgilendiren ana ve yan sanayii ücretlilerin işsiz kalmaları veya ücretsiz izine çıkarılmaları sonucu gelir vergisi tahsilatı azalabilecek aynı şekilde karları azalan şirketler daha az miktarda kurumlar vergisi ödeyecektir. Diğer taraftan yeni otomobil satışlarının azalması sonucu Katma Değer Vergisi ve Taşıt Vergisinde de azalma söz konusu olabilecektir. (152)

Tablo 25 ve 26'da eski ve yeni model ithal edilecek otomobillere uygulanacak vergi oranları gösterilmektedir. Bu vergiler, gümrük vergisini, katma değer vergisini, ek taşıt alım vergisini ve toplu konut fonunu kapsamaktadır.

Tablo 25: 1995 ve Daha Eski Model İthal Edilecek Otomobillere Uygulanan Vergi Oranları

VERGİLER	Motor silindir Hacmi 1599 cm ³ 'e kadar olanlar	Motor silindir Hacmi 1600-2000 cm ³ olanlar	Motor silindir Hacmi 2000 cm ³ ve üstünde olanlar
Gümrük Vergisi	%2,3	%2,3	%2,3
Toplu Konut Fonu	%23	%29	%36
Katma Değer Vergisi	%23	%23	%23
Ek Taşıt Alım Vergisi	%12	%12	%12

Kaynak: ÇİMEN, s.202,203.

Tablo 26: 1.1.1996 Tarihinden İtibaren İthal Edilecek 1996 Model Otomobillere Uygulanan Vergi Oranları

VERGİLER	Motor silindir Hacmi 1599 cm ³ 'e kadar olanlar	Motor silindir Hacmi 1600-2000 cm ³ olanlar	Motor silindir Hacmi 2000 cm ³ ve üstünde olanlar
Gümrük Vergisi	0	0	0
Toplu Konut Fonu	0	0	0
Katma Değer Vergisi	%23	%23	%40
Ek Taşıt Alım Vergisi	%12	%18	%24

Kaynak: ÇİMEN, s.203

Tablo 25 ve 26'dan anlaşılacağı üzere, 2000 cc'nin üstünde 1996 model bir otomobilin ithalatı ile 1995 model otomobilden daha ucuza mal olmaktadır. Böylece yerli sanayii kullanılmış ithal otomobillerin rekabetinden korunmuş olmaktadır. (153)

¹⁵³ Ahmet ÇİMEN, Gümrük Birliği ve Avrupa Topluluğu Türkiye İlişkileri, Ankara,1996 s.203.

Bu durumda hükümetin kaybedeceği vergi gelirleri olmaktadır. Yerli talebi artırmak amacıyla otomotiv ürünlerinde vergi indirimine gidilmesi, otomobil satışlarını artıracaktır. Artan satışlardan dolayı hükümet vergi indirimi yapmasına nazaran yine aynı vergi gelirine ulaşacaktır. Bu şekilde bir uygulama ile hem hükümetin hemde otomotiv sanayiinin kaybı olmamaktadır. Ayrıca otomotiv sanayii durgunluktan çıkarak büyük bir atılıma geçeceği öngürülebilir.

Bazı şirketler, bedelsiz ithalat kararname kapsamındaki, otomobil ithalat hakkı bulunanların bu haklarını satın almaktadır. İthalat hakkı satın alan bu şirketler, noter onayı ile otomobil ithalatı için vekaletname almaktadır. Bu şirketler otomobili alıp gümrüğe getirmekte ve bu aşamada hak sahibi gelip gümrükten otomobili alarak işlemi tamamlamaktadır. İthal edilen otomobil şirketin bulunduğu müşteriye satılmaktadır. İthalat hakkının kullanılmasından dolayı şirket hak sahibine 3000 DM.'lik bir ödemede bulunmaktadır.⁽¹⁵⁴⁾ Bu durumda, ithalat hakkına sahip kişiler elde ettikleri faiz gelirinin yanında bu haklarını satmakla da ayrı bir gelir elde etmektedir. Hak sahipleri permi ticareti olarak adlandırılan bu sistemle ek getiri elde edebilmektedir.

20 Eylül 1997 tarihi itibariyle bedelsiz ithalat yolu ile 4254 otomobil ithal edildi. 300 otomobil de gümrükten çekilmeyi beklemektedir. İthal edilen otomobillerin çoğunluğunu Mercedes marka otomobiller oluştururken, yeni araç ithalatının düşük olduğu ve kullanılmış araçların çoğunlukta olduğu görülmektedir ⁽¹⁵⁵⁾.

31 Aralık 1996 tarihine kadar açılan toplam 29340 adet otomobil ithalatı için hesap açıldığını bilmekteyiz. Bu otomobiller Haziran

¹⁵⁴ SABAH Gazetesi, 20.Eylül.1997.

¹⁵⁵ SABAH Gazetesi, 20.Eylül.1997.

1997'inden itibaren ithal edilecektir. 20 Eylül 1997 tarihine kadar 4254 adeti gelmiştir. 1997 yılının sonuna kadar 33218 adet otomobil geldiği takdirde yerli satışlardan bu kadarlık bir talebin azalması beklenmektedir.

Bedelsiz ithalat uygulamasıyla, hesaplara ödenecek faizler ile birlikte hesapların süre bitiminde ana para geri ödemeleri ayrıca yaratacağı vergi kaybından dolayı hükümette olumsuz etkilenmektedir. Otomobil üreticilerine verdiği olumsuz etkiden hükümette etkilenmektedir.

6.TOPLUMSAL MALİYET VE ÇEVRE ÜZERİNE ETKİLERİ

Kararname, Türk sanayiinin lokomotifi konumunda bulunan otomotiv sektöründe fabrika kapanmalarına, işsizliğe bir diğer ifade ile ekonomik ve sosyal dengeleri olumsuzluğa itebilecek önemdedir. Bu sektördeki üretim azalışı ciddi bir milli gelir kaybı demektir. Ana ve yan sektörde çalışan kişilerin işsiz kalmaları ya da ücretsiz izne çıkarılmaları, sorunun diğer önemli boyutunu oluşturmaktadır. Otomotiv sektöründeki fabrika, yan sanayii, yetkili bayi ve servis kuruluşları dikkate alındığında toplam 400000 kişi ve ailesi bu karardan zarar görebilecektir. Türk sanayii, böyle bir uygulamanın sonucu bundan önce 1984 yılında kamyon ve çekici ithalatına yönelik verilen izinde yaşamıştır. O dönemde MAN fabrikasının kapanması neticesinde 3000 çalışan işsiz kalmıştı. (156)

Bu kararname ile işsiz kalan kişilerin ailelerinde yaşanacak burukluk toplumsal dengeyi de bozucu bir etki yapabilecektir. Ayrıca sektörde işsiz kalacak kişilerin milli gelire katkıları olamayacak ve bozulan gelir dağılımı dolaylı olarak tüm sektörlerle yansıtılabilecektir. Ayrıca hükümete bir güvensizlik doğacak ve bu kararlar neticesinde girişimciler yatırım

¹⁵⁶ TİSK İşveren Dergisi, s.4.

kararlarından vazgeçebileceklerdir.

Çevre kirliliği, son yıllarda gündeme de uzun bir süre kalan önemli bir konudur. Hava kirliliğinin nedenleri, endüstriyel, ısıtma ve taşıt araçları gibi çok değişiktir. Her bir kaynağın hava kirliliğine etkileri farklı boyuttadır.

İçten yanmalı motorlarda, yanma sırasında yakıt içindeki hidrokarbonlar, hava içindeki oksijen ile birleşerek çeşitli bileşikler oluşturur. Egsoz ile dışarı atılan bu bileşiklerin %99'u su, azot, oksijen ve karbondioksit gibi zararsız gazlardan oluşmaktadır. Çevre ve insan sağlığına zararlı bileşikler ise normal koşullarda egsoz gazlarının %1'ini oluşturur. Örnek olarak önlem alınmamış bir benzin motorunda bu zararlı bileşikler: Karbonmonoksit, hidrokarbonlar, azotoksitler katı parçacıklardan (duman) oluşur. Egsoz gazında oluşan kurşun bileşikleri doku, kan dolaşımı ve sinir sisteminde tahribat yaratmaktadır. (157)

Çevre kirliliğini önlemek için kurşunsuz benzin kullanılması yaygınlaştırılması, üretilecek otomobilleri katalizör ve katalitik konvertör takılması gerekmektedir.

Ülkemizde otomobil üreten tüm fabrikaların tüm modelleri Temmuz-1993 tarihinden itibaren kurşunsuz benzin kullanacak duruma getirilecektir. Böylece bu benzine talep artışı sonucu, katalizöre geçiş döneminde kurşunsuz benzinin ülke çapında yaygınlaştırılması sağlanacaktır (158).

Teknik uzmanların 4-5 yaşa itiraz ettiklerini çünkü Avrupa'da 5 yaşındaki arabaların eksozlarında konvertör olmadığını takılma imkanında

157 OSD. Çevre ve Otomotiv Sanayii, İstanbul, 1993, s.2,3.

158 OSD. Çevre ve Otomotiv Sanayii, İstanbul, 1993, s.3.

bulunmadığı ve yeni çevre yönetmelikleri gereği bunları Avrupa'da kullanma imkanı olmadığından, Kapılar açıldığında bunların Türkiye'ye geleceği belirtildi (159).

Diğer taraftan dünyanın her ülkesinde kullanılmış otomobilin trafiğe tescilinde büyük engeller vardır. Türkiye'de ise bu anlayışın tam tersi yaşanmaktadır. Avrupa'da devlet desteği ile hurdaya alınan bu otomobillerin büyük bir çoğunluğu kararname neticesinde Türkiye'ye gelebilecek; hiç bir ciddi kontrolden geçirilmeden, tescil edilecek bu otomobiller, yol emniyetini olumsuz etkileyebilecek; çevre kirliliği, tüketici hakları gibi daha pek çok sorunları beraberinde getirebilecektir.(160)

Uygulama kapsamında, kullanılmış araçların yaratacağı çevre kirliliği ve trafik tescilindeki kriterler dikkate alınmamıştır. Bu nedenle, bedelsiz ithalat kapsamında ithal edilen otomobiller çevre kirliliği ve trafikte yol emniyeti açısından birçok sorunu beraberlerinde getirmektedir.

7. SORUNLARA YÖNELİK ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Bedelsiz ithalat ile birlikte otomobil talebinin daralması şeklinde gelişen ve otomobil üretiminde faaliyet gösteren firmaların üretimleri, istihdamları, dış ticaretleri ve yatırımları üzerine olası etkileri bedelsiz ithalat rakamı olan 33218 adet otomobille sınırlı kalmıştır. Bu ise sektör üzerine %18'lik bir talep azalması şeklinde yansımaktadır. Başlangıçta, beklenen 100.000 adet otomobil ithalatının yaratacağı etki, sektörü daha derinden etkileyebilecekti. Bu ise satışların %50 azalmasına neden olup,

¹⁵⁹ Makina Magazin, Eylül 1996, s.7.

¹⁶⁰ TİSK İşveren Dergisi, s.4.

sektör büyük bir kriz yaşayacaktı. Ancak, bu beklenti gerçekleşmemiş sektör daha az bir etkiye maruz kalmıştır.

Otomotiv sektörünün krizlerden kurtulması için alınması gereken tedbirler şöyle sıralanabilir:

1. Ek Taşıt Alım Vergisi yerli araçlar için tümü ile kaldırılmalıdır (Otomobil ve Minibüs). Bu oran otomobilde %12'den bakanlar kurulu kararı ile en fazla %6'ya kadar indirilebiliyor. %6'yı geçen indirim için kanun değiştirilmesi gerekmektedir.

2. Katma Değer Vergisi: Otomobilde %23 olan KDV oranı %15'e indirilmeli, ticari araçlarda %15 olan KDV oranı %5'e inmelidir. Böyle bir uygulama sonucunda talep canlanacak, artacak üretimin yaratacağı vergi potansiyeli sayesinde orta vadede vergi gelirleri artacaktır.

3. İkinci el satışlarda KDV indirimi yapılmalı; bu oran minimum düzeye çekilmelidir.

4. Ticari araçlar için Halk Bankası kredileri açılmalıdır.

5. Eximbank kredileriyle sektör desteklenmeli ve buna eş olarak ihracat garanti sistemi getirilmelidir.

6. Tüketici finansmanı konusunda gelişmiş ülkelerde yaygın olarak kullanılan ihtisaslaşmış özel finans kurumlarının kurulmasına ilişkin yasal düzenlemeler çabuklukla yapılmalıdır.

7. Kamu kuruluşları ve yerel yönetimlerin ihtiyaçları yerli üretim araçlarla giderilmelidir.

8. Otomotiv sanayii ürünlerinin yurt içi ve yurt dışında tanıtılması amacıyla fuarlara katılma, yeni pazarlara girme ve mevcut pazardaki

pazar payını artırıcı reklam yapılması sportif ve kültürel faaliyetlerde sponsorluk ile ilgili pazarda tanınmasını sağlamalıdır.

9. Oluşacak krizler için dar boğaz giderici ve kriz önleyici yatırımlara yer verilmeli ve kriz anının giderilmesi için gerekli tedbirlerin önceden düşünülerek önlemler alınmalıdır.

10. Araştırma-Geliştirme faaliyetlerine önem verilmesi, devlet tarafından desteklenmesi gerekmektedir.

11. Belirli süreli üretime ara verilmesi sırasında işçilerin işten çıkarılmaları yerine işgücü fazlası işçilerin bu süre içinde kısa süreli çalıştırılmaları ve çalıştıkları oranda ücret almalarını sağlayıcı önlemler alınmalıdır.

12. Üniversitelerde otomotiv mühendisliği bölümünün kurulması ve mühendis işçi arasında ara insan görevini yapabilecek teknisyenleri yetiştirecek okullarını açılması yararlı olacaktır.

13. Bedelsiz ithalata artık yeni araç ithalatı imkanı bulunduğundan bu uygulamaya son verilmelidir.

14. Sektörün komple araç ithalatına karşı yerli sanayii gözeterek şekilde kota uygulanmasına geçilmeli, dumpingli ithalatın önlenmesi için gerekli önlemler alınmalı, sektörün ihracat potansiyelini geliştirmek amacı ile özel teşviklerle donatılmalı ve hedef pazarlar için gerekli devlet desteği sağlanmalıdır.

Düşük milli gelir, dengesiz gelir dağılımı, yüksek enflasyon ve otomotiv sanayii ürünlerine uygulanan yüksek vergilerden dolayı taşıt

satışları düşmektedir. Gelir dağılımında yapılacak iyileştirme ve taşıt vergilerinde bir indirim yapıldığı takdirde taşıt araçları talebinin artma eğilimi göstereceği açıktır. Artan talep ile sektör dinamizm kazanmaktadır. Üretim hacmi arttıkça çoğalan etkiyle otomotiv sektörü kendinden başka üretiminde hammadde ve malzemesini kullandığı diğer sanayii kollarınında canlandırmaktadır. Bu nedenle otomotiv sanayii, üretimi, istihdamı, katma değeri, ihracatı ve yatırımları ile gerek teknolojik gerekse ekonomik gelişmeye sağlayacak temel özelliklere sahip bir sektör olmaktadır.

SONUÇ

Bedelsiz ithalat uygulamaları Türk ithalat rejimi içerisinde görülmektedir. I. ve II. BYKP'larını kapsayan, 1963 ile 1972 yılları arasında Türkiye'nin ekonomik koşulları nedeniyle otomobil lüks bir tüketim malı olarak görülmüş ve ithalatına kısıtlamalar getirilmiştir. Bu nedenle, Türkiye'den otomobil ithalatı için döviz çıkmasını önleyen, bedelsiz ithalat uygulamaları yürürlüğe konulmuştur.

Yurt dışında çalışan vatandaşlarımız tasarrufları ile aldıkları otomobilleri yurda bedelsiz ithalat ile getirmektedir. Bu şekilde otomobil ithalatı için ülke içinden döviz transferi yapılmamakta ve döviz tasarrufu sağlanmaktadır. Günümüzde otomobil lüks bir ihtiyaç olmaktan çıkmıştır ve ithalatı serbest bir şekilde yapılmaktadır. 24 Ekim 1996 tarihindeki bedelsiz ithalat kararnamesi ile bu hak yurt içinde yerleşik vatandaşlara da verilmiştir. Bu nedenle bedelsiz ithalat uygulaması ilk amacından uzaklaşmıştır. Türkiye'de bu tür bedelsiz ithalat uygulamalarına gerek kalmamaktadır.

Bedelsiz ithalat kararnamesi ile kullanılmış otomobil ithalatına izin verilmesi, Türk otomotiv sektörünü olumsuz etkilemekte olan bir gelişmedir. Bedelsiz otomobil ithalatı ile yerli otomobil talebi azalarak, satışları düşürmekte dolayısıyla üretim miktarı da düşmektedir. Otomobil üretiminin düşmesi ise otomotiv sanayiinde otomobil üretiminde bulunan firmaların istihdamına, ihracatına ve yatırımları üzerine zincirleme olarak azaltıcı yönde olumsuz bir etki yaratmaktadır.

İthal otomobillere olan talep sektörün üretimini düşürmüştür. Bunun üzerine, bedelsiz ithalat ile ithal edilen otomobillerde sektörün 1996 yılı satışlarının %18'ini kapsamaktadır. Bu durumda bedelsiz ithalat ile yerli satışlar bu oranda azalış göstermektedir. Ayrıca bedelsiz ithalat ile sektörün %9 oranında bir istihdamını kaybettiği görülmektedir. Bu iki etki yatırımların azalmasına ve ihracatta yaşanan zorlukların artmasına neden olmaktadır.

Bedelsiz ithalat ile oluşacak ithalattan dolayı ithalat ihracatın üzerinde, ithalat kadar değer alarak gerçekleşecek ve dış denge üzerinde olumsuz bir etki yaratacaktır. Ülke içinde daha verimli alanlarda kullanılacak döviz, ithalat ile yatırım yerine tüketime yönelmiş olacaktır.

Hükümet kaynak yaratma amacıyla yürürlüğe koyduğu bedelsiz ithalat kararı ile toplam 34.245 adet hesabı %15 bir faiz oranında kullanmaktadır. Kaynağın maliyeti oldukça yüksektir. Özel ithalat döviz hesapları, vergi gibi geri dönüşsüz bir kaynak olmayıp, bir yıl sonra ana para ve faiziyle birlikte geri ödenmesi gerekmektedir. Ayrıca yerli satışların düşmesi ise otomobilden alınan yüksek vergilerinde azalmasına ve devletin gelir kaybına uğramasına neden olmaktadır.

Kullanılmış otomobillerin ithalatı, çevre kirliliği ile yol emniyeti açısından birçok sorunu beraberlerinde getirmektedir. Bu uygulama sonucu işten çıkarılanların ve ailelerinin yaşayacağı burukluk ve sektörü etkileyen bu tür kararların yürürlüğe konması, hükümete karşı güveni sarsmaktadır. Girişimciler bu nedenle yatırımlarında vazgeçebilmektedir.

Başlangıçta, otomobil üreticileri 80-100 bin adetlik bir bedelsiz otomobil ithalatını tahmin etmekteydi. Bunun sektöre vereceği büyük

zarardan endişe duyulmaktaydı. Ancak hükümetin 25 bin adeti geçmemesi için önlem alındığını açıklamasına rağmen 33218 adete ulaşmıştır. Bunun sektöre etkisi 80-100 bin adete göre daha az bir etkide olmaktadır.

Otomotiv sektörü, gümrük birliği süreci içinde elde ettiği 2001 yılına kadar korunma hakkı, bedelsiz ithalat ile çalışmakta ve zorla elde edilen bu haktan kolay bir şekilde vazgeçilmektedir. Ayrıca bu durum, imza edilen anlaşmalar açısından bir güvensizlik ortamı yaratmakta ve Avrupa Birliği'ne Türkiye'nin entegrasyonunu olumsuz etkileyebilecek bir gelişmedir.

Sanayileşme çabası içindeki gelişmekte olan ülkelerin, bu hedefini gerçekleştirebilecek ve tüm sanayii kolları ile ilişkisi olan sektör, otomotiv sektörüdür. Bir ülke ekonomisinin tümü için sanayileşme hamlesi otomotiv sektörü temel alınarak başlanabilir. Sanayii sektörü içinde önsel ve gerisel bağı çok yüksek olan otomotiv sektörü, ekonomide yaşanan krizlerden ve siyasi kararlardan çok çabuk etkilenebilmektedir. Bu nedenle yapısı gereği hassas bir sektördür.

Türkiye'de kırk yıl gibi kısa sürede, otomotiv sektörü büyük bir gelişme sağlayarak, imalat sanayimiz içerisinde üçüncü büyük sektör olmuştur. Yarattığı katma değer, sağladığı istihdam, yarattığı ihracat hacmi ve kamuya aktardığı vergiler ile ekonomimize büyük bir katkı sağlamaktadır.

Otomotiv sanayii talebi canlandırılarak, firmaların kapasitelerinin tam kullanıldığı takdirde sektörün üretimi, istihdamı, ihracatı, yatırımlarının hız kazanacağı ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle hassas dengeler üzerinde durmakta olan otomotiv sektörünü ilgilendiren kararların daha dikkatli alınması gerekmektedir.

Otomotiv sanayiini ekonomik olarak olumsuz etki yapacak ve sekteye uğratacak kararların yerine sektörü harekete geçirecek, dinamizm kazandıracak kararların alınması daha yerinde olacaktır. Otomotiv sanayimizin dünya piyasalarında rekabet edebilecek koşulları yakalaması için talebi artıracak politikalar seçilmeli ve ölçek ekonomisi yakalanmalıdır. Buradan hareketle otomotiv sanayimiz ile doğrudan veya dolaylı olarak bir çok sanayii dalını etkileyerek topyekun bir sanayileşme hamlesi yapılabilir. Otomotiv sanayii bu bakımdan öncü bir sektör olmaktadır. Bu durum ise otomotiv sanayii için umut verici beklentileri doğurmaktadır.

YARARLANILAN KAYNAKLAR

- ALKİN, Erdoğan : **Uluslararası Ekonomik İlişkiler,**
İstanbul, 1990.
- AZCANLI, Ahmet + : **“Türk Otomobil Sanayinin Tarihsel
Gelişimi”, Otomobil Sanayi Derneği,**
İstanbul, 1995.
- BEŞORAK, Yavuz : **“Otomotiv Sanayimizin Dünü, Bugünü ve
Yarını” Yan Sanayi Semineri, MPM
Yay.No:244, Ankara, 1981.**
- ÇİMEN, Ahmet : **Gümrük Birliği ve Avrupa
Topluluğu Türkiye İlişkileri,**
Ankara,1996.
- ENGİN, Erdoğan : **24 Ocak Ekonomik İstikrar
Tedbirlerinin Türkiye'nin
İhracatında Meydana Getirdiği
Yapısal Değişim, Anadolu Üni. Yayın
No.277, Eskişehir, 1988.**
- HAN, Ergül : **Az gelişmişlik ve Kalkınma
Ekonomisi, Eskişehir,1994.**

- HİÇ, Mükerrerem : **Montaj Sanayii Gelişmesi, Sorunları ve Ekonomimizdeki Yeri**, İstanbul, 1973.
- ILGIT, Gökhan + : "Bedelsiz İthalatın İlk Etkileri Görülmeye Başlandı", **MESS İşveren Gazetesi**, S.685, Aralık 1996.
- KAYA, M. Emin + : **İthalat 95**, Ankara, 1990.
- KARLUK, Rıdvan : **Uluslararası Ekonomi**, İstanbul, 1991.
- KARLUK, Rıdvan : **Türkiye Ekonomisi**, Beta Basım A.Ş., İstanbul, 1996..
- KARLUK, Rıdvan + : "Bedelsiz Otomobil İthalatı Üzerine Düşünceler", **Eskişehir Ticaret Odası Dergisi**, Sayı.65, Eylül-Ekim 1996.
- KARLUK, Rıdvan + : **Gümrük Birliği Dönemecinde Türkiye**, Ankara, 1997.
- KARLUK, Rıdvan : "Türk Otomotiv Sektörü ve Uzakdoğu Firmalara Verilen Teşvikler", **Eskişehir Ticaret Odası Dergisi**, Sayı:67, Nisan-Mayıs 1997.
- KILIÇBAY, Ahmet : **Türk Ekonomisi**, T.İş Bankası Yayınları, Ankara, 1992.

- KIRAÇ, İnan : "Bedelsiz Kullanılmış Oto İthalatına Büyük Öfke", **Makina Magazin Dergisi**, S.5, Eylül 1996.
- KUTLU, Erol : **Dünya Ekonomisi**, Eskişehir, 1994.
- MÜFTÜOĞLU, Fahri : **Otomotiv Sanayii**, T.İş Bankası İktisadi Araştırmalar Müdürlüğü, Ankara, 1984.
- SEYİDOĞLU, Halil + : **Uluslararası İktisat**, Güzen Yay. No.9, İstanbul, 1994.
- TEZEL, Yahya S. : **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)**, Yurt Yay., Ankara, 1986.
- TEZER, Ercan : "Gümrük Birliği'ne Hiç Bir Zaman Karşı Çıkmadık", **Kurye Dergisi**, 28.Nisan 1996.
- TOGAN, Sübidey : **1980'li Yıllarda Türk Dış Ticaret Rejimi ve Dış Ticaretin Liberasyonu**, Türk Eximbank Araştırma Dizisi No.1 Ankara, 1993.
- ORHAN, İbrahim + : "Bedelsiz İthalat ve Teşvik Kısılacı", **Cumhuriyet Ekonomi Dergisi**, 30 Aralık 1996.
- ÖZKALE, Lerzan + : "Otomobil Sektörü ve Bedelsiz İthalat", **Makina-Magazin Dergisi**, Sayı:6, Ekim 1996.

- ÜNSAL, Necla : **Otomotiv Sanayiinde Kapasite Kullanımı ve Verimlilik**, MPM Yay. No:392, Ankara, 1989.
- WOMACK, J. Jones, D. ROSS D. : **Dünyayı Değiştiren Makina**, OSD.Yay. Çev. Osman KOBAK, İstanbul, 1990.
- DİE : **1923-1995 İstatistik Göstergeler**, Ankara, 1996
- DPT : I.B.Y.K.P., Ankara, 1963.
- DPT : II. B.Y.K.P., Ankara, 1967.
- DPT : III. B.Y.K.P., Ankara, 1973.
- DPT + : **Karayolu Taşıtları İmalat Sanayii (VI.B.Y.K.P.ÖİK Raporu)**, Ankara, 1991.
- DPT : **3 İzmir İktisat Kongresi, Otomotiv Sanayii Çalışma Grubu**, Eskişehir, 1994.
- VAKIFBANK + : **Gümrük Birliği'nin Türk Ekonomisine Muhtemel Etkileri**, Ankara, 1994.
- TİSK İşveren Dergisi + : **"Bedelsiz Otomobil İthalatı, Üretimi Olumsuz Etkiler"**, S.12, Eylül 1996.
- _____ : **Cumhuriyet Ekonomi Dergisi**, 30 Aralık 1996. +
- _____ : **Ekonomist Dergisi**, 8 Eylül 1996. +
- _____ : **EKONOMİK TREND**, 16.Eylül.1996.+
- _____ : **Hürriyet Gazetesi**, 17 Kasım 1996.

-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
- : Hürriyet Gazetesi, 1 Mayıs 1997. +
- : Makina-Magazin Dergisi, Eylül 1996. +
- : SABAH Gazetesi, 20.Eylül.1997. +
- : RADİKAL Gazetesi 3.Şubat.1997. +
- : OSD. Aylık Haber Bülteni, (Eylül 1996- Eylül 1997). +
- : OSD. Çevre ve Otomotiv Sanayii, İstanbul, + 1993.
- : OSD, Türk Otomotiv Sanayii Genel İstatistik Bülteni, İstanbul, 1996
- : YENİ YÜZYIL Gazetesi, 14 Ocak 1997. +
- : YENİ YÜZYIL Gazetesi, 3.Şubat.1997.