

Devalüasyon - Yeni Vergiler

ve

Otomotiv Sanayii

Prof. Dr. Mükerrerem HİÇ

I — BİRİNCİ VE İKİNCİ BEŞ YILLIK PLÂNLARDA VE FİNANSMAN KANUNUNDA İZLENEN MONTAJ SANAYİİ POLİTİKASI

Devalüasyon ve Finansman Kanununun getirdiği yeni vergilerin özellikle montaj sanayiine yöneltilmiş olması bu sanayi kolunda maliyet ve fiyatların şiddetle yükselmesi sonucunu doğurmuştur. Yüksek fiyatlar karşısında satışların azalması ve istihsalin kısılması ikinci bir safhada maliyetleri devalüasyonun ve vergilerin de üstünde yükseltmiş, montaj sanayiini büsbütün güç bir durumda bırakmıştır. Devalüasyondan ve Finansman Kanunundan en çok müteessir olan otomotiv sanayiidir. Bu sanayi kolunda istihsal ve istihdam azalması şimdiden önemli oranlara varmış, yan sanayiin gelişmesi durmuş ve yabancı özel teşebbüsün iştirak edeceği birçok yatırım projelerinden vazgeçilmiştir.

Halbuki, gerek Birinci ve gerek İkinci Beş Yıllık Kalkınma Plânlarında montaj sanayiinin ve özellikle otomotiv sanayiinin korunması ve geliştirilmesi, böylece yerli imalât oranı yüksek millî sanayie dönüştürülmesi hedef tutulmuştu. Bu hedefi gerçekleştirmek üzere, otomotiv sanayii bugüne kadar mutlak gümrük himayesi, iç istihsal vergilerinde bazı muafıklar ve diğer tedbirlerle teşvik edilmekteydi. Bu müsait ortam içinde ve Hükümet organlarından gelen baskıların da etkisiyle sanayiinin yerli imalât payı yükselmişti. Öyle ki, atılacak son bir adım ile bu sanayiinin millî sanayie dönüşmesi kapıları açılmıştı. İşte, tam böyle bir devreye girilmişken çıkartılan Finansman Kanununda, belki de montaj sanayii ve otomotiv sanayii hakkında yapılan tek taraflı ve ağır tenkitlerin etkisi altında kalınarak teşvik politikasından vazgeçildiği ve aksine, bu sanayiinin gelişmesini kösteklemek hedefine yönelindiği görülmektedir.

Nitekim, devalüasyon ve gümrük vergilerindeki yükselmeler yanında yeni Finansman Kanunu otomotiv sanayiine ayrıca diğer sanayi kollarm-dakinin üstünde istihsal ve satış vergileri getirmektedir. Demek ki, 1967 yılında İkinci Beş Yıllık Kalkınma Plânını kabul eden aynı Parlâmento bu sefer 1970 yılında çıkarttığı Finansman Kanunu ile tam bir dönüş yaparak montaj sanayiine ve otomotiv sanayiine karşı tutumunu değiştirmiş bulunmaktadır.

Böyle âni tutum değiştirmesi, doğru yönde olsa yine bir derece mazur görülebilirdi. Ne var ki, montaj sanayii ve otomotiv sanayii için Kalkınma Plânlarında öngörülen koruma ve geliştirme stratejisinin daha doğru, Finansman Kanununda öngörülen baltalama stratejisinin ise yanlış olduğunu kesinlikle söyleyebiliriz. Gerçi, ödemeler bilânçosu açıkları önümüzdeki yıllarda ihraç sanayiine ve aynı zamanda ihracat kaynağı olarak tarım kesimine öncelik verilmesini gerektirmektedir. Fakat, bu husus montaj sanayiinin kösteklenmesi gerekeceği anlamına gelmemelidir. Çünkü, herşeyden önce ekonomik kalkınma ve gelir artışı ile birlikte montaj ve otomotiv sanayii mamûllerine talep artacak ve bu mamûller geniş halk kütlelerinin yaşama seviyesini yükselten unsurlar olacaktır. Ayrıca, özellikle otomotiv sanayii, tarım başta olmak üzere diğer faaliyet alanlarında verimliliği doğrudan ve dolaylı yollarla arttırmakta ve ekonomik kalkınmaya bir de bu yönden katkıda bulunmaktadır. Ödemeler bilânçosu açısından ise, verimli çalışır hale getirilecek bir ithal - ikame sanayi kolunun ihracat sanayiinden farkı yoktur. Kaldı ki, gerek montaj gerek otomotiv sanayii için mahdut çapta da olsa ihracata geçmek imkânları mevcuttur.

Bu şartlar altında, Finansman Kanununda öngörülen, montaj ve otomotiv sanayinin kösteklenmesi politikasından vazgeçilerek kalkınma Plân ve Programlarında öngörülen koruma ve geliştirme politikasına yeniden dönülmesi daha doğru olacaktır. Ancak, bu sanayi kollarındaki çeşitli problemlerin bir an önce halledilmesi, bu arada, verimli olmak şartıyla, yerli imalât oranının artırılması istenebilir. Bu açıdan baktığımızda, otomotiv sanayii esasen normal gelişme seyrini takip etmekteydi. Ne var ki, Finansman Kanununun getirdiği belirsizlik ve köstekleme havası içinde ve maliyet fiyatlarındaki yükselmeler, talepteki azalmalar dolayısıyla istihsal kısılmış, motor ve aktarma organları alanındaki yeni yatırımlar tehlikeye düşmüştür. Böylece de, Finansman Kanunu otomotiv sanayiinde yerli imalât hedefinin gerçekleştirilmesi imkânlarını ortadan kaldırmış olmaktadır.

Az gelişmiş yahut gelişen ülkeler çerçevesi içinde ele alınacak olursak, herhangi bir ithal - ikame sanayi kolunun normal, yahut ekonomik bakımdan verimli olan bir gelişme süreci vardır. Yeni kurulan ithal - ikame sanayi kolları verimlilik ve kârlılık prensibiyle çalışan piyasa ekonomisinin çizdiği bu normal sürece uyarlar. Buna göre, mahdut bir ihtiyaç ve taleple karşılanan herhangi bir mal ilk önce ithalât ve ticaret konusu olur. Talep belirli bir seviyeye ulaştığında ise yerli imalât oranı nispeten düşük bir montaj sanayii kurulur. Bu safhada, yerli imalât esas itibariyle basit işçiliğe inhisar eder ve hiç olmazsa bu basit işçilikten döviz tasarrufu sağlanır. Yine bu ilk safhada firma cesameti küçük, maliyetler ise yüksektir. Firma cesametinin küçük olması bahis konusu mamûle karşı talebin mahdut olması yanında imalât bilgi ve tecrübe noksanı ve dolayısıyla de rizikonun yüksekliğiyle ilgilidir.

Nitekim, daha bu ilk safhada, bilgi ve tecrübe noksanına rağmen, büyük cesamette firmalar kurulur, büyük sermaye yatırımları yapılır ve mamûlün yerli imalât oranı yüksek tutulursa, sonuçta büyük sermaye kayıplarıyla karşılaşılacaktır. Demek ki, kuruluş yahut montaj safhasında firma cesametinin küçük tutulması bir taraftan maliyetleri yükseltirken diğer taraftan büyük sermaye kayıplarını önleyebilmekte ve bu ikinci yönüyle, hemen büyük yatırım projelerine girişilmesi şikkına kıyasla çok daha ekonomik olabilmektedir. Zamanla, gerek iç talebin, gerek imalât tecrübesinin artmasına paralel olarak ise, firmaların cesameti büyüyecek, aynı zamanda yerli imalât oranı yükseltilecektir.

Bu gelişme süreci sonucunda bahis konusu sanayi kolu montaj seviyesinden çıkacak, verimlilik ve maliyetler yönünden dış pazarlara kıyasla rekabet gücü kazanmış olacak ve herhalde içeride ithal - ikame fonksiyonunu verimli şekilde başarabilir hale gelecektir. Hattâ, ihracata yönelmesi dahi söz konusu olabilir.

Hemen belirtelim ki, bu safhada dahi % 100 yerli imalât oranı hedefi uygun olmayabilir. Yerli imalât oranını verimli şekilde yükseltmenin bir hududu vardır ve bu hududa erişildiğinde artık yerli imalât oranını % 100'e yükseltmek üzere masraflı yatırımlara girişilmektense başka sanayi kollarına yönelmek daha ekonomik olacaktır.

Nitekim, otomotiv sanayii için gelişmiş ülkelerde dahi % 100 yerli imalât oranı aranmaz ve gerek geniş ihtisasa dayanan parçaların, gerek aksine ,çok basit işçiliğe dayanan ve bu sebeple de gelişmiş ülkede maliyeti yüksek olan parçaların dışarıdan tedariki daha ekonomik olabilir. Türkiye için komple araba ihracı uzun bir süre söz konusu olamaz. Nispe-

ten basit teknikle imâl edilen ve daha çok işçiliğe dayanan bir kısım parçaları gelişmiş ülkelere ve bu arada AET ülkelerine ihraç etmek imkânları ise bir an önce araştırılmalıdır.

Bir sanayi kolunun kaç yıl içinde montaj seviyesinden çıkarak verimli çalışan yerli yahut millî bir ithal - ikame sanayii haline geleceği çeşitli faktörlere bağlıdır. Birinci faktör, o sanayi kolunun teknik ve ekonomik özellikleriyle ilgilidir. Otomotiv sanayii ileri bir teknik gerektirdiğine ve çok çeşitli yan sanayiinin kurulmasına bağlı bulunduğuna göre, bu süre herhalde 20 yıldan daha az olamaz. Nitekim, ülkemizde de ilk ticaret nüveleri 1948 - 50 yıllarında, ilk montaj nüveleri 1955 ve 1958 yıllarında kurulan otomotiv sanayiinin yerli imalât oranı yüksek bir millî sanayii haline gelmesi ancak 1973 yılında mümkün olabilecekti. Buna mukabil, işçilik payı daha yüksek olan diğer sanayi kolları ise montaj safhasını daha kısa bir süre içinde aşabilirler. Nitekim, ülkemizde de, buzdolabı başta olmak üzere, bu hususta çeşitli misaller verilebilir.

Bu süreyi etkileyen ikinci önemli faktör, hükümetin izlediği politika ve bahis konusu sanayi kolunu ne derece etkin şekilde desteklediğidir. Bilgili ve etkin bir destekleme politikası bu süreyi hiç şüphesiz ki kısaltır. Nitekim, ülkemizde Hükümetler, montaj ve otomotiv sanayi kollarını ilk kurulduğu 1958 yılından bu yana etkin şekilde desteklemek suretiyle gelişme süresinin kısaltılmasına yardımcı olmuşlardır. İşte, tam bu politikanın semeresi alınırken ve otomotiv sanayiinin son bir hamle ile yerli imalât oranı yüksek bir millî sanayie dönüşmesi kapıları açılırken, Finansman Kanunu ile ters bir dönüş yapılmış, yeni vergilerle maliyetler ve fiyatlar yükseltilmiştir. Bu ortam içinde yeni yatırımların tehlikeye düşmesi sonucunda, otomotiv sanayinde yerli imalât hedefi ya hiç gerçekleştirilemeyecek, ya da en azından uzun süre için geriye atılmış olacaktır. O halde, otomotiv sanayiinde yerli imalât hedefinin bir an önce gerçekleştirilmesi için, hükümetin yeniden koruma politikasına dönmesi şarttır.

II. OTOMOTİV SANAYİİMİZİN GELİŞME SÜRECİ

Otomotiv sanayiiimiz verimlilik ilkesi ve piyasa ekonomisinin çizdiği normal gelişme sürecine uygun bir gelişme çizgisi takip etmiş ve önce montaj sanayii olarak kurulmuş, ilk başlarda ancak basit işçilik işlemleri başarılı olmuştur. Fakat, zamanla yerli imalât oranı yükselmiştir. Bugün ise yapılacak son bir hamle ile yerli imalâtın gerçekleştirilmesi kapıları açılmış bulunuyordu.

Otomotiv sanayiimizin tarihçesine daha yakından bakacak olursak, taşıt araçları ve makine ithalâtı ve ticaret ilk nüvelerinin 1948 - 50 yıllarında kurulduğunu görmekteyiz. Bu tarihte başlayan dış yardımlarla 1951 - 53 yıllarında tarımda makineleşme gerçekleştirilmiş, traktör adedinin süratle artırılması sonucunda ekilebilir arazi hududu genişletilmiş ve tarım kesiminin geliri yükseltilmiştir. Yine aynı dönemde karayolları yapımına da hız verilmiş, bu da bir taraftan tarım kesimi verimliliğini artırırken diğer taraftan taşıt araçları için gerekli alt - yapıyı teşkil etmişti.

Ancak, 1954 yılında kötü iklim sebebiyle tarım kesiminin ve dolayısıyla de tüm ekonomimizin geliri düşmüş, fiyatlar âni bir yükselme göstermiştir. Bir taraftan 1950 - 53 dönemindeki Kore konjonktürü, iyi iklim gibi müsait şartların ortadan kalkması, diğer taraftan yatırımların kötü plânlanması, para arzının devamlı şişirilmesi gibi sebeplerle 1955 - 58 yıllarında kalkınma hızı düşük kalmış, fiyatlar süratle yükselmeye başlamıştır. Bu dönemde uygulanan fiyat kontrolleri sonucunda belli başlı ithalât mallarında, bu arada traktörde ve tarım makinelerinde karaborsa baş göstermiştir. Dış ödemeler bilançosunda ise tıkanıklıklar başlamış, dış yardımlarda bir azalma vuku bulmuştur. Sonuçta, 1958 - 60 yıllarında yeni bir istikrar programı yürürlüğe konmuş önce fiilen, sonra da resmen devalüasyon yapılarak paramızın dış değeri düşürülmüştür.

İşte, 1954 - 58 dönemindeki ithalât tıkanıklıkları, mal darlığı, yüksek fiyatlar ve karaborsa tecrübelerini gözönünde bulunduran Hükümet ve iş çevreleri ülkemizde ithal - ikame sanayinin bir an önce kurulması ilkesini kabul etmişlerdir. Böylece, karayolları taşıtları ve tarım makineleri montaj sanayii de bu dönemde kurulmuştur.

1963 - 67 yıllarını kapsayan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Plânında imalât sanayiinin ana ilkeleri Tarım Aletleri ve Makineleri İmalât Sanayii ile Taşıt Onarım ve İmalât Sanayinin hedefleri tespit edilmişti. Buna göre, başta traktör olmak üzere, tarım makineleri imalâtı genişletilecek, böylece tarım kesiminde daha ileri üretim teknikleri kullanılması imkânları açılacaktı. (*Birinci Kalkınma Plânı, sayfa : 338*) Karayolları Taşıtları Sanayii ise montajdan başlayıp kademeli olarak yurt içinde imalâta kadar yükselecek şekilde geliştirilecekti (*Sayfa : 342*). Diğer taraftan, genel bir ilke olarak, yeteri kadar ve istenilen nitelikte yerlisi yapılan mamüllerin ithalâtının, koruma hedeflerine uygun şekilde denetlenmesine, ya da tüm yasaklanmasına gidilecekti (*Sayfa : 205*). Nitekim, bu ilkeler dahilinde otomotiv sanayiini korumak üzere 1963 yılından itibaren bedelsiz ithalât dışımda — komple taşıt aracı ithalâtı durdurulmuştur. 1964 yılından

İtibaren ise tanzim edici bir unsur olarak Montaj Sanayii Talimatnamesi çıkarılmıştır. Otomotiv sanayii bu destekler ve tanzim edici Hükümet müdahalesi sayesinde Birinci Plân dönemi boyunca süratle gelişmiştir. Nitekim, 1963 yılında bu sanayi kolunda sadece 8 kuruluş mevcut iken bu sayı 1967 yılında 20'ye çıkmıştır. Yine bu tarihte seri halde otomobil imâl ve montajına başlanmıştır. Kurulan otomotiv montaj sanayii talep yaratmak suretiyle yan sanayii teşvik etmiş, böylece yerli imalât oranı süratle yükselmek yoluna girmiştir.

1968 yılından itibaren yürürlüğe giren İkinci Beş Yıllık Plân otomotiv sanayii için genellikle daha da müsait bir ortamı hedef almıştır. Nitekim, bu plânda sanayileşmeye öncelik verilmekte, sanayi kesiminin gelişerek ekonomiyi sürükleyici bir kesim haline gelmesi hedef tutulmaktadır. Plânda, özel teşebbüsün de çeşitli politika tedbirleriyle teşviki derpiş edilmektedir.

Yine, İkinci Kalkınma Plânında gerek tarım âletleri ve Makine İmalâtı Sanayii (Sayfa : 497) gerek Karayolları Taşıtları İmalât Sanayii için (Sayfa : 515) yerli parça oranının büyük ölçüde artırılması öngörülmektedir. Buna uygun olarak İkinci Plân döneminde, binek otomobilinde yerli imalât gerçekleştirilecek, diğer taşıtlarda da yerli imalât oranının yükseltilmesi için yan sanayinin gelişmesi sağlanacaktır (Sayfa : 515). Ayrıca, bu sanayi kolunda model ve tip sayısının azaltılması süreci de süratlendirilecektir (Sayfa : 516).

Otomotiv sanayinin 1963-68 döneminde, müsait koruma ortamı içindeki süratli gelişmesi ve millî ekonomiye katkıları *Tablo 1* yardımıyla daha iyi tespit edilebilir. Yan sanayii de hesaba katarsak, otomotiv sanayinin bugün ülkemizde önemli bir faaliyet kesimi haline geldiği kolaylıkla görülür. Bu sanayide çalışan işçi sayısı ve sanayinin ekonomiye sağladığı yıllık döviz tasarrufu özellikle kayda değer rakamlara ulaşmaktadır. Ayrıca; 1971, 1972 yıllarında gerçekleştirilmek üzere, iki otomobil, iki dizel motoru, bir aktarma organları, bir traktör, bir traktör tevsii, bir elektrik donatımı projesi kabul edilmiştir ki, bunların toplam yatırım değeri 1.235 milyon TL. sı, çalıştıracağı işçi sayısı ise 8500 kişiyi bulacaktır. Demek ki, önümüzdeki yıllar bu sanayinin büyük bir hamle yapmasına şahit olacağız. Ne var ki, son Finansman Kanununun getirdiği belirsizlik ve köstekletici tutum dolayısıyla yatırımcılar bu projelerin bir kısmından tamamen vazgeçmiş bulunmaktadır; bir kısım projeler ise herhalde geciktirilecektir.

İlk olarak basit montaj seviyesinde faaliyete başlayan otomotiv sanayimiz yerli imalât oram bakımından da büyük bir mesafe katederek bugün (1970) yılında aşağıdaki yerli imalât oranlarını gerçekleştire hale gelmiştir.

Binek Otomobili	: % 70
Kamyon, Kamyonet,	
Minibüs	: % 55
Otobüs	: % 75
Otobüs Şasisi	: % 40
Traktör	: % 55

TABLO 1 *

OTOMOTİV SANAYİNİN GELİŞME SEYRİ (1963 - 68)¹

	Karayolları Taşıları		Traktör		Toplam	
	1963	1968	1963	1968	1963	1968
Yıllık İstihsal Adedi	3.468	21.521	8.530	14.870	12.018	36.391
Öz Sermaye ² (Milyon TL.)	67	430	59	141	126	571
Personel Sayısı	1.006	7.000	854	2.400	1.860	9.400
Yıllık Ücret (Milyon TL.)	11	78	8.5	30	19.5	108
Yıllık Döviz Tasarrufu ³ (Milyon \$)	1	25	3	12	4	37

- (1) Buradaki istatistiklerde yan sanayi hesaba katılmamıştır. Yan sanayi de hesaba katıldığında öz sermaye, personel sayısı ve yıllık ücret ödemeleri daha yüksek rakamlara varacaktır. Yıllık istihsal adedi ve değeri ise yan sanayinin etkilerini içine almaktadır ve değişmez.
- (2) Buradaki öz sermaye nominaldir. Mevcut sermayenin bugünkü değeri yahut cari fiyatlarla ifadesi halinde rakkam çok daha yükselecektir.
- (3) Yıllık döviz tasarrufu Montaj Sanayii Talimatnamesi ithalât ve yerli imalât oranı esasına ve istihsal edilen araç sayısına göre hesaplanmıştır. Ana ithalât parçaları dışındaki parçalardan bir kısmı da yine döviz gerektirdiğine göre, hakiki döviz tasarrufu oranı burada gösterildiğinden bir miktar daha düşük olacaktır. Yine, bu hesaplama metoduna göre özel yabancı sermayeye ödenen patent hakları transferlerinin etkileri gözönüne alınır; kâr transferleri ise hesaba katılmaz.

(*) **Kaynak** — Can Kırar, "Türkiye'de Otomotiv Endüstrisinin Doğuşu", Montaj Sanayii, İstanbul 1970.

Bu oranlar Montaj Sanayii Talimatnamesindeki esaslara göre hesaplanmıştır. İthalât payı bulunurken yalnız ana ithalât parçaları hesaba katıldığına ve fakat bu parçalar dışındaki parçalardan bir kısmı da yine ithalât gerektirdiğine göre, hakiki yerli imalât oram yukarıda zikredilenin altındadır. Ancak, bu fark, montaj ve otomotiv sanayiine karşıt olanların iddialarının aksine, çok büyük değildir. Diğer taraftan, yerli imalât oranı hesaplamalarına sabit sermaye yatırımları ve amortisman masrafını dahil etmek te bugün için bir bakıma doğru olmayacaktır. Çünkü, ülkemizde yatırım malları sanayii henüz gelişmediğine göre, makine amortismanı hemen bütün sanayi kolları için ithalât unsurudur.

Otomotiv sanayiinde bugün ulaşılmış olan yerli imalât oranı hakkında şu gibi gözlemler yapılabilir:

1. Bugünkü oranlarla dahi otomotiv sanayiimizi artık basit montaj safhasını atlatmış kabul edebiliriz.

2. Yine, bugün motor ve aktarma organları gibi yeni ve ağır temel sanayi kolları kurulmadığı müddetçe yukarıdaki yerli imalât oranlarının çok üstüne çıkmak mümkün değildir.

3. Son yıllarda, motor ve aktarma organları imali için iki büyük yatırım projesi Devlet Plânlama Teşkilâtınca kabul edilmiştir. Bu yatırım projelerinin gerçekleştirilmesiyle otomotiv sanayii son hamlesini de tamamlayarak yerli imalât hedefini gerçekleştirecekti. Fakat, daha önce de işaret edildiği gibi, Finansman Kanununun getirdiği belirsizlik ortamı ve yükler karşısında bu yatırım projelerinden vazgeçilmiş, böylece Plânlardaki yerli imalât hedefine erişilmesi imkânları da ortadan kaldırılmıştır.

III — MALİYET VE FİYAT YÜKSELMELERİ, TALEP VE YATIRIMLAR ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

Maliyetler ve Fiyatlar Arasındaki İlişki :

Daha önce de belirttiğimiz gibi, otomotiv sanayiinde devalüasyonun maliyet üzerindeki menfi etkileri yanında Finansman Kanununun getirdiği yeni vergiler maliyet ve fiyatları çok büyük ölçüde yükseltmiş, fiyat yükselmeleri talepte ve istihsalde kısımlara yol açmıştır. Sonuçta yıllık imalât programları kısıldığı ve hatta bir kısım müesseselerde çalışan işçi sayısı azaltıldığı gibi, bir kısım yatırım projelerinden de vazgeçilmiştir.

Kısaca, devalüasyon üzerine gelen Finansman Kanunu ile özellikle montaj ve otomotiv sanayiinin kösteklenmesi yoluna girilmiş, Birinci ve İkinci Kalkınma Plânlarında öngörülen koruma politikasından ise vazgeçilmiştir.

Halbuki, montaj sanayiine peşin hükümle karşıt olan bir kısım iktisatçıların iddialarına göre, gerek devalüasyon gerek yeni vergiler sadece ithalâtçıların ve montajcıların aşırı kârlarını azaltacaktı. Bu gibi iktisatçıların fiyatların piyasada arz ve talebe göre teşekkül edeceğini, herhangi bir fiyat yükselmesi karşısında talep kısılacağına göre, bu yola gidilmeyeceğini, böylece fiyatların maliyet yükselmelerinden etkilenmeyeceğini düşünmekteydiler. Hükümet çevrelerinde de çok iyi bilindiği gibi, bu iddia şu basit açıdan hatalıdır ki, otomotiv sanayiinde fiyatlar piyasada arz ve talebe terkedilmemiştir ve Sanayi Bakanlığı tarafından tespit edilmektedir. Fiyat tespit edilirken ise maliyetler üzerine asgari bir kâr marjı ancak bırakılmaktadır. Gerçi şahıslar arası yahut ikinci el satışlarda aynı taşıt aracı piyasada bazı hallerde bayi kuruluşun satış fiyatının üstüne çıkmakta, bu arada minibüs için bayi satış fiyatı ile piyasa fiyatı arasındaki fark önemli oranlara yükselmekteydi. Fakat, dikkat edilirse herşeyden önce bu fark imalâtçı yahut bayi firmaya değil, yeni taşıtı satıcı firmadan alarak piyasada satan şahıslara gitmekteydi. Kısaca, piyasada talep eski maliyet ve fiyata kıyasla fazla gelmekte ve aradaki farktan uzun bir beklemenin mükâfatı olarak, siparişi ilk yapan şahıslar faydalanmaktaydı. Ancak, zamanla gerek devalüasyon gerek işçilik, enerji ve diğer kalemlerdeki yıllık artışlar bir taraftan maliyetleri ve fiyatları yükseltirken, diğer taraftan Finansman Kanunu ile bu sanayi kösteklenmeseydi yeni yapılacak yatırımlar ve tevsi projeleri ile bu yüksek maliyet ve fiyat üzerinden yıllık imalât yahut arz arttıracaktı. Böylece, önümüzdeki birkaç yıl içinde piyasada eskiye kıyasla yüksek bir fiyat üzerinden arz ve talep dengesi kurulabilecek, piyasada şahıslar arası yeni taşıt aracı satışlarına ve bu satışlarda fiyatın bayi satış fiyatının üstüne çıkmasına genellikle imkân kalmayacaktı.

Bu kere, devalüasyon üzerine binen yeni vergiler ise maliyeti ve fiyatları, esasen düşük olan kâr marjlarından fedakârlık yapıldığı halde, gerek eski bayi satış fiyatı gerek şahıslararası piyasa fiyatının çok üstüne çıkartmış bulunmaktadır. Bu durumda, talep belirli ve ani bir şekilde kısılmış, bunu istihlal ve istihdam azalmaları takip ederek ciddi bir kriz dönemi başlangıcına girilmiş, yatırım projelerinin bir kısmından vazgeçilmiştir.

Fiyat Yükselmesi ve Talepteki Kısılma :

Talepte bugün görülen kısılma ancak kısmen müşteri kitlesinin ani ve şiddetli fiyat yükselmeleri karşısında geçirdiği geçici şok yahut küskünlük ile izah edilebilir ve kısa sürelidir. Fiyatlardaki bu şiddetli yükselme talep üzerinde uzun süreli menfi etkiler mutlaka bırakacaktır. Gerçi, ileriki yıllarda halkın para gelirinin ve reel gelirinin artması, diğer mal fiyatlarının daha süratle yükselerek taşıt fiyatları ile aradaki farkı azaltması gibi sebeplerle hiç olmazsa bir kısım taşıt araçları talebi, bir süre sarsıntıdan sonra yine yükselmeye devam edecektir. Ne var ki, talepteki bu yükselme hızı, yeni vergilerin hiç konmamış olması şikkına kıyasla önemli oranda düşük kalacaktır. Bir kısım taşıt araçları için tam bir düzelme ise hiç söz konusu olamayacaktır. Kısaca, otomotiv sanayiinin yeni vergilerle bilerek kösteklendiğini ve bu hususta Hükümetin Kalkınma Plânlarında öngörülen koruma politikasından bilerek ters bir dönüş yaptığını eksinlikle görmekteyiz.

Nitekim, yeni vergilerden güdülen maksadın, montaj sanayiine peşin bir hükümle karşı çıkan bir kısım iktisatçıların iddiaları mucibince — aslında mevcut bulunmayan — aşırı montajcı ve ithalâtçı kârlarını vergi yoluyla devlete intikal ettirmekten dahi ibaret olmadığı açıktır. Asıl maksat otomotiv sanayiinin gelişmesini durdurmak, hatta bu sanayii yıkmaktır. Otomotiv sanayiini yıkmak isteyenlere göre, montaj sanayii ve bu arada otomotiv sanayii sadece zenginlere hitap etmekte, malı kısmen içeride imal etmek suretiyle döviz tasarrufuna değil, malı hiç imal etme şikkına kıyasla döviz kaybına yol açmakta ve böylece ekonomi için zararlı olmaktadır. Bu sebeble de montaj sanayiini kösteklemek, hatta yıkmak gerekmektedir. Bu kabil iddialar daha çok sol çevrelerden gelmektedir ve ilginç olan husus Hükümetin ve Parlâmentonun yeni Finansman Kanunuyla tam ters bir dönüş yaparak montaj ve otomotiv sanayiine karşı, aşırı sol ile adeta aynı paralele girmiş olmasıdır. Montaj sanayiinin ve otomotiv sanayiinin ekonomiye zarar getirdiği yolundaki iddianın çok yanlış olduğu, bugün iktisat politikamızda ihracat sanayiine öncelik vermekle beraber montaj ve otomotiv sanayiinin kösteklenmesi değil, desteklenmesine devam edilmesi gerekeceği bu etüdümüzün daha önceki kısımlarında belirtilmişti.

Son Hükümet Kararları ve Maliyet ve Fiyatları Yükselten Bellibaşlı Faktörler :

Daha dikkatli bir inceleme yapıldığında son günlerde taşıt araçları imalât maliyetini ve fiyatlarını etkilemiş olan bellibaşlı faktörlerin dört grupta toplanabileceği görülür:

1. Devalüasyon dolayısıyla ithal parçaları maliyetinde meydana gelen artış, buna bağlı olarak da gümrükte alınan vergilerin yükselmesi.

2. Finansman Kanunu ile getirilen ve vergi prensip ve tatbikatına aykırı olarak mükerrer şekilde hesaplanan Gider Vergisi. Otomotiv sanayiinde yalnız traktör ile treyler imalâtı yine eskisi gibi gider vergisinden muaf tutulmaktadır.

3. Yine Finansman Kanunu ile getirilen ve gerek ilk gerek ikinci el satışlarda uygulanacak olan Taşıt Alım Vergisi.

4. Bir yandan taşıt fiyatının diğer yandan banka kredileri faizinin ve krediyle ilgili vergilerin yükseltilmesi dolayısıyla özellikle kredili satış fiyatına binen finansman yükü artışları.

Son devalüasyon, vergiler, zamlar ve fiyat yükselmeleri doğrudan yahut dolaylı şekilde aşağıdaki imalât maliyeti kalemlerinde yıldan yıla meydana gelen artışları da süratlendirecektir.

5. İşçilik masrafları, son zamlar ve hayat pahalılığı karşısında muhtemelen yılda % 10-20 civarında bir artış gösterecektir.

6. Elektrik, akaryakıt gibi enerji kalemleri fiyatlarına devalüasyon kararı ile birlikte yapılan zamlar.

7. Yan sanayiden tedarik edilen lâstik ve diğer parçaların fiyatları da yine devalüasyon, akaryakıt ve enerji fiyatlarına yapılan zam, İşletme Vergisi ve işçilik maliyeti gibi sebeplerle artacaktır. (Prensip olarak perakende satışlarda uygulanan İşletme Vergisi imalâtçı firmaların toptan lâstik alımlarına dahi uygulanmaktadır).

Taşıt araçları imalât maliyetinin arttırılması yanında taşıt kullanımı ve onarımı masrafları da çeşitli yollardan arttırılmış bulunmaktadır. Taşıt kullanımı ve onarımı masraflarının artmasında rol oynayan belli başlı faktörler aşağıdadır:

8. Taşıt araçları yedek parçaları ve lâstik perakende satışlarına getirilen % 5 İşletme Vergisi. Traktör parçaları ve lâstiği İşletme Vergisinden istisna edilmekle beraber bu istisna bu sefer de diğer taşıtlarla müşterek kullanılabilen parçalar bakımından karışıklıklar çıkartabilecektir.

9. Akaryakıtta, benzin ve mazota yapılan zam burada taşıt kullanımını açısından yeniden zikredilebilir.

10. Yedek parça ve onarım nüvelerinin genellikle karşılaştıkları yıllık masraf artışları devalüasyon, son zamlar ve hayat pahalılığı dolayısıyla süratlenecektir.

Taşıt imalât maliyeti ve satış fiyatı aynı kalmasaydı dahi taşıt kullanımının ve onarımının daha masraflı hale gelmesi mutlaka taşıt talebini bir miktar azaltacaktı. Ancak, bugün taşıt imalât maliyeti ve satış fiyatlarında meydana gelen yükselmeler o kadar büyük oranlara varmaktadır ki, bu etüdde taşıt kullanımı ve onarımı masraflarında meydana gelen yükselmeler bir kenara bırakılarak sadece taşıt imalât maliyetini ve fiyatlarını etkileyen bellibaşlı faktörler üzerinde durulacaktır.

Devalüasyon ve Gümrük Resimleri :

10 Ağustos 1970 devalüasyonu ile resmî kur \$ 1 = 9 TL.'dan \$ 1 = 15 TL.'sma yükseltilmiş, buna bağlı olarak ithal parçalarının Türk lirası fiyatı da % 66.7 oranında bir artış göstermiştir. İthal parçaları Türk lirası değerindeki bu yükselmeye bağlı olarak, gümrükte alman gümrük vergisi, istihsal vergisi, rıhtım resmi ve belediye rüsumu da otomatik olarak hemen hemen aynı oranda yükselmiştir. Yine gümrükte abnan damga resmi ise % 25'den % 10'a düştüğü için, bu kalemde eskiye kıyasla net bir azalma sağlanmıştır. Ancak, müteakip kısımda verilen rakkamlardan da kolaylıkla anlaşılacağı gibi, damga resmindeki bu azalma, devalüasyonla birlikte diğer gümrük resimlerinde meydana gelen artışı telâfi etmekten uzaktır. Yine, devalüasyonla birlikte, ithal parçalarının sigorta ve navlunu da doların TL. değeri üzerinden alındığı cihetle, yükselme göstermiştir.

İthal parçaların finansman masrafları üzerinde de iki yönlü bir etkiyle karşılaşmıştır. Akreditif finansman masrafları gerek ithal mallarının TL. değerinin yükselmesi, gerek banka kredileri faiz ve diğer masraflarının arttırılması sebebiyle, eskiye kıyasla yükselmiştir. İthalât teminatları finansman maliyeti ise banka kredileri masraflarındaki yükselmelere rağmen net bir azalma göstermiştir. Çünkü, ithalât teminat hadleri devalüasyonla birlikte % 50 bir indirime tâbi tutulmuştur. Bu arada, otomotiv sanayiinde, esas itibariyle motor ithalâtını içine alan kota tahsislerinde % 20'den % 10'a, liberasyon listesinde yer alan parça ve aksam için % 150'den % 75'e düşürülmüştür. Bu gibi parça ve aksamın teminatı 4 Ocak 1971 tarihinde ise % 50'ye indirilmiş bulunmaktadır. Diğer sanayi kollarında teminat hadleri devalüasyondan önce tahsisli ithal malları listesinde ithalâtçılar için % 50, sanayiciler için % 20 idi; liberasyon

listelerinde ise % 90 ve % 120 olmak üzere iki oran cari bulunmaktaydı. Devalüasyondan sonra bütün bu oranlar % 50 indirim görmüştür. Böylece tahsisli ithal malları listesinde ithalâtçılar için % 25, sanayiciler için % 10 oranları cari olmuştur. Liberasyon listesi oranları ise 4 Ocak 1971 tarihinde % 40 ve % 50 olarak tespit edilmiş bulunmaktadır. Bu açıdan bakıldığında, otomotiv sanayiinin diğer sanayi kollarına kıyasla esasen cezalandırılmakta olduğunu söyleyebiliriz. Gerçi farklar 4 Ocak 1971 tarihinden itibaren azaltılmıştır, yahut cezalandırma hafifletilmiştir, fakat tamamen ortadan kaldırılmış değildir.

İthalât teminat finansmanının eskiye kıyasla net olarak düşmesinin bir diğer sebebi ise ithalât transfer müddetinin kısılmasından doğmaktadır. Nitekim, devalüasyondan önce, kısmen de spekülâtif ithalât talebi dolayısıyla transfer müddetleri 12-14 aya çıkmıştı. Devalüasyondan sonra ise spekülâtif ithalât talebinin ortadan kalkması, dövizin pahalılaşması dolayısıyla talebin bir miktar kısılması, ithalât taleplerinin artan dış yardımlarla karşılanması imkânlarının açılması gibi sebeplerle transfer müddetleri 2 haftaya inmiştir. Transfer müddetinin kısılması finansman masraflarının azalması yanında, ileride stok maliyetini de müspet yönde etkileyebilecektir.

Ancak, gerek damga resmindeki gerek teminat finansmanındaki artış devalüasyon ve gümrük resimleri artışının ithal parça maliyetleri üzerinde meydana getirdiği yükseltmeyi telâfi etmekten yine de çok uzaktır. Nitekim, devalüasyonun net sonucu olarak, ithal parça maliyeti % 66.7 oranında değilse bile, eskiye kıyasla % 30-40 civarında bir artış göstermiş bulunmaktadır.

Diğer taraftan, devalüasyon ve toplam gümrük resimlerindeki net artış ergeç yatırım malları fiyatını ve dolayısıyla de amortisman masraflarını yükseltecektir.

Gider Vergileri ve Vergi Prensiplerine Aykırı Mükerrer Hesaplama :

Otomotiv sanayii, Kalkınma Plânındaki koruma gagesine uygun olarak bugüne kadar gider vergisinden muaf tutulmuştu. Yalnız, parça ithalâtı safhasında ödenen gümrük vergileri arasında istihsal vergisi alınmaktaydı. Yeni Finansman Kanunuyla ise — traktör ve treyler hariç — otomotiv sanayii bu sefer de nispeten yüksek oranlarda gider vergisine tabi tutulmuştur. Gider vergisi oranları aşağıda verilmektedir:

Kamyon, Treyler Çekicişi	Komple araç için	% 20,
	Motorlu şasi	% 15,
	Motorsuz şasi	% 10.
Otobüs, Minibüs, Kamyonet	: Komple araç için	% 20,
	Şasi	% 15,
Otomobil	:	% 25
Motosiklet	:	% 20

Traktör ve treyler ise gider vergisinden muaftır.

Finansman Kanununda otomotiv sanayiinin niçin vergi mercileri ve Hükümet tarafından bilerek baltalanmak istendiğinin kesin delillerinden biri de gider vergisinin mükerrerliğinde yatmaktadır. Nitekim, diğer ülkelerdeki uygulamayı takiben ülkemizde de bütün sanayi kolları için gider yahut istihsal vergisinin mükerrer alınmaması prensibine uyulmaktadır. Bu prensip mucibince ülkemizde bütün sanayi kollarında nihaf imalât maliyeti üzerinden hesaplanan gider vergisi ile ithalât safhasında alınan istihsal vergisi mükerrerliğini önlemek üzere, ilk madde indirimi uygulanması adet olmuştur.

Finansman Kanununa göre ise otomotiv sanayiinde parça ithali safhasında ve gümrükte alman istihsal vergisinden ayrı olarak, imalât toplam maliyeti üzerinden ve ithal maddelerine ilk madde indirimi uygulanmak şartıyla, yukarıda belirtilen oranlarda Gider Vergisi ödenecektir. Gerek bütün ülkelerde gerek Türkiye'de bütün sanayi kollarında uygulanan en genel malî prensiplerden birini teşkil eden vergide mükerrer ödemelerin önlenmesi prensibinin bu kere Finansman Kanununda bilerek otomotiv sanayi için uygulanmaması bu sanayi baltalamak gayesi gütmek yanında herşeyden önce, maliye alanında büyük belirsizlikler ve boşluklar yaratmaktadır. Gerçi, bu prensibin otomotiv sanayiinde yerli imalâtı teşvik etmek amacıyla uygulanmadığı öne sürülebilecektir. Ne var ki, yerli imalât oranı esasen devamlı kontrol altında idi ve yükseltilmesi çeşitli başka tedbirlerle teşvik ediliyordu. Bu şartlar altında, ayrıca genel vergi prensiplerini zedelemeye herhangi bir ihtiyaç yoktu. Bütün bu vergiler ve mükerrer ödemeler dolayısıyla otomotiv sanayiinde imalât maliyeti içinde toplam vergilerin hissesi gerek eski yıllara, gerek ülkemizdeki diğer sanayi kollarına, gerek diğer ülkelerdeki otomotiv sanayiine kıyasla çok büyük ölçüde yükseltilmiş, bu sanayi kolunun rekabet gücü zayıflatılmış olmaktadır. Bu belirsizlik ve köstekleyici hava içinde birçok yatırım projelerinden, bu arada motor ve aktarma organları imaliyle il-

gili projelerden vazgeçildiği görülmektedir, istihsal kısıldığı cihetle ise yerli imalât oranı yükseltilemeyecektir. Demek ki, son bir analizde Gider Vergisi mükerrerliği diğer tedbirlerle bir arada ele alındığında, yerli imalât oranını yükseltmek yolunda değil, düşürmek yolunda bir etki yaratacaktır.

Taşıt Alım Vergisi ve İkinci El Satışlara Uygulanmasının Etkileri :

Finansman Kanunu otomotiv sanayiine Gider Vergisi yanında ayrıca ağır bir taşıt Alım Vergisi de getirmektedir. Taşıt Alım Vergisi yeni taşıtlar için aşağıda yazılı meblâğlara varmaktadır :

Otomobil

950	Kg. Ağırlıkta olanlar	— TL.	5.000
951-1200	Kg. Ağırlık	—	7.000

Kamyonet ve Otomobil

1201-1600	Kg. Ağırlık	—	12.000
1601-1800	Kg. Ağırlık	—	15.000
1801	ve daha yukarı ağırlık	—	20.000

Otobüs

25	Kişiliğe kadar	—	8.000
25-35	Kişilikler	—	11.000
36	ve daha fazla	—	14.000

Minibüs

25	Kişiliğe kadar otobüs için olduğu gibi	—	8.000
----	----------------------------------------	---	-------

Kamyon

3	Tona kadar yük taşıyan	—	7.000
3-5	Tona kadar yük	—	9.000
5	Ton ve daha ağır yük	—	12.000

Trayler Çekicisi

5	Tondan ağır olduğuna göre	—	12.000
---	---------------------------	---	--------

Motosiklet

	Yük Motosikleti	—	1.100
	Triportör	—	1.500
	Diğer Motosikletler	—	500

Traktör ve Treyler

		—	Muaf
--	--	---	------

Treyler ve traktör Gider Vergisinden muaf olduğu gibi, Taşıt Alım Vergisine de dahil değildir. Türkiye'de küçük boy arada imâl edildiği için, büyük boy araba için ödenecek Taşıt Alım Vergisi listesi yukarıda

tam olarak verilmemiştir. Yine Türkiye'de imâl edilen kamyonların büyük çoğunluğu 5 ton yük üstünde olduğu için ödenecek Taşıt Alım Vergisi de ona göre yüksektir. Daha eski yıllara ait ikinci el taşıt alım - satımlarında uygulanacak Taşıt Alım Vergisi meblâğları yukarıda ayrıca verilmemiştir.

Yeni Taşıt Alım Vergisinin ve bu verginin ikinci el satışlara da uygulanmasının şu gibi sebeplere dayandırılmakta olduğu anlaşılmaktadır : Bu tip vergiler diğer ülkelerde de uygulanmaktadır; taşıt alım vergisi satıcıya değil alıcıya yüklenmektedir ve satıcıya yansımaz; verginin ikinci el satışlara da uygulanması spekülâtif kazanç gayesi güden taşıt alım - satımını önleyecektir. Ancak, daha doğru bir ekonomik analiz yapıldığında, bu gibi mütalâalara katılmaya imkân yoktur.

Meseleyi herşeyden önce bugün montaj ve otomotiv sanayi kollarında uygulanan taşıt alım vergisi oranı açısından ele alabiliriz. Gerçi diğer ülkelerde de satış vergilerine rastlanmaktadır, fakat bu tip vergiler çok düşük oranda olup bütün sanayi kollarına yayılmıştır. Finansman Kanunu ile bu tip vergiler sadece otomotiv ve montaj sanayilerine getirilmektedir ve vergi meblâğı yahut oranı ise çok yüksektir. Türkiye'de diğer sanayi kolları için benzer vergiler söz konusu olmadığma göre, montaj sanayii ve otomotiv sanayii, gider vergisi yanında bir de taşıt alım vergisi yönünden güç durumda bırakılmaktadır. Kaldı ki, diğer ülkelerde otomotiv sanayiindeki tüm vergi Türkiye'de bugün otomotiv sanayiinin vergi yükü yanında çok cüzi kalmaktadır.

Burada, hemen belirtelim ki, Taşıt Alım Vergisinin, müşteri tarafından ödendiği cihetle satıcı ve imalâtçı firmalara yansımayacağını kabul etmeye de imkân yoktur. Çünkü, bu vergi müşteri için fiyata bir ilâvedir. Fiyat yükselmesi ise talebi kısar, talepteki kısılma sonucunda imalât da mutlaka kısılacaktır. Taşıt Alım Vergisinin satıcıya ve imalâtçıya yükü işte bu kaçınılmaz sonuçta yatmaktadır.

Yüksek oranlı Taşıt Alım Vergisinin ikinci el satışlara da uygulanmasının spekülâtif kazançları önleyeceği iddia edilmekteydi. Aslında, yerli araba fiyatları dahilinde imalât ve arz, talebe kıyasla düşük kaldığı sürece yükselerek spekülâtif kazanç sağlayabilmiş, yine genellikle ithal malı dahil tüm araba fiyatları, bedelsiz ithalâta izin verilmemesi gibi sebeplerle arz kısıldığı zamanlarda yükselmiştir. Demek ki, aşırı fiyat yükselmelerini, spekülâtif kazanç imkânlarını önlemenin normal yolu arzın, demek ki yerli imalâtın genişletilmesidir. Bu husus ise Finansman Kanunu otomotiv sanayii için bu kadar ağır yük getirmeseydi kısa bir süre içinde gerçekleştirilecekti. Kaldı ki, yeni vergi yükleri bu sefer de başka

türlü bir spekülâtif kazanca yol açmış, taşıt fiyatları yükseldiğine göre, taşıt sahiplerinin servetleri artmış, taşıt sahibi olmayanlarla aradaki servet farkı açılmıştır.

İkinci el satışlardan vergi alınması şüphesiz ki bu satışları köstekleyecek, taşıt araçları sahiplerinin ekonomik imkânları kısıtlanacak ve bir bakıma liberal ekonomi prensibi dışına çıkmış olacaktır. Ayrıca, ikinci el satışlar eski taşıtları nispeten ucuza satım alabilecek olan kimselerin bu imkânları da daralacaktır. Bu da, daha düşük gelirli bir ihtiyaçtan mahrum etmek demektir. İkinci el satışlar bir taraftan dar gelirlilerin ihtiyaçlarını karşılamak imkânlarını açarken diğer taraftan yeni araba satışları imkânlarını da genişletmekte, eski taşıtların sahipleri bu taşıtlarını daha düşük gelirliye satarak yeni taşıt talep edebilmektedirler. Nitekim, otomotiv sanayiini kurmuş bütün ülkelerde çok geniş ve teşkilâtlı bir ikinci el taşıt piyasası mevcuttur. Halbuki, Finansman Kanunu ile ikinci el satışların da yüksek meblâğlara varan taşıt alım vergisine tâbi tutulması yeni taşıt talebini azaltacaktır. Böylece, otomotiv sanayii taşıt alım vergisiyle iki yönden kösteklenmiş olacaktır.

Fiyat Yükselmesi ve Kredili Satışlarda Finansman Yükü

Gerek devalüasyon ve gümrük vergileri artışının, gerek Gider ve Taşıt Alım Vergileri konmasının imalât maliyetini arttırması sonucunda işletme kredisi ihtiyacının da artacağı açıktır. O halde, imalât maliyeti bir de bu sebeple yükselecektir. Fakat, fiyatların yükselmesi sonucunda kredili satışlar dolayısıyla müşterinin ödemek zorunda kalacağı finansman yükü çok daha önemlidir. Her türlü taşıt satışlarının çok büyük bir yüzdesi vadeli yapılmaktadır. Fiyatların artışı karşısında vadeli satışların peşin satışlara oranı eski yıllara kıyasla daha da yükselecektir. Taşıt kredili satışlarında müşteri tarafından peşin ödenen meblâğın yine hemen hemen aynı kalması, vadeye bağlanan meblâğın ise gerek mutlak olarak gerek fiyata oranı bakımından büyük ölçüde artması normal bir sonuçtur. Buna bağlı olarak, kredi vadesinin eskiye kıyasla uzaması beklenebilir. Bütün bu hususlar kredinin rizikosunu arttıracaktır. Ayrıca, yine eskiye kıyasla kredi faiz ve masrafları da yükseltilmiş bulunmaktadır. O halde, kredili satışlarda müşteriye binecek olan finansman yükünde çok büyük bir artışın yuku bulması kaçınılmaz. Görülüyor ki, devalüasyon, gümrük vergileri, gider vergisi ve taşıt alım vergisi dolayısıyla taşıt imalât maliyetinde ve peşin satış fiyatlarında meydana gelen büyük yükselme, satışların çok büyük bir oranını kapsayan taksitli satışlarda kredi finansmanı yükünü de büyük ölçüde yükseltmiş, bir ikinci dalga fiyat

yükselmesini de beraberinde getirmiş olmaktadır. Kredili satış fiyatlarındaki bu yükselme de şüphesiz ki yine talebi geniş ölçüde kısacaktır.

Muhtelif Taşıtlarda Fiyat ve Maliyet Yükselmeleri

Aşağıda muhtelif taşıt grupları için kredili satış esasına göre vuku bulacak olan fiyat artışlarının bir tahmini verilmektedir. Ortaya çıkan fiyat farkı belibaşb dört sebebe bağlanmaktadır :

1. *Devalüasyon* ve gümrük vergileri artışının ana ithal parçaları maliyeti üzerindeki etkileri.

2. *Gider Vergisi* (Gümrükte alınan istihsal vergisi ve bu vergideki artış yukarıda (1) no. lu grup içinde ele alınmaktadır).

3. *Taşıt Alım Vergisi* : İmalât için yeni taşıt vergisi miktarları cari olacaktır.

4. *Finansman Yükü* : Kredili satışlarda fiyatın yükselmesi, krediye bağlanan meblâğın artması, vadenin uzaması, kredi faizinin yükselmesi gibi sebeplerle finansman yükünde meydana gelen artış.

Burada yapılan tahminlerde maliyeti etkileyen diğer faktörler ihmal edilmiştir.

Tablo II'deki fiyat ve maliyet farkı tahmin ve yorumlarında şu gibi hususları gözönünde bulundurmak gerekir.

Otomobilde *Anadol* yanında yakında piyasaya çıkacak olan *Fiat* ve *Renault*'un eski ve yeni fiyatlarını, imalâta başlanmadığı için, kesinlikle hesaplamak nispeten güçtür. Mevcut binek otomobilinde olduğu gibi yeni çıkacak tiplerde de, satışlar büyük ölçüde krediyle yapıldığı halde, muhtemelen kredili satış fiyatından fedakârlık yapmak suretiyle müşteriye büyük bir finansman yükü farkı bindirilmeyecek, demek ki imalât ve satış safhalarında esasen düşük olan kâr marjı daha da düşürülecektir.

Minibüste talep esasen çok yüksek, kredili satış oranı düşük, peşin vüzdesi fazla, takside bağlanan kısmı ve vade az idi. Benzer şartlar yine devam edeceğine göre, finansman yükünde belirli bir yükselme olmayacaktır.

Kamyonda piyasa talebine uygun olarak, genellikle imâl edilen 7.5 ton yük taşıyan büyük tiplerin kredili satış fiyatı tahminleri verilmiştir. Finansman yükü farkı tahmini yapılırken peşin ödemenin az olduğu, fiyatın büyük kısmının takside bağlandığı hesaba katılmıştır.

Araç Tipi	Yeni Fiyat Taşıt Alım Yergisi Dahil ¹	Eski Fiyat	Fiyat Farkı	Dev. ve Gümrük V. Direkt Etkileri ²	Gider Vergisi	Taşı Alım Vergisi	Finansman Yükü Farkı ve Diğer Faktörler ³
Otomobil	53.000 ilâ 68.000	35.000 ilâ 45.000	23.000	4.500	8.500	5.000	5.000
Minibüs	82.000 ilâ 87.000	56.000 ilâ 61.000	26.000	7.000	11.000	8.000	—
Kamyon	154.000 ilâ 184.000	100.000 ilâ 130.000	54.000	16.000	16.000	12.000	10.000
Treyler ile Çekicisi	560.000	325.000	235.000	59.000	45.000	12.000	75.000 +44.000
Otobüs							
Orta Boy	420.000	270.000	150.000	35.000	58.000	11.000	50.000
Büyük B- I	500.000	300.000	200.000	48.000	68.000	14.000	70.000
Büyük B-II	700.000	400.000	300.000	65.000	97.000	14.000	100.000
Traktör	57.000 ilâ 62.000	40.000 ilâ 45.000	17.000	12.000	—	—	5.000

NOT : Traktör ve minibüs hariç - diğer taşıtlarda satışlar genellikle taksitle yapılmaktadır. Bu sebeple burada peşin yerine, daha geçerli olan kredili satış fiyatları mukayeseleri verilmektedir. Yalnız traktör için peşin fiyat verilmiştir.

Muhtelif firma ve tiplere ait kredili satış fiyatları ve farkları yvvarlak rakamlara irca edilmiştir.

Tabloda kredili satış fiyatları verilmekle beraber peşin satış fiyatları arasındaki farkı da toplam farktan kredili satış dolayısıyla ortaya çıkan finansman yükü farkını tenzil etmek suretiyle hesaplamak mümkündür. (Traktörde ve finansman yükü sütunundaki 5000 TL. sı kısmen de kâr marjı ihtiva ettiği için fark toplamı olan 17.000 TL. peşin fiyat farkını temsil edecektir.)

1) Talebin tayininde müşteriye maliyet rol oynar. Bu sebeple de Taşıt Alım Vergisi yeni fiyata dahil edilmiştir.
2) Devalüasyon ve Gümrük Vergilerinin sadece ana ithal parçaları maliyeti üzerindeki etkileri verilmektedir. Fır-mada yahut yan sanayide imâl edilen parçaların maliyeti üzerindeki etkileri, hayat pahalılığı yoluyla dolaylı etkileri hesaba katılmamıştır.

3) Bu sütunda asıl önemli faktör, müşterinin kredili satışları için ödediği finansman maliyeti farkıdır. Bunun yanında maliyeti ve fiyatı yükselten diğer faktörlere de asgari seviyede yer verilmiştir.

*) Kaynak : Anket yoluyla derlenmiştir.

Treyler ve treyler çekicisi buradaki hesaplarda bir arada ele alınmaktadır. Treyler Gider Vergisine ve Taşıt Alım Vergisine tâbi olmamakla beraber treyler çekicisi bu vergilere tâbidir. Treyler ve çekicisi satışlarının büyük bir kısmı taksitlidir. Bu sebeple de finansman yükü farkı yüksektir. Treyler çekicisinde aynı zamanlara rastlayan model değişikliği de ayrıca 44.000 TL gibi önemli bir maliyet ve fiyat artışı sebebi teşkil etmektedir. Bu model değişikliği daha eski yıllarda yapılıyorsa, doğuracağı maliyet farkı şüphesiz ki çok daha az olacaktı.

Otobüste yine talebe uygun olarak daha çok büyük boyların imaline gidilmekte, satışlarda ise gerek kredili satış oranı, gerek fiyatın takside bağlanan kısmı yüksek olmaktadır. Tablodaki tahminler orta ve büyük boya ve muhtelif tiplere göre verilmektedir.

Traktör satışları daha büyük oranda peşin yapılmaktadır. Çünkü, çiftçi traktör alımını çok kere Ziraat Bankasından ucuz kredi temini suretiyle yapabilmekte, traktör bayine peşin ödeyebilmektedir. Bu bakımdan Tabloda istisna olarak traktör için peşin fiyat verilmektedir. Son yıllarda maliyet yükselmeleri traktör satışlarında kârı tamamen silmişti. Finansman yükü farkı sütununda görülen 5.000TL. yeniden konan asgari kâr marjı ile maliyetlerde Tabloda zikredilmeyen faktörler yüzünden ortaya çıkacak farkları temsil etmektedir. Traktör gerek Gider Vergisinden gerek Taşıt Alım Vergisinden istisna edilmiştir.

Muhtelif Taşıtlarda Talep, İstihsal ve Yatırım Kısılmaları :

Otomobil kredili ve peşin fiyat yükselmesi Tablo II'den görüldüğü gibi % 50 civarındadır. Bu âni ve şiddetli yükselme karşısında talep âni ve şiddetli bir düşme göstermiştir. Nitekim, çok uzun süre bekleyen siparişler süratle çözülmüş, imalât programı kısılmıştır. Gerçi yeni tip otomobil imaliyle ilgili yatırımlar ve imalâta başlama hazırlıkları geri bırakılmış değildir. Ne var ki, satışların ve imalâtın seviyesi herhalde eski tahminlerin çok altında olacaktır.

Minibüs talebi esasen çok yüksekti ve küçük şehirler, kasaba ve köylerden gelen talep tatmin edilmiş olmaktan uzaktı. Öyle ki, eskiden uygulanan bayi fiyatları piyasada şahıslar arası alım satımlarda teşekkül eden fiyatın çok altında kalmakta, ikinci el satışlar önemli kazanç sağlamaktaydı. Denebilir ki, vergi ve maliyet yükselmeleri bir tek minibüste şahıslar arası satışlardan doğan kazançları Maliyeye intikal ettirmiştir. Yeni ve eski bayi fiyatı arasında, Tablo II'de de görüldüğü gibi, büyük fark olmakla beraber, yeni bayi fiyatı ile eski piyasa fiyatı arasındaki fark

çok büyük olmadığına göre de talepte belirli bir azalma beklenmemektedir.

Kamyon talebi artış hızı devalüasyon ve yeni vergiler öncesinde de azalıyordu. Bu arada bazı kamyon tipleri tercihen satılmakta, bazılarında ise büyük stoklar birikmekteydi. Talep artış hızındaki bu azalma ekonominin hakiki ihtiyacını yansıtmaktan ziyade taşıma ücretinin yükseltilmemesi, taşıma tehlikelerini ve kazalarını göze alarak kamyonlara had-dinden çok yük taşınması gibi sebeplere dayanmaktaydı. Eski fiyat üzerinden dahi cazibesini kaybetmeye başlayan kamyon piyasası ve kamyon imalâtı yeni ve % 50 yükselmiş fiyatlarla ciddi bir krize girmiştir. Nitekim, kamyonda 1971 imalât programları tahdit edilmiş bir kısım firmalarda imalât programları tahdidiyle birlikte işçi çıkartmaları vuku bulmuş, bu durum işçiler ve işçi - işveren arasında olaylara dahi yol açmıştır. Maliyetler esasen bugünkü şartlara göre piyasanın kaldıramıyacağı bir seviyeye yükseltildiğine göre, istisna olarak bir tek kamyonda satış fiyatının Sanayi Bakanlığı tarafından tesbiti usulünden vazgeçilerek serbest bırakılmıştır. Şüphesiz ki bu usul değişikliğinin kamyon piyasasında herhangi bir düzelmeye sağlaması söz konusu değildir.

Otobüs için de, fiyatlar çok yükseldiğine göre, talebin kısılması ve elde stokların birikmesi ihtimalleri büyüktür. Bu durumda ergeç imalât programı kısıtlamalarına gidilebilecektir. Denilebilir ki, son kararlardan kamyonla beraber en çok müteessir olan piyasa, otobüs piyasasıdır. İlginçtir ki, otobüs imalâtında işçilik payı yüksek idi. Bu sebeple yerli imalât oranı yüksek bir rakkama ulaşmış bulunuyordu. Aynı sebeplerle, millî imalâtın ithal - ikame bakımından yabancı mamüllerle rekabet gücü nisbeten kuvvetliydi.

Traktör, Finansman Kanununda çeşitli vergilerden muaf tutulmuş, fiyat yükselmeleri diğer taşıtlara kıyasla daha az ve % 40 civarında olmuştur. Fiyattaki bu yükselme maliyetin yükselmesi yanında kısmen de eski fiyatın maliyete göre sunî şekilde düşük tutularak kârın sifıra inmesi ve fakat yeni tespit edilen fiyata yeniden asgarî bir kâr yüzdesi tanınması ile ilgilidir. Fiyattaki yükselmeye rağmen Ziraat Bankası kredileri, tarımda makineleşme programları gibi sebeplerle muhtemelen talep durmayacaktır. Yine de talebin artış hızında bir düşme mutlaka vuku bulacaktır.

Otomotiv sanayiinde ve özellikle kamyon ve otobüslerde görülen imalât kısılmaları, piyasaya ve Hükümetin koruma politikasına güvenin azalması gibi sebepler dolayısıyla motor ve aktarma organları imaliyle ilgili

yatırım projelerinden de vazgeçilmiş, böylece yerli imalâtın gerçekleştirilmesi imkânları ortadan kaldırılmıştır.

Karayolları Ulaştırmasının Demiryollarına Üstünlüğü :

Açıkça anlaşılmalıdır ki, özellikle otobüs ve kamyon işçilik ve yerli imalât payı yüksek olduğu halde, içeride demiryollarıyla rekabet ettiği, demiryollarını zarara soktuğu, demiryolu ulaştırmasından kolaylıkla vergi alınmasına karşı kamyon ulaştırmasından vergi toplanmaması gibi ekonomik ve malî gerekçelerle tasfiye edilmek istenmektedir. Bu gibi gerekçelere ve tasfiye kararına katılmamıza imkân yoktur. Çünkü, herşeyden önce, karayolları ulaştırması demiryolları ulaştırmasına kıyasla çok daha etkin, süratli ve ucuzdur ve sosyal faydaları da daha büyüktür. Bu sebeple bugün bütün ülkelerde demiryolları ulaştırması önemini kaybetmiştir ve demiryolları işletmeleri büyük zararlarla karşılaşmaktadır. Bu kaçınılmaz ekonomik gidişi malî cezalarla değiştirmek yahut durdurmak uzun vadeli ekonomik gelişmemiz üzerinde mutlaka menfi etkiler yaratacaktır. Son yıllarda, karayolları ulaştırmasından daha fazla vergi tahsil etmek için gerekli tedbirler ise alınmaya başlamıştı.

Otomotiv sanayiinin kösteklenmesi kararında taşıt model ve tip sayısının lüzumundan fazla olması ve israfa yol açması, firma cesametinin küçüklüğü, kapasite fazlası gibi hususlar rol oynamış bulunabilir. Fakat, hemen belirtmek gerekir ki firma, taşıt model ve tip sayısı hükümet organlarının vermiş olduğu müsaadelere dayanmaktadır. Hükümet organları otomotiv sanayiine şimdiye kadar belki lüzumundan fazla müsaade vermiş bulunabilir. Ancak, bu durum karşısında bugün mevcut firmaların yine aynı Hükümet organları tarafından radikal bir tasfiyesi yerine mutedil bir yol seçilmesi ve meselâ bundan sonra verilecek müsadelerin radikal şekilde azaltılması, mevcut firmaları sermayeleri ve cesametini arttırmaya, model ve tip sayısını ise azaltmaya teşvik etmek gibi yollar daha uygun olacaktır.

Vergi Yükselmeleri ve Vergi Hasulâtı :

Yukarıda da görüldüğü gibi, otomotiv sanayii ciddî bir krizle karşı karşıya bırakılmış durumdadır. Devalüasyon ve Finansman Kanunu dolayısıyla fiyat ve maliyetlerde meydana gelen şiddetli yükselmeler talepte büyük kısılmalara yol açacaktır. Bu yüzden daha şimdiden birçok yatırım projelerinden vazgeçilmiş, imalât programları kısılmış ve birçok hallerde işçi çıkartmasma dahi gidilmiş bulunmaktadır. Otomotiv sanayiindeki kriz uzun süre devam edecek, sanayiın gelişmesi duracaktır. Oto-

motiv sanayiinin bu şekilde kösteklenmesinin ekonomik gelişme ve sanayileşme açısından doğru olmadığı etüdümüzün ilk kısımlarında belirtilmişti. Burada meseleyi bir de yeni vergilerin Hazineye gelir temin etmesi yönünden ele alabiliriz.

Gerçi otomotiv sanayiine çok yüksek oranlarda yeni vergiler konmuştur. Fakat, bu şartlar altında Hazinesin, yan sanayi dahil, otomotiv sanayiinden eskiye kıyasla daha yüksek vergi geliri elde etmesi çok şüphelidir. Çünkü, satışların azalması, yatırım projelerinden vazgeçilmesi herşeyden önce firmalardan elde edilen Gelir ve Kurumlar Vergisi hasılatını düşürecektir. Belki, 1971 yılında 1970 yılına kıyasla otomotiv sanayinde elde edilen Gelir ve Kurumlar Vergisi varidatı artmış olabilecektir. Ne var ki, bu sanayi, şayet Finansman Kanunu ile kösteklenmeseydi yeni yatırımlar ve imalât artışı sonucunda çok daha fazla vergi ödeyebilecekti. Aynı iddia, istihdam edilen personel ve işçi sayısı ve bunların ödeyeceği gelir vergisi için yapılabilir. Nihayet, yine büyük imalât ve satış dolayısıyla eskiden ödenmekte olan çeşitli vasıtalı vergilerde de büyük bir artış olabilecekti. Bu kere, yeni ve ağır vasıtalı vergiler getirildiği halde, imalât kısılacağına göre, vasıtalı vergi varidatında hakiki satış ta yine fazla olmayacaktır. Kısaca, otomotiv sanayiinin böylesine kösteklenmesi ekonominin gelişmesi ve sanayileşme açısından makûl olmadığı gibi, Maliyeye gelir sağlamak açısından da yanlış bir tutumu ifade etmektedir.

Bu durumda, Finansman Kanununun otomotiv ve montaj sanayiine yönettiği ağır yüklerin yeniden gözden geçirilmesi, Birinci ve İkinci Kalkınma Plânları stratejisi ve hedeflerine uygun bir şekilde ve bu sanayii teşvik edici yönde değiştirilmesi zarurî hale gelmiştir.

Bu şartlar altında Finansman Kanununun montaj ve otomotiv sanayiine yönelttiği yüklerin yeniden ele alınması, Birinci ve İkinci Kalkınma Plânları stratejisi ve hedeflerine uygun bir şekilde ve bu sanayii teşvik edici yönde değiştirilmesi zarurî hale gelmiştir.

Şu hususu da unutmamak gerekir ki, otomotiv sanayiinin kurulması ve gelişmesi en az 20 - 30 yıl gibi uzun bir süreye muhtaçtır. Bu sebeple, 1 ve 2. Beş Yıllık Kalkınma Plânlarını kapsayan teşvik süresi şüphesiz ki, bu sanayi kolunda yerli imalât hedefinin gerçekleştirilmesine, firma cesameti, model ve tip sayısı gibi problemlerin halline yetmeyecekti. Verilen teşvik süresi otomotiv sanayiinin teknolojik icapları muvacehesinde kısa sayılacağına göre, bu teşvik süresi içinde hedeflerin gerçekleşmediği gerekçesiyle bu kere, Finansman Kanunu ile cezalandırma yoluna gidilmesi doğru olmayacaktır.

IV — ÖZET VE SONUÇLAR

1. Gerek birinci, gerek İkinci Kalkınma Plânlarında Montaj Sanayii ve özellikle otomotiv sanayiinin korunması ve geliştirilmesi, böylece yerli imalât oranı yüksek millî sanayie dönüştürülmesi hedef tutulmuştur. Nitekim, önümüzdeki yıllarda, motor ve aktarma organları alanı dahil yapılacak olan yeni yatırımlar ve son bir hamle ile bu hedefin gerçekleştirilmesine şahit olabilecektik. İşte, tam böyle bir devreye girilmişken çıkartılan Finansman Kanununda, belki de bu sanayi hakkında yapılan tek taraflı ve ağır tenkitlerin de etkisinde kalarak, teşvik politikasından vazgeçildiği ve bu sanayiın gelişmesini kösteklemek yoluna girildiği anlaşılmaktadır. Demek ki, 1967 yılında İkinci Kalkınma Plânını kabul eden Parlâmento bu sefer 1970 yılında çıkarttığı Finansman Kanunuyla tam bir dönüş yaparak montaj sanayiine ve otomotiv sanayiine karşı tutumunu değiştirmiş bulunmaktadır.

2. Gerçi ödemeler bilânçosu açıkları önümüzdeki yıllarda ihrac sanayiine ve aynı zamanda ihracat kaynağı olarak tarım kesimine öncelik verilmesini gerektirmektedir. Fakat, bu husus montaj sanayiinin ve otomotiv sanayiinin köstetlenmesi gerekeceği anlamına gelmemelidir. Çünkü, herşeyden önce ekonomik kalkınma ve gelir artışı ile birlikte montaj ve otomotiv sanayii mamûllerine karşı talep artacak ve bu mamûller geniş halk kütlelerinin yaşama seviyesini yükselten unsurlar olacaktır. Ayrıca, özellikle otomotiv sanayii tarım başta olmak üzere diğer faaliyet alanlarında verimliliği doğrudan ve dolaylı yollarla arttırmakta ve ekonomik kalkınmaya bir de bu yönden katkıda bulunmaktadır. Ödemeler bilânçosu açısından ise verimli çalışır hale getirilecek bir ithal - ikame sanayi kolunun ihracat sanayiinden farkı yoktur. Kaldı ki, gerek montaj sanayii, gerek otomotiv sanayii için ileride, basit parçalar alanında ve mahdut çapta da olsa, ihracata geçmek imkânları mevcuttur.

3. O halde, ekonomik kalkınma ve sanayileşme açısından, Finansman Kanununda öngörülen montaj ve otomotiv sanayiinin köstetlenmesi politikasından vazgeçilerek, kalkınma plân ve programlarında öngörülen koruma ve geliştirme politikasına yeniden dönülmesi daha doğru olacaktır.

4. Montaj sanayiine ve otomotiv sanayiine yapılan tenkitler büyük ölçüde haksızdır. Gelişen bir ülkede verimlilik ve kârlılık prensibiyle çalışan piyasa ekonomisi şartları altında ithal - ikame sanayii faaliyete montaj seviyesinde başlar, yerli imalât ilk önce basit işçiliğe inhisar eder

ve hiç olmazsa basit işçilikten döviz tasarrufu sağlanır. Bir taraftan imalât tecrübesi kazanılırken diğer taraftan da talep artacağı için zamanla sanayi gelişerek yerli imalât oranı yükselir. Bu gelişme süresi otomotiv sanayii için herhalde 20 yıldan az olamaz. Nitekim, ülkemizde de otomotiv sanayii yukarıda çizilen normal gelişme sürecini takip etmekteydi.

5. Hedef % 100 yerli imalât oranı değil, verimli olmak şartıyla, yüksek yerli imalât oranı olmalıdır. Çünkü, yerli imalât oranım verimli şekilde yükseltmenin belirli bir zamanda belirli bir hududu vardır. Bugün otomotiv sanayii esasen % 55 - 70 gibi yüksek bir yerli imalât oranına varmış bulunuyordu. Demek ki, otomotiv sanayimizi artık basit montaj safhasını çoktan atlatmış kabul edebiliriz. Otomotiv sanayimizin, motor ve aktarma organları alanında yapılacak son bir hamle ile yerli imalât hedefini gerçekleştirmesi imkânları tam açılmışken, Finansman Kanununun getirdiği kötümserlik havası içinde bu kapılar yeniden kapanmıştır.

6. Nitekim, Kalkınma Plânlarının teşvik stratejisi içinde otomotiv sanayiinde firma sayısı, yıllık istihsal adedi, öz sermaye, istihdam edilen personel sayısı ve bu personele ödenen yıllık ücretler kısa sürede büyük ölçüde artmış, sanayiinin yıllık döviz tasarrufu yılda \$ 37 milyonu bulmuştu. Yeni yapılacak yatırımlar ise bütün bu rakkamları önümüzdeki yıllarda, hemen hemen iki misline çıkartabilecekti.

7. Finansman Kanunuyla getirilen vergilerin, ithalâtçıların ve montajcıların aşırı kârlarını azaltacağı mülâhazasıyla savunulduğuna rastlamaktadır. Halbuki, otomotiv sanayiinde fiyatlar, maliyet üzerine asgari bir kâr marjı bırakmak suretiyle Sanayi Bakanlığı tarafından tespit edilmektedir.

Eski yıllarda imalât az geldiği, arz talebe yetişmediği için, şahıslar arası alım satım fiyatları bazı hallerde bayi satış fiyatları üstüne çıkmakta ve şahıslara, ilk sipariş müddetini beklemenin bir mükâfatı olarak kazanç sağlamaktaydı. Bunu önlemenin en normal yolu ise sanayii yıkarak arzı daraltmak değil, aksine sanayii geliştirerek arzı arttırmaktır.

8. Son günlerde üst üste alınan kararlarla otomotiv sanayii maliyetleri ve dolayısıyla fiyatlar çok büyük ölçüde yükseltilmiştir. Maliyet yükselmesinde ilk ve önemli sebeplerden biri devalüasyondur. Devalüasyonla birlikte gümrükte alınan vergiler de yükselmiştir. Damga resminin % 25'den % 10'a düşürülmesi, ithalât teminat oranının kota tahsislerinde % 20'den % 10'a, liberasyon listesi için % 150'den % 75'e ve

daha sonra, 4 Ocak 1971 tarihinde % 50'ye indirilmesi, aynı zamanda ithalât transfer müddetlerinin kısaltılması bu yükselmeyi telâfi etmekten uzak kalmıştır. Nitekim, resmî kurda % 66.7 oranında yükselme ana ithalât parçaları maliyetini net olarak % 30-40 civarında yükseltmiştir. Otomotiv sanayii ile diğer sanayi kolları arasında ithal teminat hadleri bakımından mevcut farklar ise ancak 4 Ocak 1971 tarihinden itibaren azaltılmış ve fakat tamamen ortadan kaldırılmamıştır. Nitekim, diğer sanayi kollarında kota tahsislerinde % 10, liberasyon listesinde ise % 40 ve % 50 oranları uygulanmaya başlamıştır.

9. Finansman Kanunu otomotiv sanayiine ayrıca toplam maliyet üzerinden % 20-25 oranında gider vergisi de getirmektedir. Daha önemlisi, ithalât safhasında gümrükte alınan istihsal vergisini hesaba katmak üzere, ilk madde indirimi uygulanmıyacaktı. Böylece de verginin mükerrer alınmaması yolundaki genel malî prensip otomotiv sanayiinde bilerek zedelenmiş olmaktadır. Vergi mükerrerliğinin belki yerli imalâtı teşvik amacıyla uygulandığı iddia edilebilir. Ne var ki, yerli imalât oranı esasen diğer yollarla teşvik ediliyordu. Yeni Finansman Kanunu ise, bütünüyle ele alındığında, yerli imalât oranını yükseltmek değil, düşürmek yolunda bir sonuç yaratmıştır.

10. Finansman Kanunu yine yüksek meblâğlara varan bir taşıt alım vergisi de getirmektedir. Bu vergi de müşteriye maliyeti yükselttiğine göre, talebi kısacak ve bu anlamda imalâtçı ve satıcı firmaya yansıyacaktır. İkinci el satışlardan alınan yüksek taşıt alım vergisi ise ikinci el satışlarda spekülasyonu önleyeceği, gerekçesiyle savunulamaz. Spekülasyonu önlemenin yolu yine sanayiini geliştirilerek arzın çoğaltılmasıdır. İkinci el üzerine yüksek vergi ise bir taraftan düşük gelirliilerin taşıt sahibi olma imkânlarını daraltırken aynı zamanda yeni taşıt talebini kısacaktır. Ayrıca, mevcut taşıt sahiplerinin servetlerini de yükseltmek suretiyle spekülâtif kazanç getirmiş olacaktır.

11. Taşıtların çoğu — minibüs ve traktör hariç — taksitle satılmaktaydı. Devalüasyon ve yeni vergilerin maliyeti ve fiyatları yükseltmesi karşısında kredili satışların finansman maliyeti de büyük ölçüde artacaktır. Çünkü, fiyat artışı karşısında taksitle bağlanan kısım yükselecek, vâde uzayacak, kredili satışların rizikosu ise artacaktır. Ayrıca, banka kredi faizi ve masrafları da eskiye kıyasla yükseltilmiş bulunmaktadır. Finansman yükü artışı dolayısıyla kredili satış fiyatlarında husule gelecek yükselmeler en önemli maliyet farkı kalemini teşkil etmektedir.

12. Ayrıca, işçilik masrafları yılda %10-20 civarında yükselmektedir. Elektrik ve akaryakıt gibi enerji kalemleri fiyatlarına devalüasyonla birlikte zam gelmiştir. Yan sanayiden tedarik edilen parçaların fiyatları, benzer faktörler ve işletme vergisi dolayısıyla yükselecektir.

Yine İşletme Vergisi, diğer faktörler ve benzin ile mazot zammı taşıtların yıllık kullanım ve onarım masraflarını yükseltmiştir. Talepte bu yönden de bir kısılma beklenebilir.

13. Yukarıda belirtilen faktörler dolayısıyla fiyatlarda meydana gelen %50 civarındaki şiddetli yükselme sonucunda otomotiv sanayiinde talep genellikle âni ve şiddetli bir düşme göstermiştir. Otomobilde siparişler çözülmüş, kamyonunda piyasa çok ciddi tehlikelerle karşılaşmış bulunmaktadır. Buna karşı, istisnai olarak minibüs için talep devam etmektedir. Minibüs, imalât maliyeti ve bâyi satış fiyatı eski şartlarda düşük geldiği ve arz talepten daha az olduğu cihetle, şahıslararası alım satım piyasasında fark yapmaktaydı. Traktör talebi de belki ciddi bir daralma gösteremeyebilirse de talebin gelişmesi mutlaka yavaşlayacaktır. Esasen genellikle talepte bugün meydana gelmiş şiddetli düşmeler ancak kısmen kısa vâdelidir ve âni fiyat yükselmesi karşısında müşterinin geçirdiği şok ile izah edilebilir. Fiyatlardaki yükselme mutlaka uzun vâdede de talep üzerinde menfi etkiler bırakacak, en azından talepteki yükselme bızı yavaşlayacak yahut tamamen kesilecektir.

14. Görülüyor ki genellikle otomotiv sanayii ciddi bir krizle karşı karşıya bırakılmış bulunmaktadır. Devalüasyon ve Finansman Kanunu dolayısıyla maliyet ve fiyatlarda meydana gelen şiddetli yükselmeler talepte büyük kısılmalara yol açacaktır. Nitekim, bu yüzden birçok yatırım projelerinden vazgeçilmiş, imalât programları kısılmış, birçok hallerde işçi çıkartılmasına dahi gidilmiş bulunmaktadır.

15. Özellikle kamyon ve otobüs imalâtının demiryolunu korumak gayesiyle tasfiye edilmek istendiği anlaşılmaktadır. Halbuki, karayolları ulaştırması demiryollarına kıyasla çok daha etkin ve ekonomiktir, sosyal bakımdan da daha faydalıdır. Son yıllarda karayolları ulaştırmasından daha fazla vergi tahsili tedbirleri ise alınmaya başlamıştı.

16. Genellikle otomotiv sanayiinin kösteklenmesi kararında taşıt model ve tip sayısının lüzumundan fazla olması, firma cesametinin küçüklüğü, kapasite fazlası gibi hususlar da rol oynamış bulunabilir. Ancak bu durum hükümet organlarının vermiş oldukları müsaadelerin bir sonucudur. Düzeltilmesi ise mevcut firmaların radikal bir tasfiyesi yerine bun-

dan sonra verilecek müsaadelerin radikal şekilde azaltılması, mevcut firmaları sermaye ve cesametlerini arttırmaya, model ve tip sayısını azaltmaya teşvik etmek gibi yollar daha uygundur .

Otomotiv sanayiini yerli imalât payı düşük olduğu için cezalandırmak da yanlıştır. Çünkü, yerli imalât payı zamanla geniş ölçüde yükselmiştir. Motor ve aktarma organları imali alanında yapılacak yeni yatırımlarla ise yerli imalât hedefi gerçekleştirilmek üzereydi.

17. Bu şartlar altında yeni vergilerin Hazineye vergi geliri sağlanması yönünden de belirli bir müspet etki yaratacağı şüphelidir. İmalât programları daraltıldığına, işçi çıkartıldığına, yeni yatırımlardan vazgeçildiğine göre — yan sanayi kollarında çalışanlar dahil — firmalardan alınan Gelir ve Kurumlar vergisi, çalıştırılan personel ve işçilerden temin edilen gelir vergisi varidatı yıldan yıla artış gösterse bile aslında otomotiv sanayiinin teşviki şikkına kıyasla azalacaktır. Yine, daha önce uygulanmakta olan vasıtalı vergilerin hasılatı da düşecektir. Daralan bir piyasada yeni vergilerin bütün bu diğer vergi azalmalarını telâfi etmesi güçtür.

18. O halde, gerek ekonomik gelişme ve sanayileşmeye hizmeti gerek Maliyeye vergi geliri temin etmesi bakımından yeni Finansman Kanununun otomotiv sanayiine yönelttiği yüklerin yeniden gözden geçirilmesi, Birinci ve İkinci Kalkınma Flânları stratejisi ve hedeflerine uygun bir şekilde ve bu sanayii teşvik edici yönde değiştirilmesi zarurîdir.

Su hususu da unutmamak gerekir ki, otomotiv sanayiinin kurulması ve gelişmesi en az 20-30 yıl gibi uzun bir süreye muhtaçtır. Bu sebeple, Birinci ve İkinci Beş Yıllık Kalkınma Flânlarını kapsayan teşvik süresi şüphesiz ki bu sanayi kolunda yerli imalât hedefinin gerçekleştirilmesine, firma cesameti, model ve tip sayısı gibi problemlerin halline yetmeyecekti. Verilen teşvik süresi otomotiv sanayiinin teknolojik icapları muvacehesinde kısa sayılacağına göre, bu teşvik süresi içinde hedeflerin gerçekleştirilmediği gerekçesiyle bu kere, Finansman Kanunu ile cezalandırma yoluna gidilmesi doğru olmayacaktır.