



[itobiad], 2020, 9 (2): 1368/1393

**Türkiye’de Ekonomik Kriz Dönemlerinde ÖTV İndirimlerinin  
Etkileri: Otomobil Sektörü Üzerine Bir Değerlendirme<sup>1</sup>**

Effects of SCT Discounts in Period of Economic Crisis in Turkey: An  
Evaluation of the Car Industry

**Vildan YAVUZ**

**Dr. Öğr. Üyesi, Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi İİBF İktisat,  
Asst. Prof., Recep Tayyip Erdogan University, Faculty of Economics and  
Administrative Sciences, Economics  
vildan.yavuz@erdogan.edu.tr / Orcid ID: 0000-0003-3232-8265**

**Alaattin KIZILTAN**

**Prof. Dr., Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi İİBF İktisat,  
Professor, Recep Tayyip Erdogan University, Faculty of Economics and  
Administrative Sciences, Economics  
alaattin.kiziltan@erdogan.edu.tr / Orcid ID: 0000-0002-7239-7874**

**Makale Bilgisi / Article Information**

**Makale Türü / Article Type** : Araştırma Makalesi / Research Article  
**Geliş Tarihi / Received** : 30.01.2020  
**Kabul Tarihi / Accepted** : 11.06.2020  
**Yayın Tarihi / Published** : 21.06.2020  
**Yayın Sezonu** : Nisan-Mayıs-Haziran  
**Pub Date Season** : April-May-June

**Atıf/Cite as:** YAVUZ, V , KIZILTAN, A . (2020). Türkiye’de Ekonomik Kriz Dönemlerinde ÖTV İndirimlerinin Etkileri: Otomobil Sektörü Üzerine Bir Değerlendirme. İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi , 9 (2) , 1368-1393 . Retrieved from <http://www.itobiad.com/tr/issue/54141/682300>

**İntihal /Plagiarism:** Bu makale, en az iki hakem tarafından incelenmiş ve intihal içermediği teyit edilmiştir. / This article has been reviewed by at least two referees and confirmed to include no plagiarism. <http://www.itobiad.com/>

**Copyright** © Published by Mustafa YİĞİTOĞLU Since 2012 – İstanbul / Eyup, Turkey. All rights reserved.

<sup>1</sup> Bu çalışma, 20-21 Nisan 2019 tarihlerinde İstanbul’da düzenlenen International Congress of Management Economy and Policy (ICOMEPEP’19-Spring) isimli kongrede sunulan “Türkiye’de ÖTV İndirimlerinin Makroekonomik Etkileri: Otomobil Sektörü Üzerine Bir Değerlendirme” başlıklı bildirinin genişletilmiş halidir.

## Türkiye’de Ekonomik Kriz Dönemlerinde ÖTV İndirimlerinin Etkileri: Otomobil Sektörü Üzerine Bir Değerlendirme

### Öz

Birçok ülkede belli yıllarda ortaya çıkan ekonomik durgunluk ve daralmaları aşmada kısa dönemde genişletici maliye politikalarının uygulanmasını gerekli kılmıştır. Bu doğrultuda belli dönemlerde uygulanan ÖTV indirimlerinin çarpan ve hızlandıran etkisiyle piyasayı canlandırıcı etkilerinin olduğu düşünülmektedir. Nitekim otomobil piyasasında ÖTV indirimlerinde yerli ve ithal otomobil ayırımı yapılmamaktadır. Türkiye ekonomisinde tüketicilerin yerli ve ithal ürünler arasında çoğunlukla ithal olanları tercih etmeleri piyasa genişlemesinin ithalat eksenli olmasına yol açmaktadır. Bu bakımdan piyasa darlığını gidermede talep eksenli politikalar uygulamak yerine yerli üreticilerin bir yandan daha çok yerli girdi kullanmalarının teşvik edilmesi, diğer yandan da bu üreticilerin maliyetlerini düşürücü teşvikler uygulanması gerekir. Bu çalışmada Türkiye ekonomisi otomotiv sektörü kapsamında ele alınarak ÖTV'nin etkileri değerlendirilmektedir.

### Özet

Dünya ekonomisinde 1980’lerden sonra hızlanan küreselleşme eğilimleri çerçevesinde birçok ülkede liberal iktisat politikaları uygulanmaya başlanmıştır. Bu bağlamda bir yandan reel sektöre dönük olarak dış ticareti kısıtlayıcı önlemler gevşetilirken, diğer yandan finans sektöründe bariyerlerin kaldırılması ülkeler arası sermaye akımlarını hızlandırmıştır. Nitekim, Türkiye ekonomisi de 1980’li yıllardan sonra muhtelif alanlarda ekonomisini dünyaya entegre etmeye çalışmıştır. Bu süreçte ortaya çıkan yeni fırsatlardan yararlanma imkânı ortaya çıksa da finansal nitelikli olduğu düşünülen ekonomik krizlerle karşı karşıya kalınmıştır. Bu dönemlerde Gayri Safi Yurtiçi Hasıla değerlerinde küçülmeler yaşanırken, bir yandan da sermaye hareketlerinde yaşanan ve spekülasyon olduğu düşünülen ataklar döviz kurlarını yükselmesine yol açmıştır. Bu durum birçok sektörün dışa bağımlı özelliği ile birleşince bir yandan maliyetlerin artmasıyla enflasyona ve diğer yandan da satın alma gücünün düşmesiyle piyasa daralmasına neden olmuştur. Durgunlukla beraber yaşanan fiyat artışları genişletici para politikalarının uygulanmasına imkân vermediğinden maliye politikasından yararlanma yoluna gidilmiştir. Türkiye ekonomisinin kriz yıllarında başvurduğu genişletici maliye politikası araçlarından biri bazı sektörlerde uygulanan ÖTV oranlarının indirilmesi olmuştur. Bununla birlikte bu politikanın devletin kamu gelirlerini azaltıcı etkisi nedeniyle bütçe açığına yol açması ve böylece ekonomide temel yapısal sorunlardan biri olan bütçe ve cari işlemler açığı nedeniyle tasarruf yetersizliğini daha da arttırması söz konusu olabilmektedir. Bu politikalardan elde edilmesi muhtemel temel sonuç kısa vadede devletin kamu gelirlerinden vazgeçerek reel sektörde



kapasiteyi arttırmaya çalışmasıdır. Türkiye’de vergileri önemli kılan temel unsurlardan birisi tüketimi kısmak olmuştur. Bu bağlamda 1985 yılında uygulanmaya konan Katma Değer Vergisi (KDV) zaman içerisinde toplam vergi gelirlerinin önemli bir kısmını oluşturmuştur. Ayrıca 1996 yılında AB ile gerçekleştirilen gümrük birliğinin olumsuz etkilerini gidermek amacıyla yerli ve yabancı mal ayırımı yapmaksızın uygulanan ÖTV önemli bir kamu geliri kalemini oluşturmuştur. Otomobil endüstrisi Türkiye’de reel sektörün önemli bir sürükleyicisi haline gelmiştir. Dolayısıyla ekonominin kısa vadede durgunluktan çıkarılması için adı geçen sektörün seçilmesi oldukça isabetlidir. Otomotiv sektörünün canlandırılması ve bu canlılığın bütün ekonomiye yayılması için kriz dönemlerinde ÖTV indirimlerine gidilmiştir. Nitekim 2009 yılında ÖTV oranları belli özellikteki binek otomobillerde 5 ay süreyle %37’den %18’e indirilmiştir. Daha sonraki muhtelif zamanlarda bu oran %50’lere kadar çıkmıştır. Özellikle 2009 yılından sonra yaşanan ekonomik canlılık ortamında bu sektörde artan vergi oranlarının piyasayı daraltıcı sonuçlarının olmaması devletin vergi gelirlerinin artmasını sağlamıştır. 2018 yılında yaşanan ekonomik krizde ise ÖTV oranları %50’den %35’e çekilmiştir. Bu durum piyasayı canlandırıcı etkiye yol açsa da genel olarak vergi gelirleri, özellikle motorlu taşıt vergisinin kamu gelirini arttırıcı etkisi sınırlı kalmıştır. Diğer yandan 2018 yılı sonbaharında binek otomobillerde yıl sonuna doğru satışların artması Türkiye ekonomisinin her yıl yaşadığı bir süreçtir. Zira otomobil şirketleri stokları gidermek ve yeni yıla yeni modellerle girmek için indirimler yaparak satışlarını arttırmaya çalışmaktadırlar. Diğer yandan aynı dönemlerde ithal otomobillerdeki satış oranlarının yüksek olması otomotiv endüstrisi kaynaklı döviz çıkışına yol açarak dış ticaret ve tasarruf açığını arttırması söz konusudur. Bunun dışında yerli ve yabancı ayırımına imkân vermeyen ÖTV indirimleri ithal ürünlerin fiyatlarını düşürse de ulusal paranın değer kaybı bu fiyat düşüşlerini kısmen telafi etmektedir. Ayrıca yerli otomobil üretiminin dışa bağımlı yapısının kurların etkisiyle artan rekabet kabiliyetini sınırladığını unutmamak gerekir. Sonuç olarak Türkiye’de ekonominin durgunluk dönemlerinde genişletici maliye politikası uygulamalarının tek başına istikrar sağlayıcı özelliğinin bulunmadığını ifade edebiliriz. Otomotiv endüstrisinde mikro düzeyde yerli parça kullanımını teşvik eden ve maliyetleri azaltan uygulamaların ön plana çıkartılması ve gerçekçi kur politikalarının uygulanması rekabet kabiliyetini arttırarak ekonomide öncü olan sektörlerin genişlemesine yol açacaktır. Ayrıca yerli ve yabancı ürün ayırımına uygun olmayan ÖTV gibi uygulamalar yerine doğrudan doğruya ithal otomobillerin özelliklerine göre motorlu taşıtlar vergisinin arttırılması ve gerekiyorsa iki dönem yerine dört döneme yayılması ithalatı azaltıcı etki yapacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Otomobil Sektörü, Türkiye Ekonomisi, Vergi İndirimleri, Dış Açıklar, Ekonomik Durgunluk.



## Effects Of SCT Discounts Period of Economic Crisis in Turkey: An Evaluation On The Car Industry

### Abstract

In many countries, the implementation of expansionary fiscal policies in the short term has been necessary to overcome the economic recession and contractions that occurred in certain years. Accordingly, it is believed that the SCT discounts applied in certain periods have a stimulating and accelerating effect on the market. As a matter of fact, there is no difference between domestic and imported cars in the SCT discounts in the automobile market. The fact that consumers prefer mostly imported products among domestic and imported products causes market expansion to be import-oriented in the Turkish economy. In this respect, instead of implementing demand-based policies in eliminating market shortage, domestic producers should be encouraged to use more domestic inputs and incentives should be applied to reduce the costs of these producers. In this study, the impact of SCT discounts is evaluated by considering Turkey's economy within the scope of the automotive sector.

### Summary

In the world economy after 1980s, within the framework of the globalization trends that accelerated, liberal economic policies have been implemented in many countries. In this context, both loosening precautions restricting foreign trade against the reel sector and the removal of barriers in the financial sector accelerated the capital flows between countries. Thus, Turkey's economy after the 1980s also sought to integrate into the world economy in various fields. Although the opportunity to benefit from the new opportunities emerging within this period has emerged, economic crises which are thought to be financially qualified have been faced. During these periods, while the Gross Domestic Product (GDP) values decreased, the attacks experienced in the capital movements and thought to be speculative caused the exchange rates to increase. When this situation is combined with the foreign dependent feature of many sectors, on the one hand, it caused inflation with increasing costs, and on the other hand, with the decrease in purchasing power, it caused market shrinkage. Since the price increases experienced with the recession did not allow the implementation of expansionary monetary policies, it was made use of the fiscal policy. One of the expansionary fiscal policy apply tools in the crisis year of Turkey's economy has been lowering SCT rates applied in some sectors. However, this policy may lead to a budget deficit due to the state's reducing public revenues, thereby further increasing the shortage of savings due to the budget and current account deficit, which is one of the main structural problems in the economy. The main result likely to be obtained from these policies is that the government tries to increase the capacity in the real sector by giving up public revenues in the short term. One of the main factors that make taxes significant in Turkey is cutting down consumption.



In this context, value-added-tax (VAT), which was implemented in 1985, has formed an important part of total tax revenues over time. Also, the SCT, which was applied without any distinction between domestic and foreign goods in order to eliminate the negative effects of the customs union with the EU in 1996, constituted an important public revenue item. The car industry has become an important driver of the real sector in Turkey. Therefore, it is quite appropriate to choose the sector mentioned in order to get the economy out of stagnation in the short term. In order to revive the automotive industry and spread this vitality to the whole economy, SCT reductions were made in times of crisis. As a matter of fact, in 2009, SCT rates were reduced from 37% to 18% for 5 months in certain passenger cars. This rate has increased up to 50% at various times. Especially in the economic liveliness experienced after 2009, the fact that the increasing tax rates in this sector did not have the results of shrinking the market caused the increase in the tax revenues of the state. In the economic crisis in 2018, SCT rates were reduced from 50% to 35%. Although this situation has a revitalizing effect on the market, the effect of tax revenues, in general, and motor vehicle tax, in particular, on increasing public income is limited. On the other hand, in the fall of 2018, the increase in sales of passenger cars toward the end of the year is a process that Turkey's economy experiences every year. It is due to the fact that automobile companies are trying to increase their sales by making discounts in order to remove stocks and enter the new year with new models. On the other hand, high sales rates in imported cars in the same periods lead to foreign exchange outflow originating from the automotive industry, and to increase foreign trade and savings deficit. Otherwise, even though the SCT discounts that do not allow domestic and foreign discrimination decrease the prices of imported products, the depreciation of the national currency partially compensates for these price decreases. It should be also remembered that the foreign-dependent structure of domestic automobile production limits its competitiveness, which increases with the effect of exchange rates. As a result, we can express, in times of economic recession in Turkey, expansionary fiscal policy practices alone cannot provide stability. Emphasizing the practices that encourage the use of domestic parts at a micro level and reducing costs in the automotive industry, and the implementation of realistic exchange rate policies will increase the competitiveness of the leading sectors in the economy. In addition, instead of applications such as SCT, which is not suitable for domestic and foreign product segregation, increasing motor vehicle tax according to the characteristics of imported cars directly and spreading to four periods instead of two periods, if necessary will have an impact on reducing imports.

**Keywords:** Automotive Sector, Turkey Economy, Tax Cuts, External Deficits, Economic Recession.



## 1. Giriş

Dünya ekonomisinde 1980'lerden sonra hızlanan küreselleşme eğilimleri birçok ülkeye çeşitli fırsatlar sunmakla beraber, ülkelerin ekonomik kırılganlığını da arttırmıştır. Küreselleşme çabası içerisinde olan birçok ülke finans piyasalarında bütünleşme sürecini tamamlamıştır. Bu süreç aynı zamanda finansal krizlerin dünyanın birçok ülkesini etkiler hale getirmiştir. Bu bağlamda Türkiye ekonomisi de 1980'li yıllardan sonra belli aralıklarla finansal nitelikli olduğu düşünülen ekonomik krizlerle karşı karşıya kalmıştır. Nitekim birçok makro gösterge üzerinde yapılan değerlendirmelerde 1994, 1999, 2001, 2008-2009 yılları ile 2018 yılında Türkiye ekonomisinde negatif büyüme değerleri ve durgunluklar göze çarpmaktadır.

2018 yılının tamamında %2,8 büyüme gerçekleşmekle birlikte yılın üçüncü çeyreğinden sonra dördüncü çeyrekte %2,8 ekonomik küçülme gerçekleşmiştir. 2019 yılında ise ekonomideki büyüme hızı yılın ilk ve ikinci çeyreklerinde negatif değerler alırken üçüncü ve dördüncü çeyrek pozitif değerler almış olup, yıllık büyüme hızı %0,9 olarak gerçekleşmiştir (TÜİK Haber Bülteni, 28 Şubat 2020). Ayrıca piyasa talebini gösteren temel göstergelerden biri olarak perakende satış hacmi 2018 Ağustos'undan Aralık 2018 ortalarına kadar sürekli daralmış, Ocak 2019'da ise %1,3 oranında artışa geçmiştir. Bu artış eğilimi Şubat 2019'da da devam etmiş ve perakende satış hacmi bir önceki aya göre sabit fiyatlarda %0,8 yükselmiştir. 2019 yılının daha sonraki aylarında artış ve azalışlar dalgalı bir seyir izlemiştir. Nihayet Şubat 2020'de bir önceki yılın aynı ayına göre %10,6'lık bir artış gerçekleşmiştir (TÜİK Haber Bülteni, 13 Nisan 2020). Aynı şekilde 2019'da ki konut satışları, 2018 yılının altında kalmakla birlikte yılın ilk üç ayında artmıştır (TÜİK Haber Bülteni, 17 Nisan 2019).

2018 yılının bütünü itibarı ile bir ekonomik küçülmeden bahsedilmese de Mayıs 2018 sonrası döviz kurlarında yaşanan spekülasyon atakları ekonomide enflasyon ve piyasa daralmasına yol açmıştır. Bu bağlamda birçok sektörde daralmalar yaşanmıştır. Türkiye ekonomisinin durgunluktan çıkarılması için devletin çoğunlukla genişletici maliye politikalarına başvurduğu görülmüştür. Durgunlukla birlikte yaşanan fiyat artışları genişletici para politikalarının uygulanmasına olanak vermediğinden maliye politikası ile durgunluğun giderilmesine çalışılması doğru bir seçenek olarak değerlendirilebilir. Ancak Türkiye ekonomisinin sahip olduğu uzun dönemli yapısal sorunlar bu politikanın etkinliğini sınırlı kılmakta ve ekonomik durgunluğun giderilmesine kısmen katkıda bulunsa da uzun dönemde başka ekonomik sorunlara yol açabilmektedir. Bunlardan biri de tasarruf ve cari açık sorunudur (Uslu, 2020, s. 332-334).

Türkiye ekonomisinde yaşanan durgunluğun aşılmasında genişletici maliye politikası araçlarından biri olarak zaman zaman belli dönemlerde Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) indirimleri uygulanmıştır. Ancak bu indirimlerin uygulanmasında belli sektörlerde yerli ve ithal ürün ayırımının mümkün olmaması, gerçekleştirilen indirimlerin ithal ürünlere olan iç talebi



arttırarak cari açığın yükselmesi ve tasarrufların dışarıya kaçmasına yol açmasıyla ekonominin olumsuz etkilenmesine neden olmaktadır. Bu çalışmanın temel amacı, kriz dönemlerinde Türkiye ekonomisinde uygulanan genişletici maliye politikası aracı olarak otomobil sektöründe kullanılan ÖTV indirimlerinin yukarıda belirtilen etkilere yol açıp açmadığını analiz etmektir.

Bu doğrultuda çalışmada önce konuyla ilgili kısa teorik bilgiler verilecek ve daha sonra Türkiye ekonomisi otomotiv sektörü bağlamında ele alınarak ÖTV’nin etkileri değerlendirilecektir. Çalışmada otomotiv sektöründen anlatılmak istenen “Ana Sanayi” olarak yük veya yolcu taşımak ve karayolu trafiğinde seyretmek üzere üretilmiş lastik tekerlekli taşıt araçlarıdır. Ayrıca otomotiv yan sanayi ise taşıt araçları imalatına ilave olarak uygun aksam, parça, modül ve sistem üreten sanayi koludur. Otomotiv sanayii bu iki alt sektörün tümünü kapsar. Binek oto ise Gümrük Tarife ve İstatistik Pozisyon (GTİP) listesinde yer alan 87,03 fasıl numaralı olan araçlardır (İstanbul Sanayi Odası, Otomotiv Sanayii Sektörü, 2002, s. 1-2)

## 2. Tasarruf Sorunu

Ülkelerin yüksek ekonomik büyüme hızına ulaşmalarında milli gelirden belli bir oranda ayrılacak tasarrufların yatırıma dönüştürülmesi büyük önem taşımaktadır. Ayrıca ulaşılan tasarruf miktarının ulusal para cinsinden olması yanında yatırımlarda kullanılacak ithal hammadde ile ara malı ve yatırım malı için de dövize ihtiyaç duyulmaktadır. Ekonomilerde devletin ağırlığına göre kamu harcamalarının finansmanı için de hem ulusal para hem de döviz cinsinden ihtiyaç duyulan kaynakların yetersizliği bütçe açığına yol açmaktadır.

Geleneksel iktisatçılar ekonomilerde bütçe açığı ve cari açık olmak üzere konuyu “ikiz açık” açısından ele almaktadırlar. Nitekim Keynes’e göre, ekonomilerde bütçe açığı ile cari işlemler açığı birbirleriyle ilişkilidir ve bu ilişki bütçe açığından cari işlemler açığına doğru olmaktadır. Bunun yanında, Ricardian yaklaşıma göre ise, bu iki değişken arasında bir ilişki bulunmamaktadır. Diğer yandan, bütçe açığı ve cari işlemler açığı yanında özel kesimin yatırımlarda kullanacağı tasarrufların yetersizliğine dikkat çekilmektedir (Magoti vd, 2020, s. 149-150). Böylece ekonomilerde ortaya çıkan bütçe açığı ve cari açık sorunu esas itibariyle ekonomilerin yapısal özelliklerinden kaynaklanan tasarruf yetersizliğinin bir sonucudur. Bu üç açıktan birinde ortaya çıkacak dengesizlik diğer açıkları da beraberinde getirecektir (McTEER, 2008, s. 1-2).

Türkiye ekonomisinin temel karakteristiklerinden biri üçüz açık olarak da ifade edilen “tasarruf-yatırım açığı”, “cari açık” ve “bütçe açığı” sorunları sık karşılaşılan bir durumdur. Zira büyüme hızını yüksek tutma çabaları tasarruf yetersizliğine takılırken, artan yatırımların bütçe üzerinde



oluşturduğu baskı bütçe açıklarına neden olmaktadır. Bunun yanında özellikle belli dönemlerde artan faiz oranlarını yabancı sermaye girişlerini hızlandırması ulusal paranın değer kazanmasına ve bir yandan artan talebin getirdiği ithalat artışı, diğer yandan da aşırı değerlenmenin getirdiği cazip ithalat fiyatları ithalatı arttırmaktadır. Bu bağlamda toplam tasarrufların milli gelir içerisindeki payı 1990'larda % 24,7 iken 2000'de %18,4'e 2016 yılında ise %14,3'e kadar düşmüştür (T.C Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, Ekonomik ve Sosyal Göstergeler).

### 3. Vergilerin Önemi

Vergiler, devletlerin hâkimiyetlerini sürdürebilmeleri için sahip olunan en önemli malî kaynaktır. Vergiler gelir, servet ve harcamalar üzerinden vatandaşlardan kamu harcamalarına destek olmak amacıyla toplanmaktadır. Tüketim vergileri harcamalar üzerinden alınmakta olup, vergiler içinde önemli bir ağırlığa sahiptir. Genel tüketim vergileri, ayırım yapmaksızın bütün mal ve hizmetlerden alınan vergiler iken, özel tüketim vergileri ise sadece belirli mallar üzerinden alınan üreticiden tüketiciye kadar ki geçen sürenin belirli bir kısmında toplanan vergilerdir. Özel tüketim vergileri başta finansman aracı olmakla birlikte birçok amaca hizmet etmektedir. Tüketiciler üzerinde de oldukça anlamlı etkileri vardır. Tüketicilerin tüketim düzeylerini ve kalıplarını kontrol altına almaktadır. Vergiler içerisindeki önemi hissedilir şekilde giderek artmaktadır (Taylar, 2012, s. 435).

Bu bağlamda vergiler özellikle kriz öncesi veya kriz dönemlerinde ortaya çıkabilecek sorunların üstesinden gelme açısından ülke ekonomilerinin kullanacakları önemli bir finansman kaynağı olma özelliği taşımaktadırlar (Can, 2003, s. 69).

Diğer yandan Türkiye'de geçmiş ekonomik daralma dönemlerinde Katma Değer Vergisi (KDV) ve ÖTV kullanılarak vergi indirimi yoluna gidilmiştir. Vergi indirimi ve prim indirimi daha çok harcama vergileri üzerinden yapılmıştır. Birçok sektörde uygulanmakla birlikte özellikle otomotiv, inşaat, mobilya ve beyaz eşya sektörleri üzerinde, bu sektörlerin canlılığı hedeflenerek uygulanmıştır (Tabar ve Tokatlıoğlu, 2018, s. 44).

Vergileri önemli kılan temel unsurlardan birisi tüketimi kısaktır. Özellikle enflasyonla birlikte görülen harcama artışları ülkelerde tasarrufları azaltmaktadır. Bu azalmanın önüne geçilmesinde vergilemeye gidilmesi ve böylece daraltıcı maliye politikalarıyla fiyat istikrarının sağlanması da amaçlanır. Dolayısıyla bunun uygulanabilmesi ekonomide talebin canlı olmasına bağlıdır. Zira vergiler tüketimi kısarak tasarrufların artmasını sağlayabilmektedir. Bu bağlamda Türkiye'de 1985 yılında sekiz adet vergi yürürlükten kaldırılmış, bunun yerine tek bir vergi olarak KDV uygulaması getirilmiştir (Oktar, 2015).





Aslında KDV uygulaması ile ilgili çalışmaların Avrupa’da 1918’li yıllara kadar gitmektedir. Ancak uygulama alanını ilk kez 1954 yılında Fransa’da bulmuştur. Avrupa Ekonomik Topluluğu’nun kurulmasını sağlayan 1957 tarihli Roma anlaşmasının 99. Maddesinde yer alan vergilerin topluluk üyeleri arasında uyumlaştırılmasıyla ilgili çalışmalar kapsamında ve Avrupa Birliği’nin gelişim süreci içerisinde bütün ülkelerde uygulanır hale gelmiştir (Özcan, 2015, s. 39). Halen bu ülkelerde KDV oranları normal şartlarda %19 ile % 25 arasında değişmektedir (Fischer, 2016).

Türkiye’de KDV uygulamasının yürürlüğe girmesiyle bu vergi türünün toplam vergi gelirleri içerisindeki payı %25’in altına hiçbir zaman düşmemiştir (<https://www.gib.gov.tr>). Diğer yandan AB ile gerçekleştirilmesi öngörülen Gümrük Birliği ithalatta gümrük vergilerini sıfırlamayı gerektirmekte ve üçüncü ülkelere karşı da ortak gümrük tarifelerini benimsemeyi zorunlu kılmaktadır. Bu bağlamda Türkiye indirilen gümrüklerin yol açacağı kayıpları telafi etmek adına farklı vergi uygulamaları arayışına girmiş, bu konuda çalışmalar 1990 yılında başlatılmış, 2002 yılına kadar bu çalışmalardan bir sonuç alınamamıştır. 1996 yılında yürürlüğe giren gümrük birliği mutabakatı ile azalması muhtemel gümrük vergi gelirlerinin telafisi ve artması muhtemel dış ticaret açığı sorununa, AB normlarına da uygun olan ÖTV uygulaması bir çözüm olarak görülmüştür. Bu uygulama aynı zamanda yerli-yabancı ayrımı yapmadan tüketim üzerinden alınan bir vergi türüdür. Bu çerçevede 4760 sayılı ÖTV kanunu 12 Haziran 2002 tarihli ve 24783 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiş, uygulama 1 Ağustos 2002’de başlamıştır. Bu vergi türünün tek aşamalı bir vergi olması yönetimin kolay, kapsamının sınırlı, mal tanımının standart, hasılatın yüksek olması tercih edilmesinde temel sebep olmuştur (Oktar, 2012). Yürürlüğe girdiği tarihten itibaren gerek KDV’de gerekse ÖTV’de günümüze kadar muhtelif oransal değişikliklere gidilmiştir. Oranların sık sık değişmesi ve karmaşıklığı yıllara göre yapılan değişikliklerin etkilerini görmeyi zorlaştırmaktadır. Bu sakıncalar dikkate alınarak bu çalışmada daha elverişli veriler olan ÖTV ile yetinilmiştir.

Ayrıca yürürlüğe girdiği tarihten itibaren muhtelif değişikliklere uğrayan ÖTV oranlarında 2016’ya kadar standart denebilecek oranlar geçerli iken 25.11.2011 tarihinde yürürlüğe giren 2016/9542 sayılı BKK ile yeni düzenlemeler getirilmiştir. Buna göre binek otomobillerin silindir hacmi yanında değer dayalı matrah ve oranlar belirlenmiştir. Böylece ithal otomobillerin yüksek fiyatlı olanlarına daha yüksek oranlar uygulanmıştır. Bu şekilde az da olsa ithal otomobil yerine yerli otomobillerin fiyata dayalı cazibesi arttırılmaya çalışılmıştır.

Diğer yandan ÖTV, ekonomide cebri bir tasarruf olarak vergi gelirleri içerisinde önemli bir yere sahip olmuştur. Nitekim 2002 yılından beri tahsil edilmeye başlanan ÖTV’ler merkezi yönetim bütçe gelirlerinin önemli bir parçası haline gelmiştir. Aşağıda ÖTV ve Motorlu taşıtlardan alınan



vergilerin yıllar itibariyle gelişme seyri ile merkezi yönetim bütçesine oranı yer almaktadır.

**Tablo 1: ÖTV ve Motorlu Taşıtlar Üzerinden Alınan ÖTV'lerin Yıllara Göre Gelişim Seyri**

Yıllar	ÖTV Toplamı (milyon TL)	Mer. Yön. Büt. Oranı (%)	Motorlu Taşıtlardan Alınan ÖTV Toplamı (milyon TL)	Mer. Yön. Büt. Oranı (%)
2006	36926175	21,3	4136411	2,4
2007	39110505	20,5	4293326	2,3
2008	41831723	20,0	3804892	1,8
2009	43619494	20,2	3352689	1,6
2010	57285120	22,5	6192786	2,4
2011	64188786	21,6	8567837	2,9
2012	71705544	21,6	8408972	2,5
2013	85461561	21,9	10564665	2,7
2014	91095043	21,4	12850802	3,0
2015	105922766	21,9	17026579	3,5
2016	120401507	21,7	18872615	3,4
2017	138328315	21,9	22017408	3,5
2018	133901188	17,7	17327830	2,3

**Kaynak:** <https://www.bumko.gov.tr> adresinden oluşturulmuştur.

Yukarıdaki verilere göre Türkiye’de ÖTV gelirlerinin merkezi yönetim bütçesi içerisindeki payı %20’lerde seyretmiştir. Ancak ekonomideki daralmanın sonucu olarak 2018 de %17,7 olmuştur. Bununla birlikte aynı vergi türünün motorlu taşıtları ilgilendiren kısmında ekonomide yüksek daralmaların görüldüğü 2008-2009 yıllarında azalırken gelir düzeyindeki artışlarla birlikte artan talebin etkisiyle 2014’ten sonra %3- 3,5 olmuştur.

2018 sonrasını ayrı değerlendirecek olursak; ÖTV’nin merkezi yönetim bütçesi içerisindeki payı en yüksek Haziran ayına ait iken (%21,6) Kasım ayında bu pay %12,8 ve Ocak 2019’da %10,91’dir. Bu durum aynı zamanda ekonomideki daralmalara da işaret etmektedir (3. Çeyrek %1,8 dördüncü çeyrek -%3). 2019 yılı içerisinde Ocak’tan itibaren bu oranlar artışa geçmiştir. Aynı oranların motorlu taşıtlar üzerinden alınanlarında da benzeri bir seyir vardır. Eylül-Ekim 2018 ve Ocak- Şubat 2019 değerleri oldukça düşüktür. Bunda etkili olan temel faktörün bir önceki yıla göre artan merkezi bütçe gelirlerinin etkisidir (%44).

#### 4. Otomotiv Sektörünün Önemi

Ekonominin canlandırıcı olarak görülen sektörlerden birisi otomotiv sektörü olmuştur. Ekonominin diğer sektörleri ile olan ilişkisi otomotiv sektörünü öncü bir sektör haline getirmiştir. Aynı zamanda otomotiv



sektörü demirçelik, petro-kimya, lastik gibi sanayi dallarını olumlu yönde etkileyerek, bu sektörlerdeki teknolojinin gelişmesine de sebep olmuştur. Turizm, inşaat, tarım sektörü gibi birçok sektör ihtiyaç duyduğu motorlu araçları otomotiv sektöründen temin etmektedir. Dolayısıyla otomotiv sektöründeki gelişmeler, ekonominin bütününe ilgilendirmektedir ( Devlet Planlama Teşkilatı, Karayolu Taşıtları İmalat Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2001, s. 13-14).

Otomotiv sektörü birçok gelişmiş ve gelişmekte olan ülke için en önemli sektör olarak kabul edilmektedir. Sektörün milli gelire ihracata ve istihdama doğrudan katkısı olduğu gibi gerisel bağlantı etkileriyle de dolaylı yoldan yüksek katma değerlere yol açmaktadır. Sektörün ayrıca teknolojik gelişmede öncü olması ülkenin bir bütün olarak teknoloji düzeyini yükseltmektedir. Toplam otomotiv üretiminde Dünya’da 14. sırada olan Türkiye son on yılda üretiminin yaklaşık %70-80’ini ihraç etmektedir (OSD, Otomotiv Sanayii 2017 Yılı Küresel Değerlendirme Raporu, 2018, s. 7). Bu sektörün içerisinde en önemli alt segmenti otomobil üretimi ve ihracatı teşkil eder. Sektörün toplamda 2014 yılında 43683 olan çalışan sayısı 2018’de 52066 olmuştur (OSD, Otomotiv Sanayii Genel ve İstatistik Bülteni, 2019, s. 13)

2017 yılı üretim ve ihracat bakımından otomotiv sektöründe önemli bir yıl olmuştur. Tablo 2’ye göre Ocak-Ekim dönemi için üretim 941 bin adet, ihracat ise 769 bin adettir. 2018 yılı bu sektör için düşüşlerin yaşandığı bir yıl olmuştur. Ocak- Ekim döneminde 858 bin adet üretim ve 732 bin adet ihracat gerçekleşmiştir.

**Tablo 2: Aylara Göre Otomobil Üretimi Ve İhracatı (Adet)**

Aylar	Üretim	İhracat
Ocak 2018	85368	73408
Şubat 2018	94117	73956
Mart 2018	105687	87525
Nisan 2018	90789	79786
Mayıs 2018	95677	72297
Haziran 2018	85635	68030
Temmuz 2018	96507	87748
Ağustos 2018	29289	30528
Eylül 2018	86395	71505
Ekim 2018	89151	87359
Kasım 2018	85666	77912
Aralık 2018	82157	65093
Ocak 2019	71397	58807
Şubat 2019	80077	69340
Mart 2019	87348	81737



**Kaynak:** <http://www.odd.org.tr> ve <http://www.osd.org.tr> adreslerinden oluşturulmuştur.

Tablo 2’de görüldüğü üzere sektörün 2018 yılında Ağustos ayındaki ciddi düşüşler bir yana yıl ortalaması bazında Kasım 2018’e kadar üretimini koruduğu görülmektedir. Kasım 2018’den sonra Ocak 2019’a kadar düşüşler yaşanmıştır. Şubat 2019’da ise üretim artmıştır. İhracat da aynı şekilde üretime paralel bir seyir izlemiştir. İhracat rakamlarının 2018’in yüksek rakamlı aylarına göre düşük kaldığı görülmektedir. Bununla birlikte otomotiv sektörünün ihracat rakamlarında azalma yaşanmaması, sektörün diğer unsurlarına dayalı ihracat artışları gerçekleştirdiğini göstermektedir.

Ekonomide yaşanan daralmalar karşısında gerçekleştirilen genişletici maliye politikalarının bir unsuru vergi indirimleridir. Bu indirimlerin bir yandan daralan pazarı genişletme, diğer yandan da azalan vergi gelirlerinin en azından bir kısmını geri alma amacına hizmet ettiği ifade edilir. Bunun dışında artan özel tüketimin yatırımlar üzerinde yol açacağı çarpan ve hızlandırıcı etkisiyle ekonomide doğrudan ve dolaylı gelir ve istihdam artışlarına yol açması beklenir.

Bu bağlamda Türkiye 2002 yılından itibaren uygulamaya koyduğu ÖTV oranlarına zaman zaman indirimler yapılmıştır. Tablo 3’de 1600 cc ve altındaki motorlu taşıtlara uygulanan sıfır araç ÖTV oranları yer almaktadır. Otomobil piyasasında % 95,3 kısmın bu özellikteki araçlardan olduğu görülür (TÜİK Haber Bülteni, 2 Mayıs 2018).

**Tablo 3: 1600 cc ve Altı Binek Otomobiller İçin ÖTV Oranları**

Tarihler	ÖTV Oranları (%)
01.08.2002	27
14.10.2003	30
03.08.2004	30
04.11.2004	37
21.07.2005	37
08.04.2006	37
04.04.2007	37
01.07.2008	37
17.03.2009	18
20.08.2009	27
01.10.2009	37
01.12.2009	37
25.02.2011	37
13.10.2011	37
22.09.2012	40
01.01.2014	45
07.09.2016	45



**Türkiye’de Ekonomik Kriz Dönemlerinde ÖTV İndirimlerinin Etkileri: Otomobil Sektörü Üzerine Bir Değerlendirme (Effects Of SCT Discounts Period of Economic Crisis in Turkey: An Evaluation On The Car Industry)**

05.10.2016	45
25.11.2016	50
03.02.2017	50
01.01.2018	50
27.03.2018	50
24.09.2018	50
31.10.2018	35
01.01.2019	35
01.04.2019	35

**Kaynak:** <https://www.gib.gov.tr> adresinden oluşturulmuştur.

Tablo 3’e göre 31 Ekim 2018 sonrası geçerli olan ÖTV indirimleri aynı zamanda bu kalemden elde edilen vergi gelirlerindeki geriye gidişleri durdurmuş ve en azından Kasım 2018 değerinin üzerine çıkarmıştır.

Motorlu taşıtlar kaynaklı ÖTV gelirleri de Kasım-Aralık 2018’de toparlasa da 2019 yılında düşük düzeylerde kalmıştır. Bu durum ÖTV indirimlerinin genel anlamda vergi gelirlerini de arttırsa da motorlu taşıt kaynaklı vergi gelirlerinin arttıramadığını göstermektedir.

Aşağıda ÖTV indirimlerinden sonra perakende satışlar, ihracat, ithalat ve sektörün dış ticaret dengelerini gösteren tablolar yer almaktadır:

**Tablo 4: 2018 Yılı Perakende Binek Oto Satışı ve Otomobil İhracat-İthalat Değerleri**

Aylar	Yerli Otomobil (adet)	İthal Otomobil (adet)	Binek Oto İhracatı (milyon \$)	Binek Oto İthalatı (milyon \$)	Otomotiv İhracatı (milyon \$)	Otomotiv İthalatı (milyon \$)
Ocak	9779	16832	954,5	381,7	1809,1	1092,9
Şubat	11852	24049	1068,5	464	2303,8	1127,9
Mart	19719	40079	1270,5	802	2621	1596,1
Nisan	17644	37464	1244	729	2408,6	1536,5
Mayıs	19008	38219	1052	741	2245,3	1533,8
Haziran	14568	26657	963	589	2088,5	1230,4
Temmuz	14608	27416	1004,5	533,3	2291,2	1211,6
Ağustos	8389	18587	504,7	322,1	1256,9	746,8
Eylül	5455	12140	979,1	205,2	2152,6	756
Ekim	5673	11136	1199,6	176,8	1444,9	747,4
Kasım	14400	31804	1099,9	402,2	2300,4	967,8



Aralık	22310	38533	995,8	557,6	2058,5	1132,9
Ocak 2019	4203	6776	813,4	67,9	1866,5	515,1
Şubat 2019	7591	11614	953,7	140,5	2074	603,9
Mart 2019	16594	22034				

Kaynak: <http://www.odd.org.tr> , <http://www.osd.org.tr> ve <http://tuik.gov.tr> adreslerinden oluşturulmuştur.

Tablo 4'te görüldüğü gibi ÖTV indirimiyle birlikte, Kasım 2018'de ki yerli binek otomobil satışlarındaki artış bir önceki aya göre %254 iken, ithal satışlarda bu oran %285 olmuştur. Aralık 2018'de ise bir önceki aya göre bu oranlar sırasıyla %155 ve %121'dir. Ocak 2019 da her iki gruptaki daralma bir önceki aya göre yaklaşık %80 civarındadır. Mart 2019 da ise Ocak 2019'a göre yerli otomobildeki satışlardaki artış oranı %400, ithal otomobildeki satışlardaki artış oranı %325 olmuştur. Buna göre ÖTV indirimlerinin yerli otomobil kadar ithal otomobillerinde satışlarını etkilediğini ifade edilebilir.

**Tablo 5: Binek Otomobil ve Otomotiv Sektöründe Dış Ticaret Dengesi**

Yıllar	Binek Oto İhracatı (milyon \$)	Binek Oto İthalatı (milyon \$)	Binek Oto Dış Ticaret Dengesi	Otomotiv İhracatı (milyon \$)	Otomotiv İthalatı (milyon \$)	Otomotiv Dış Ticaret Dengesi
2006	5644,9	4268,7	1376,2	11730	11145	585
2007	6839,6	4746,7	2092,9	15701	12035	3666
2008	7474,4	4551,8	2922,6	17991	12358	5633
2009	6086,1	4265,4	1820,7	11891	8744	3147
2010	6210	6819,6	-609,6	13522	13174	348
2011	6485,5	8474,7	-1989,2	15444	16782	-1338
2012	6039	7248,4	-1209,4	16464	14184	2280
2013	6856	9126,8	-2270,8	16529	16493	36
2014	7255,3	7717,9	-462,6	17436	15401	2035
2015	6899,2	9223,2	-2324	16871	17065	-194
2016	8355,1	9839,8	-1484,7	19272	17390	1882
2017	11814,4	8605,6	3208,8	23469	17043	6426
2018	12441,6	5903,9	6537,7	25984	13680	12304
2019(Ocak-Şubat)	1767,1	208,4	1558,7	3961	1119	2842

Kaynak: <http://www.odd.org.tr> , <http://www.osd.org.tr> ve <http://tuik.gov.tr> adreslerinden oluşturulmuştur.



Tablo 5’e göre Türkiye’de 2006 sonrası dönemde binek otomobil sektörü dış ticaret dengesinde dalgalı bir seyir izlemiştir. Özellikle 2010-2016 döneminde yaşanan açıklar ilgili dönemde ulusal paranın aşırı değerlendirildiği tartışmalarının yaşandığı döneme işaret etmektedir. Bu dönemde reel efektif kur indeksi Ocak 2010’da 119,13 iken, Aralık 2016’da 93,58 olmuştur (TCMB, İstatistikler). 2017 sonrasında ise sektör dış fazla vermeye başlamıştır. Otomotiv sektörü için bir bütün olarak incelendiğinde 2010 ve 2015 yılları hariç bütün yıllarda dış ticaret fazlası verilmiş ve bu sektör özellikle 2017 yılından sonra yüksek dış fazlalar vermeye başlamıştır. 2019 yılının ilk iki ayında aynı eğilim devam etmiştir.

2018-2019 aylık verilerine göre binek otomobilde ve otomotivde dış fazla verilmektedir. Bu durumda binek otomobil sektörünün otomotiv sektörü içinde önceki yıllara göre daha iyi bir konuma geldiği ifade edilebilir.

Ayrıca 31 Ekim 2018’de ÖTV’lerin indirilmesi sonucu Kasım ve Aralık aylarında gerek yerli ve gerekse ithal otomobil satışlarında artışlar olmuş, ancak 2019 yılının ilk ayında düşüşler yaşanmıştır. Mart 2019 da ise hem yerli hem de ithal otomobil satışları 2018 ortalamalarına ulaşmıştır.

Diğer yandan Tablo 5’teki veriler incelendiğinde 2016 sonrası dönem bir bütün olarak ele alındığında örneğin, 2006-2016 döneminde binek otomobildeki toplam ihracat ve ithalat farkı – 2,138 milyar \$’dır. Aynı dönemdeki otomotiv sektörü için dış ticaret fazlası 18,080 milyar \$’dır. 2017 sonrası dönemde ise sektörün toparlanması rakamlara da yansımış ve nitekim 2017 sonrası dönemde binek otomobil sektörü toplam 11,305 milyar \$ fazla verirken, otomobil sektörü aynı dönemde 21,572 milyar \$ fazla vermiştir. Buna göre endüstrinin yedek parça vs. gibi sektörü ilgilendiren diğer alt dallarda daha başarılı olduğu ifade edilebilir.

Bunun dışında sektörün daralan iç piyasanın yol açtığı satış kayıplarını ihracat yoluyla telafi etmeye çalıştığı görülmektedir. Bunun yanında ekonomideki daralmalar ve ulusal paranın değer kaybetmesinin hem otomobil hem de otomotiv sektöründe ithalatı kısıcı etkiye yol açtığı ifade edilebilir. Ancak bu etkinin sektörde üretim yapısının dışa bağımlı özelliği ve ham madde ve ara mallarında yerli ikamelerinin kullanamaması nedeniyle dışa açıklara fazla yansımadağı değerlendirilmesi yapılabilir. Yurtiçinde üretilen otomobillerin yerlilik oranı %19,6 ile %66,3 arasında değişmesi sektörün üretiminin büyük ölçüde hammadde, ara malı ve parça ithalatına bağılı olduğunu göstermektedir (T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Otomotiv Yerli Muhteva Oranları, 2020). Bu dışa bağımlılık ilgili sektörde yerli üretim artışıyla birlikte iç tasarrufların ülke dışına çıkmasına ve böylece ödemeler bilançosu açıklarına yol açmaktadır. Diğer bir ifadeyle yurt içinde üretilerek ihracata yöneltilen her bir otomobil aynı zamanda ithalatı da arttırmaktadır.



Sektörün ÖTV gibi indirimlerden ziyade döviz kurları ve milli gelir artışlarından daha çok etkilenmesi muhtemeldir. Nitekim 2017 yılı sonu itibarıyla başlayan ve Mayıs 2019'a kadar reel efektif döviz kurlarında yaşanan düşmeler ile birlikte sektörün rekabet kabiliyetinin artması otomobil ihracat ve ithalat rakamlarına yansımaktadır. Nitekim Ocak-Haziran 2018 döneminde otomobil sektörünün dış ticaret fazlası 2,85 milyar dolar iken, Ocak-Haziran 2019 döneminde 4,55 milyar dolara çıkmıştır (OSD, Otomotiv Sanayii Dış Ticaret Raporu, 2. Çeyrek 2019). Daha detaylı bir araştırma için döviz kuru ve milli gelir değişimleri ile otomobil ihracat ve ithalatı arasındaki ilişkiye bakılabilir.

## 5. ÖTV İndirimlerinin Yerli/İthal Ürün Kullanımına Etkisi

Daha önceden de belirtildiği gibi yerli/ithal ürün ayrımı yapılmaması indirimlerden ithal araçların da yararlanılmasına yol açmaktadır. Bununla birlikte 25.11.2016'dan sonra uygulanan yeni düzenleme ile araçların silindir hacmi yanında değerine göre ÖTV oranları uygulanmakta ve böylece pahalı ithal araçların fiyatlarının yükselmesine yol açacak ve yerli ikamelerinin tercih edilmesini sağlayacak bir düzenlemeye gidilmiştir. Bu yeni düzenlemeyle getirilen ÖTV oranları ithal araçların fiyatlarını daha fazla yükseltmektedir. Çünkü Türkiye'de otomobil piyasasında önceden de belirtildiği gibi otomobillerin %95,3'ü 1600 cc ve altı motor hacmine sahip olduğu (TÜİK Haber Bülteni, 2 Mayıs 2018) için bu ölçekteki binek otomobillerden ÖTV oranı %45 iken bunun üzerindeki ÖTV oranları % 145'e kadar çıkmaktadır (<https://www.gib.gov.tr>).

31 Ekim 2018'den sonra uygulamaya konan ÖTV indirimleri ithal araçlara olan talebi arttırmıştır. Bu durum yerli/ithal otomobil perakende satış oranının genelde aynı kalmasına yol açmaktadır.

**Tablo 6: Yerli/İthal Otomobil Perakende Satış Oranları**

Aylar	Toplam Satış İçerisinde Yerli Otomobilin Payı (%)	Toplam Satış İçerisinde İthal Otomobilin Payı (%)
Ocak 2018	37	63
Nisan 2018	32	68
Temmuz 2018	35	65
Ekim 2018	34	66
Ocak 2019	38	62
Şubat 2019	40	60
Mart 2019	43	57

Kaynak: <http://www.odd.org.tr> ve <http://www.osd.org.tr> adreslerinden oluşturulmuştur.





Tablo 6’da görüldüğü gibi Nisan 2018’den sonra yerli otomobil satış oranı artış göstermiştir. Burada ithal otomobil talebini etkileyen asıl unsurun ÖTV indirimi yanında ulusal paranın aşırı değer kaybetmesi olduğu ifade edilebilir. Nitekim ulusal paranın 2018-2019 yıllarında değer kaybetmesi ile otomobil ithalatı rakamları gerilemiştir. Buna göre Ocak-Haziran 2018 döneminde 3,7 milyar dolar olan otomobil ithalatı Ocak-Haziran 2019 döneminde 1,2 milyar dolara düşmüştür (OSD, Otomotiv Sanayii Dış Ticaret Raporu, 2. Çeyrek 2019). Aynı oranların geçmiş yıllardaki seyri aşağıdaki tabloda verilmiştir.

**Tablo 7: Yerli/İthal Otomobil Perakende Satış Oranları (2010-2018 Dönemi)**

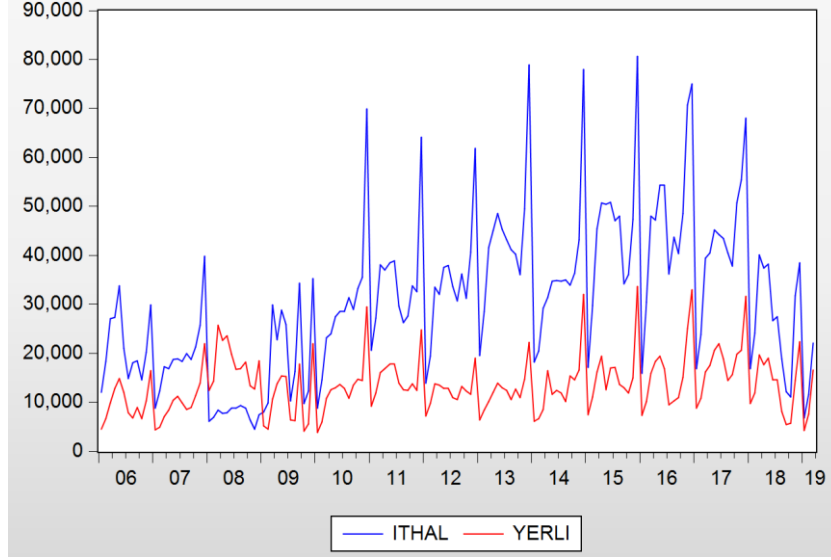
Aylar	Toplam Satışlarda Yerli Otomobil Oranı (%)	Toplam Satışlarda İthal Otomobil Oranı (%)
2010	31	69
2011	30	70
2012	27	73
2013	22	78
2014	27	73
2015	26	74
2016	25	75
2017	30	70
2018	34	66

**Kaynak:** <http://www.odd.org.tr> ve <http://www.osd.org.tr> adreslerinden oluşturulmuştur.

Tablo 7’ye göre ithal otomobil satış oranı en yüksek 2016’da %75 ve en düşük 2018’de %66’dır.



**Şekil 1: Aylara Göre İthal ve Yerli Otomobil Satışları (Ocak 2006- Mart 2019)**



Şekil 1'e göre bütün yılların "Aralık" aylarında gerek yerli ve gerekse ithal otomobil satışlarında belirgin artışlar olmaktadır. İlgili dönemin bir diğer ortak özelliği "Ocak" ayındaki satışların düşük düzeylerde gerçekleşmesidir. Hatta dikkati çeken bir diğer husus yılın ilk yarısında yerli ve yabancı otomobil satışlarının hız kazandığı yılın ikinci yarısında ise yıl sonuna kadar azalmaların olduğu şeklindedir. Muhtelif yıllara ait hem yerli hem de ithal otomobil satışlarında Haziran ayına kadar satış rakamları yükselmekte, daha sonra düşüşe geçen bu rakamlar Aralık ayında tekrar yüksek değerlere ulaşmaktadır. Aralık ayındaki artışlardaki temel sebebin o yıla ait modellerin stoklarının tüketilmesi ve yeni yıl için yeni modellerin piyasaya sürülmesi olduğu ifade edilebilir. Zira birçok otomobil firması her yıl sonu satış kampanyaları düzenleyerek ellerindeki stokları azaltmaya çalışmaktadırlar.

Diğer yandan ele alınan dönemde gerek yerli gerek ithal otomobillerde mevsimsellik özelliğinin %5 önem düzeyinde varlığı göze çarpmaktadır. Bununla ilgili sonuçlar aşağıda verilmiştir.



**Türkiye’de Ekonomik Kriz Dönemlerinde ÖTV İndirimlerinin Etkileri: Otomobil Sektörü Üzerine Bir Değerlendirme (Effects Of SCT Discounts Period of Economic Crisis in Turkey: An Evaluation On The Car Industry)**

**Tablo 8: İthal Otomobillerde Mevsimsellik Sonuçları**

Bağımlı Değişken: Gözlem Sayısı: Gözlem Aralığı:		İthal 159 2006M01-2019M03		
Değişkenler	Katsayı	Standart Sapma	t- istatistiği	Olasılık
@SEAS (1)	13549.14	3606.389	3.756983	0.0002
@SEAS (2)	19811.07	3606.389	5.493327	0.0000
@SEAS (3)	31664.36	3606.389	8.780073	0.0000
@SEAS (4)	32307.77	3742.527	8.632609	0.0000
@SEAS (5)	35703.15	3742.527	9.539853	0.0000
@SEAS (6)	33543.92	3742.527	8.962908	0.0000
@SEAS (7)	28929.85	3742.527	7.730031	0.0000
@SEAS (8)	29166.54	3742.527	7.793275	0.0000
@SEAS (9)	28600.62	3742.527	7.642061	0.0000
@SEAS (10)	28379.15	3742.527	7.582886	0.0000
@SEAS (11)	36106.54	3742.527	9.647637	0.0000
@SEAS (12)	55969.77	3742.527	14.95508	0.0000
R <sup>2</sup>	0.361037	Akaike		21.93033
Düzeltilmiş R <sup>2</sup>	0.313223	Schwarz		22.16195
Durbin-Watson	0.374704	Hannan-Quinn		22.02439

**Tablo 9: Yerli Otomobillerde Mevsimsellik Sonuçları**

Bağımlı Değişken: Gözlem Sayısı: Gözlem Aralığı:		Yerli 159 2006M01-2019M03		
Değişkenler	Katsayı	Standart Sapma	t- istatistiği	Olasılık
@SEAS (1)	6903.000	1073.406	6.430931	0.0002
@SEAS (2)	8890.571	1073.406	8.282580	0.0000
@SEAS (3)	14095.79	1073.406	13.13183	0.0000
@SEAS (4)	15540.62	1113.926	13.95121	0.0000
@SEAS (5)	15756.85	1113.926	14.14532	0.0000
@SEAS (6)	15251.00	1113.926	13.69121	0.0000
@SEAS (7)	1233.23	1113.926	11.25140	0.0000
@SEAS (8)	10729.77	1113.926	9.632389	0.0000
@SEAS (9)	12770.77	1113.926	11.46465	0.0000
@SEAS (10)	11853.69	1113.926	10.64136	0.0000



@SEAS (11)	14398.31	1113.926	12.92573	0.0000
@SEAS (12)	25158.77	1113.926	22.58567	0.0000
R <sup>2</sup>				
R <sup>2</sup>	0.558721	Akaike		19.50659
Düzeltilmiş R <sup>2</sup>	0.525700	Schwarz		19.73821
Durbin-Watson	0.683834	Hannan-Quinn		19.60065

Mevsimsellik sonuçları yukardaki görüşleri destekler niteliktedir.

## 6. ÖTV İndirimlerinin Otomobil Satışlarına Etkisinin Analizi

Ekonominin canlandırılması amacıyla durgunluk dönemlerinde uygulanan temel politikalardan biri genişletici maliye politikasına başvurulmasıdır. Bu bağlamda Türkiye’de zaman zaman gerçekleştirilen ÖTV indirimleriyle otomobil piyasasının canlandırılması da amaçlanmaktadır. Bu amaç doğrultusunda ÖTV indirimlerinin yapıldığı yıllara kukla değişken verilerek regresyon analizi yapılmıştır.

**Tablo 10: ÖTV İndirimiyle Yerli Otomobil Satışları Arasındaki İlişki Sonuçları**

<b>Bağımlı Değişken:</b>		Yerli		
<b>Gözlem Sayısı:</b>		159		
<b>Gözlem Aralığı:</b>		2006M01-2019M03		
Değişkenler	Katsayı	Standart Sapma	t- istatistiği	Olasılık
C	13679.96	478.3672	28.59720	0.0000
D1	-1475.360	1907.480	-0.773460	0.4404
R <sup>2</sup>				
R <sup>2</sup>	0.003796	Akaike		20.19508
Düzeltilmiş R <sup>2</sup>	-0.002549	Schwarz		20.23368
F- İstatistiği	0.598241	Hannan-Quinn		20.21076
Olasılık (F- İstatistiği)	0.440413	Durbin-Watson		1.520052

Tablo 10’deki sonuçlara göre ele alınan dönemde ÖTV indirimleriyle yerli otomobil satışları arasında anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Zira olasılık değeri %5 önem seviyesinin çok üstündedir. Dolayısıyla piyasanın canlandırılması amacıyla uygulanan genişletici maliye politikasının otomobil sektörü üzerinden piyasayı canlandırmada kullanışlı olmadığı ifade edilebilir.

Diğer yandan ÖTV artışlarının yerli otomobil satışlarını olumsuz etkileyip etkilemediği de vergi artışlarının olduğu yıllara kukla değişken ilave edilmek suretiyle test edilmiş ve sonuçlar aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

**Tablo 11: ÖTV Artışlarıyla Yerli Otomobil Satışları Arasındaki İlişki Sonuçları**

Bağımlı Değişken:		Yerli		
Gözlem Sayısı:		159		
Gözlem Aralığı:		2006M01-2019M03		
Değişkenler	Katsayı	Standart Sapma	t- istatistiği	Olasılık
C	12555.81	562.7197	22.31273	0.0000
D2	2876.941	939.8386	3.061101	0.0026
<hr/>				
R <sup>2</sup>	0.056322	Akaike		20.14091
Düzeltilmiş R <sup>2</sup>	0.050311	Schwarz		20.17951
F- İstatistiği	9.370338	Hannan-Quinn		20.15659
Olasılık (F-İstatistiği)	0.002595	Durbin-Watson		1.624938

Tablo 11’deki sonuçlara göre ele alınan dönemde ÖTV oranlarında yapılan artışlar yerli otomobil satışlarını azaltmamakta olup, artışların olduğu yıllarda yerli otomobil satışları artmaya devam etmiştir. Bu durum ele alınan dönemde daraltıcı maliye politikalarının otomobil sektörü üzerinde daraltıcı etki göstermediği anlamına da gelmektedir.

Aynı analizler ithal otomobiller için de yapılmış olup sonuçlar aşağıda tablo halinde gösterilmiştir.

**Tablo 12: ÖTV İndirimiyle İthal Otomobil Satışları Arasındaki İlişki Sonuçları**

Bağımlı Değişken:		İthal		
Gözlem Sayısı:		159		
Gözlem Aralığı:		2006M01-2019M03		
Değişkenler	Katsayı	Standart Sapma	t- istatistiği	Olasılık
C	31602.30	1322.753	23.89131	0.0000
D1	-10122.70	5274.451	-1.919195	0.0568
<hr/>				
R <sup>2</sup>	0.022923	Akaike		22.22926
Düzeltilmiş R <sup>2</sup>	0.016699	Schwarz		22.26787
F- İstatistiği	3.683311	Hannan-Quinn		22.24494
Olasılık(F-İstatistiği)	0.056774	Durbin-Watson		1.036407



Tablo12'deki sonuçlara göre ÖTV indirimleriyle birlikte ithal otomobil satışları da azalmaktadır. Diğer bir ifadeyle vergi indirimlerinin ithal otomobil fiyatlarını azaltıcı etkisi bu otomobillerin perakende satış miktarlarını arttırmaya yetmemektedir. Tam tersine ÖTV indirimleriyle birlikte satışların azaldığı görülmüştür. Bu da ilgili dönemde aynı şekilde genişletici maliye politikasının piyasayı canlandırmaya yetmediğini göstermektedir.

Diğer yandan aynı analiz ithal otomobillerde ÖTV artışlarının etkisini belirlemek için de gerçekleştirilmiştir. Elde edilen sonuçlar aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

**Tablo 13: ÖTV Artışlarıyla İthal Otomobil Satışları Arasındaki İlişki Sonuçları**

Bağımlı Değişken:		İthal		
Gözlem Sayısı:		159		
Gözlem Aralığı:		2006M01-2019M03		
Değişkenler	Katsayı	Standart Sapma	t- istatistiği	Olasılık
C	25912.90	1470.461	17.62230	0.0000
D2	14094.52	2455.922	5.738993	0.0000
R <sup>2</sup>	0.173406	Akaike		22.06201
Düzeltilmiş R <sup>2</sup>	0.168141	Schwarz		22.10061
F- İstatistiği	32.93604	Hannan-Quinn		22.07769
Olasılık(F- İstatistiği)	0.000000	Durbin-Watson		1.278995

Tablo 13'e göre ilgili dönemde ÖTV'de yaşanan artışlarla birlikte ithal otomobil satışları azalmamış, tersine artmıştır. Buna göre ilgili dönemde uygulanan daraltıcı maliye politikasının otomobil piyasasında daraltıcı bir etkiye yol açmadığı ifade edilebilir.

Özetle, ÖTV indirimlerinin gerek yerli gerek ithal otomobil satışları üzerinde doğrudan bir etkisi olmadığı değerlendirilebilir. Bu sonuçlar aynı zamanda yerli ve ithal otomobil satışlarının daraltıcı ya da genişletici maliye politikalarından etkilenmediğini, yerli ve ithal otomobil satışları üzerinde başka faktörlerin (döviz kurları, zevk ve tercihler, ekonominin içinde bulunduğu konjonktür gibi) etkisi altında olduğunu göstermektedir. Bu doğrultuda yapılacak analizler başka bir çalışmanın konusu olarak önerilebilir.



## 7. Sonuç ve Değerlendirme

Türkiye’de birçok ülkede olduğu gibi iç piyasada zaman zaman daralmalar yaşanmaktadır. Ekonomide tasarruf ve cari açık sorunu vardır. Bu açıkları kapatmada vergiler önemli bir kalemdir. Bu bağlamda 2002 yılında uygulamaya konan ÖTV toplam vergi gelirlerinin %20’lik bir kısmını oluşturur. Bu vergi türünde yerli ve ithal ürün ayrımı yapılmamaktadır.

Otomotiv sektörü birçok ülkede olduğu gibi Türkiye’de de önemli bir sektör haline gelmiştir. Ekonomide yaşanan daralmaları giderme adına bu ve diğer bazı sektörlerle dönük genişletici maliye politikaları uygulanmaktadır. Bu amaçla otomotiv piyasa payının %96’sını oluşturan otomobil endüstrisine yönelik olarak 17 Mart 2009 ve 31 Ekim 2018 de ÖTV’lerde indirimde gidilmiştir.

Türkiye’de 2006-2016 toplamında binek otomobilde 2,138 milyar \$ dış açık verilmiştir. Otomotiv sektöründe ise aynı dönemde 18 milyar \$ dış fazla oluşmuştur. Dolayısıyla Türkiye’de binek otomobiller dışındaki diğer üretim birimlerinin ekonomiye daha fazla katkı sağladığı ifade edilebilir. Ancak bu durumun son yıllarda biraz daha farklı bir yapıda seyrettiği gözlemlenmektedir. Nitekim 2017 den sonra binek otomobilde 11,305 milyar \$ dış fazla verilmiş, otomotiv sektöründe bu fazla 21,5 milyar \$’a çıkmıştır. Özellikle ekonominin daralma dönemlerinde ihracatçıların piyasa darlığını dış piyasalara açarak gidermeye çalışmalarının son yıllarda otomobil sektöründe dış fazla verilmesinde etkili olduğu düşünülebilir.

Diğer yandan sektörün temel sorunlarından biri tüketici tercihlerinin daha çok ithal otomobillerden yana kullanılmasıdır. Türkiye’de uzun yıllar ithal otomobillerin toplam satış içerisindeki payı %67-%77 arasında yer almıştır (bkz. Otomotiv Distribütörler Derneği, Pazar-Perakende Satışlar). Bu durum sektörün vergi indirimleri yoluyla yerli otomobillere olan talebi arttırmasını engellemekte ve ÖTV indirimlerinin yerli ve ithal otomobil tercihinin kullanım oranını pek etkilememektedir. 31 Ekim 2018’den sonra geçerli olan ÖTV indiriminden sonra yerli-ithal otomobil kullanım oranlarında aynı yapının devam ettiği görülmüştür. Nitekim Ocak-Nisan 2020 dönemi için ithal otomobil kullanım oranı %65 olmuştur. Buna göre ÖTV indirimleri yoluyla piyasanın canlandırılması politikası yerine, yurt içi katma değeri arttırmayı sağlayacak ve yurt dışına döviz çıkışına engel olacak farklı uygulamaların yapılması gerekmektedir. Bu bağlamda yerli üretime daha fazla teşviklerin sağlanması ve üretim maliyetlerinin düşmesine yol açacak önlemlerin alınması gerekir.

Mevsimsel özelliklere göre otomobil satışları en düşük Ocak, en yüksek Aralık aylarındadır. Ayrıca yılın ilk yarısında artan satışlar ikinci yarısında yerini düşüslere bırakmaktadır (Aralık ayına kadar). Bu durum yerli ve ithal otomobiller için geçerlidir.



Çalışmadan elde edilen sonuçlar ekonominin içinde bulunduğu koşullara göre ÖTV indirim ya da artışları şeklinde kullanılan genişletici ya da daraltıcı maliye politikalarının etkili olmadığını göstermiştir. Bunun yerine sektörde kısa vadeli politikalar uygulamak yerine uzun vadeli yapısal değişiklik sağlayacak politikalara ağırlık verilmesi gerekir. Bu yapısal değişikliklerin sektörde dışa bağımlılığı azaltıcı ve yerli katkı oranını arttırıcı niteliklerde olmasını sağlamalıdır. Ayrıca tüketici tercihlerinin ithal otomobillerden yerli otomobillere kaymasını sağlamada, bu tercihlerin nedenleri araştırılmalı ve ithal otomobillere yönelmeyi gerektiren özelliklerin yerli otomobillere de kazandırılması temin edilmelidir.

Diğer yandan ÖTV indirimlerinin toplam vergi gelirlerinde de kayıplara yol açtığı düşünüldüğünde durgunluk dönemlerinde bütçe açığının arttırıcı etkisi olduğu da dikkate alınmalıdır.

Ayrıca dışa bağımlılığın yüksek olması otomobil sektöründeki üretim ve satışların dış açıkları arttırmasına yol açmaktadır. Bu açıklar ancak daha geniş kapsamlı olan otomotiv sektörünün ihracat performansı ile kapanabilmektedir.

Sonuç olarak, stagflasyon şeklinde ifade edilen dönemlerde makro düzeyde genişletici maliye politikası uygulamaları yerine, mikro düzeyde yerli parça kullanımını teşvik eden ve maliyetleri azaltan uygulamaların ön plana çıkarılması gerekir. Bu durum aynı zamanda uluslararası piyasalarda fiyata dayalı rekabet kabiliyetini de arttıracaktır. Bunun dışında ulusal paranın aşırı değerlenmesinin ekonomide ön planda olan sektörleri dışa bağımlı hale getirdiğini unutmamak gerekir. Ayrıca ithal otomobil satışlarının yavaşlatılmasında radikal bir önlem olarak 1600 cc 'nin üzerindeki araçlarda MTV'lerin dört döneme yayılması yararlı olabilir. Özellikle MTV tahsilatının ilk taksitinin son tarihi olarak 31 Ocak yerine 31 Aralık'a kaydırılması ve ikinci taksitinin de 31 Temmuz yerine Mayıs ya da Haziran gibi dönemlerde ödenmesi satışların belli aylara yığılmasını engelleyebilir.

Yerli otomobil üretimini desteklemek adına son yıllarda atılan adımların sektörün önemli bir dinamiğini oluşturduğunu da ifade etmek gerekir. Bu sektörün aynı zamanda sürükleyici etkisiyle ekonomide var olan üçüz açık sorununun çözümüne de katkı sağlayacağı muhakkaktır. Gerek yakıt giderlerinin düşüklüğü, gerekse ithal otomobiller için dışarıya akan döviz cinsinden tasarrufların yurtiçinde kalması, ayrıca ihracat konusunda yaşanacak atılımlar bu sektör aracılığıyla ülke ekonomisinin istikrarına önemli katkılar sağlayabilecektir. Otomobil sektöründe yaşanan bu gelişmenin yerli marka oluşturmakla yetinilmemesi, üretilecek otomobilin yurtiçi katma değerini arttırmak amacıyla mümkün olduğu kadar kullanılacak hammadde ve ara mallarının yurtiçinden temin edilmesi ekonomik istikrara daha çok katkı sağlayacaktır.





## Kaynakça / Reference

Avrupa Birliği’ne Tam Üyelik Sürecinde İstanbul Sanayi Odası Meslek Komiteleri Sektör Stratejileri Geliştirilmesi Projesi (2002). Otomotiv Sanayii Sektörü. *İstanbul Sanayi Odası*, 4, İstanbul.

Can, İ. (2003). Ekonomik Krizlere Karşı Uygulanması Gereken Vergi Politikası. *Maliye Dergisi*, (42), 69-107.

Devlet Planlama Teşkilatı 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001). *Karayolu Taşıtları İmalat Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu*, Ankara. Erişim adresi: [http://www.sbb.gov.tr/wpcontent/uploads/2018/11/08\\_KarayoluTasitlariimalatSanayii.pdf](http://www.sbb.gov.tr/wpcontent/uploads/2018/11/08_KarayoluTasitlariimalatSanayii.pdf)

Fischer, E. (2016, 7 Nisan). Der Mehrwertsteuer- Wahnsinn. *Handelsblatt*. Erişim adresi: <https://www.handelsblatt.com/politik/international/europaeische-union-der-mehrwertsteuer-wahnsinn/13415502.html>

Magoti, E., Mabula, S. ve Ngong’ho, S. B. (2020). Triple Deficit Hypothesis: A Panel ARDL and Dumitrescu Hurlin Panel Causality for East African Countries. *African Journal of Economic Review*, 8(1), 144-161.

McTeer, B. (2008). Our Triple Deficits. *National Center for Policy Analysis*, No: 613.

Oktar, K. (2012, 3 Ekim). Özel Tüketim Vergisi 10 Yaşında. *Dünya Gazetesi*. Erişim adresi: <https://www.dunya.com/kose-yazisi/ozel-tuketim-vergisi-onyasinda/14444>

Oktar, K. (2015, 14 Ekim). KDV 30 Yaşında. *Dünya Gazetesi*. Erişim adresi: <https://www.dunya.com/kose-yazisi/kdv-30-yasinda/25693>

Otomotiv Distribütörler Derneği. *Pazar -Perakende Satışlar*. Erişim adresi: [http://www.odd.org.tr/web\\_2837\\_1/neuralnetwork.aspx?type=36](http://www.odd.org.tr/web_2837_1/neuralnetwork.aspx?type=36)

Otomotiv Sanayii Derneği. Otomotiv Sanayii Dış Ticaret Raporu, 2. Çeyrek 2019. Erişim adresi: [http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/2.\\_Ceyrek\\_2019\\_OSD\\_Dis\\_Ticaret\\_Raporu-5439.pdf](http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/2._Ceyrek_2019_OSD_Dis_Ticaret_Raporu-5439.pdf)

Otomotiv Sanayii Derneği. *Otomotiv Sanayii Genel ve İstatistik Bülteni* 2019. Erişim adresi: [http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/2019\\_YILLIK-5401.pdf](http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/2019_YILLIK-5401.pdf)

Otomotiv Sanayii Derneği. *Otomotiv Sanayii 2017 Yılı Küresel Değerlendirme Raporu*, Erişim adresi: [http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/2017\\_Kuresel\\_Degerlendirme\\_Raporu-4349.pdf](http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/2017_Kuresel_Degerlendirme_Raporu-4349.pdf) (Mayıs, 2018).

Özcan, M. H. (2017). KDV Tipleri Türkiye’de Uygulanan KDV Tipi. *International Anatolia Academic Online Journal/Social Science Journal*, 3(2), 39-44.



Gelir İdaresi Başkanlığı. *Özel Tüketim Vergisi Tutarları ve Oranları*, Erişim adresi: [https://www.gib.gov.tr/fileadmin/mevzuatek/otv\\_oranlari\\_tum/ozeltuketimoranlari-OpenPage.htm](https://www.gib.gov.tr/fileadmin/mevzuatek/otv_oranlari_tum/ozeltuketimoranlari-OpenPage.htm)

T.C Hazine ve Maliye Bakanlığı. *Merkezi Yönetim Bütçe Gelirleri*. Erişim adresi: <https://www.bumko.gov.tr/TR,4534/merkezi-yonetim-butce-gelirleri-2006-2017.html>

T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. *Ekonomik ve Sosyal Göstergeler*. Erişim adresi: <http://www.sbb.gov.tr/ekonomik-ve-sosyal-gostergeler/>

T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı. *Otomotiv Yerli Muhteva Oranları 2020*. Erişim adresi: <https://www.sanayi.gov.tr/merkez-birimi/6f188a931f68/diger>

Tabar, Ç ve Tokatlıoğlu, M. (2018). Küresel Ekonomik Kriz Döneminde Türkiye'de Uygulanan Vergi Politikalarının Değerlendirilmesi. *International Journal of Public Finance*, 3 (1), 27-46.

Taylar, Y. (2012). Vergi Teorisi Açısından Özel Tüketim Vergileri Ve Türk Özel Tüketim Vergisi Uygulaması. *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt: 12, 435-467.

TCMB. İstatistikler. Erişim adresi: <https://www.tcmb.gov.tr/>

Türkiye İstatistik Kurumu. Haber Bülteni, 2 Mayıs 2018. Erişim adresi: <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=27645>

Türkiye İstatistik Kurumu. Haber Bülteni, 17 Nisan 2019. Erişim adresi: <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=30876>

Türkiye İstatistik Kurumu. Haber Bülteni, 13 Nisan 2020. Erişim adresi: <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=33811>

Türkiye İstatistik Kurumu. Haber Bülteni, 28 Şubat 2020. Erişim adresi: <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=33849>

Türkiye İstatistik Kurumu (2019). Temel İstatistikler. Erişim adresi: <http://tuik.gov.tr>

Uslu, Hüseyin (2020). Yurtiçi Tasarruf-Yatırım Dengesinin Cari İşlemler Dengesine Etkileri: Türkiye Ekonomisi İçin Dönemsel Karşılaştırmalı Bir Analiz. *Finansal Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi*, 12(22), 315-343.

