

TURKIYE ÖĞRETMENLER SENDİKASI

EĞTİM EL KİTABI

7



Hilmi Özgen

**MONTAJ**  
**SANAYİİ**

TÜSTAV

HALK, İSTEDİĞİNİ YAPABİLSE BİLE,  
UYANDIRILMADIĞA, NE İSTEDİĞİNİ BİLEMEZ...

## BU KİTAPLARI

### NİÇİN ÇIKARIYORUZ?

Biz öğretmenler; toplumumuzu ve ülkemizi Mustafa Kemal'in gösterdiği yolda ve yönde ileri üretim ve yönetim aşamalarına ulaştırmak istiyoruz. İdeolojimizin ve eylemlerimizin temel amacı budur. Bunun en doğru yolu, toplum yapımızın temeline inen köklü reformların yapılmasıdır, yani altyapı devrimidir. Altyapı devrimi yapılmadıkça, üstyapıda (hukukta, ahlakta, felsefede, yazıda, ölçü ve tartıda, sanatta...) yapılan değişiklikler bünyeyi etkilemez. Toplum, bunalmasına devam eder.

Bu yüzden biz, "devrim için eğitim" diyoruz. Toplumsal ve ulusal çıkarılarımızı bu yolda ve bu yönde görüyoruz. Bu amaçla çıkardığımız bu el kitapları hepimizin yararlanacağı başlıca bilgi kaynağı olacaktır.

Bize, "Politik faaliyet yapıyorsunuz, ideolojik çaba gösteriyorsunuz..." diyenler, bize kanun kitap dersi vermeye kalkanlar, aslında, çağdaş anlamda bir felsefi kültürden yoksundurlar. Dün "on" üzerinden "4,5" numara verip sınıf geçirdiklerimiz bugün bize ders vermeğe kalkmasınlar!.. Yayınladığımız bu kitapçıkları onlar da okurlarsa, bizim gibi onlar da eksiklerini gidermiş olacaklardır.

T. Ö. S.



**TÜRKİYE ÖĞRETMENLER SENDİKASI**

**Y a z a n :**  
**HİLMİ ÖZGEN**

**MONTAJ  
SANAYİİ**

TÜSTAV



**TÖS Genel Merkezi, Gazi M. Kemal Bulvarı, 14/1  
Yenişehir — ANKARA**

Kapak Düzeni : Ozan SAĞDIÇ



TÜSTAV

Bu el kitabı 15.000 sayı olarak Temmuz  
1969'da TÖYKO matbaasında basılmıştır.

# MONTAJ SANAYİİ

Yurdumuzda fakir halk kitlelerinin zararına işleyen sömürü çarklarından biri de, montaj sanayiidir. Önemli parçaları yurt dışından ithal edilen, bir kısım parçaları da yurdumuzda imal edilen bir aracın monte edilerek (birleştirilerek) işler hale getirilmesine MONTAJ SANAYİİ denilmektedir.

## MONTAJ SANAYİİ DEYİMİNİN YANLIŞLIĞI :

Aslında montaj sanayii deyimi, bilimsel bir terim olmayıp, dil alışkanlığı ile yanlış olarak kullanılmaktadır. Sanayi denince, hem maddenin mamül hale gelmesine kadar geçirdiği imalât safhalarının tümü anlaşılır. Montaj safhası da üretim süreci içinde ancak bir aşamadır. Bu aşamaya "SANAYİ" diyerek kendi kendimizi aldatmaktayız. Bu bakımdan ambalaj sanayii deyimi daha bilimseldir. Çünkü başlı başına bir takım mallar üreterek ambalaj işlerinde kullanılmasını sağlar. Halbuki montaj, çeşitli mamül parçaların imalât sonunda birleştirilmesinden başka bir şey değildir. Montaj mallarının, yerli malı diye halka sürülerek yüksek fiyatlarla satılmasını sağlamak için uydurulmuş bir terimdir.



## **MONTAJ SANAYİNİN FAYDALI VE SAKINCALI YÖNLERİ :**

İlk bakışta montaj işlerinin de yerli sanayiinin gelişmesinde faydalı olacağı akla gelir. Bu faydalar arasında şunlar düşünülebilir :

1 — Ayrı parçalar halindeki mamûlleri birleştiren işçiler, zamanla bu makinelerin nasıl yapıldığını öğrenerek yenisini de yapabilirler.

2 — Bu birleştirme işine ait işçilik ücretleri yurt içinde kalır.

3 — Yerli sanayi dallarında yapılacak bazı parçalarla yurt dışına fazla döviz çıkması önlenir ve binnetice döviz tasarrufu sağlanmış olur.

4 — Bu sanayi kolunda bir çok işsizlere iş sağlanarak acemi işçiler yetiştirilir.

5 — Bazı yerli parçaların imali dolayısıyla yurdumuzda kurulan yan sanayi dalları gelişir.

İlk bakışta faydalı gibi görünen bu düşüncelere karşılık, uzun süreli uygulamada daha büyük sakıncalar yaratarak millî sanayimizin kuruluşunu baltalayacak montaj sanayiinin sakıncalı yönlerini şöylece özetlemek mümkündür :

### **1 — Millî sanayinin kurulmasını önleyişinin nedenleri :**

Montajcılık dışı bağlı, yani kökü dışarda bir sanayi kolunun yurt içinde yerleşmesine imkân vererek, millî sanayiinin gelişmesini ve kurulmasını önler. Nasıl ki, yeni doğan süt çocuklarının ellerine sert cisimler verilerek bunu diş etleriyle kemirmesi ve böylece alttan gelecek süt dişlerinin bir an önce çıkması sağlanır. Halbuki biberonla beslenen süt çocukları tembelleşerek çene kemiklerini kullanmaz ve alttan gelecek dişlerin çıkması gecikir. Bunun gibi kökü dışarda montaj sanayii de yurt dışından gele-

cek parçaları birleştirmekle yetinerek, yenilerini yapmakta tenbellik gösterir ve bu işte çalışan açık göz kişiler az emekle fazla kazanç imkânı sağladıklarından, yerli sanayi kurmağa lüzum görmezler.

Bu işte sanat öğrendiği düşünölen yerli işçilerimizin bilgileri de, İngiliz anahtarı ile vida sıkıştırmaktan ileri gitmediğinden, işçinin yaratıcı gücünü körleterek otomatizme sürükler. Son zamanlarda, Avrupadaki Amerikan yatırımları hakkında bir kitap yayınlayan ünlü Fransız yazarı Şirayber (Schreiber) kendi memleketindeki yabancı sermaye yatırımlarını inceleyerek şu sonuçlara varmaktadır :

“Amerikan yatırımlarının uzun süredeki ekonomik etkileri, sömürücü devletlerin sömürgelerine sağladıkları faydalarla kıyaslanabilir. Fransa'nın Cezayir'de kurduğı Çimento, Senegal'de kurduğı Zeytinyağı tesisleri bu ülkelerin ekonomilerini çeşitlendirmeye yardımcı olmuştur. Ama, bu ülkeler isteseler de iktisadi sömürgeleşmeleri yüzünden gelişmelerini tek başlarına sağlayacak çabayı sürdüremezler...”

Schreiber'in kitabında söz konusu olan Amerikan sermayesiyle kurulan sayanidir. Montaj sanayii bundan daha ilkel tesislerle yürütölmekte olduğundan öncelikle bu sakinçaları doğurur. Yabancı sermaye yatırımlarıyla kurulan sınaî tesislerin geri kalmış toplumları uyusukluğa sevkettiği ve yeni tesisleri yürütecek seviyeye erişemeyecekleri iddia edildiğine göre montaj sanayiinin sebep olacağı bu alışkanlık, ekonomik gelişmemizi tek başımıza sürdürmek olanağından her gün biraz daha uzaklaşmamıza sebep olmaktadır.

Keza Schreiber'e göre modern ekonomide sınaî kuruluşların yönetici ve araştırmacı kadroları en önemli yeri işgal etmektedir”. Schreiber, Amerika'nın Avrupa'ya üstünlüğünü sahip olduğu yönetici ve araştırmacı kadronun daha geniş ve yetkin olmasında bulmaktadır. Halbuki montaj sanayiinin yöneticileri sadece satış imkânları sağlamak ve reklâm yapmak yeteneğine sahiptirler. İşçiler ise hiç bir



araştırma faaliyetine girişmeksizin vida sıkıştırmakla yetinmektedirler. Böyle bir işkolu araştırmacı eleman yetişmesine imkân vermeyeceğinden memleket sanayiinin kurulmasını geciktirir ve ulusu tenbelliğe alıştıırır.

## 2 — Memleekte istihdam imkânı yaratarak işsizlere iş bulunduğ u iddiası :

Yukarıda saydığımız faydalı yönler arasında montaj sanayiinin memlekete çalışma alanı yarattığı ve işsizlere iş bulunduğ u konusuna da değ inmiştik. Bu olayın ne derece gerçekleştiğ ini anlamak için, montaj sanayiinin iş hacmi ve meşgul olduğ u sanayi dalları hakkında da bir parça bilgi vermek faydalı olacaktır.

Türkiye Odalar Birliğince yayınlanan istatistiklere göre, yurdumuzdaki montaj sanayiinin 1967 yılı sonundaki durumu şöyledir :

a) Montajcılık alanında faaliyette bulunan 76 firmanın iş konuları itibariyle üç grupta toplandıkları görölmektedir. Bunlar :

- 1 — Taşıt araçları montaj firmaları,
- 2 — Elektrik sanayii montaj firmaları,
- 3 — Tüketim maddeleri montaj firmalarıdır.

En çok montaj müessesesi radyo sanayii ile kamyon ve kamyonet montaj işlerinde toplanmakta olup radyo sanayiinde 19, taşıt araçlarında 14 firma çalışmaktadır. Toplam 76 işyerinde 12.512 personel çalışmakta ve bunlara bir yılda 156 milyon liralık yevmiye ve aylık ödenmektedir... Adam başına ortalama olarak yılda 12.461 lira düştüğü görölmekte ise de, büyük montajcılarının sporcu damatları ile, helgeli hısıım ve akrabalarına verilen çok yüksek maaşlar bundan çıkarılacak olursa, montaj işlerinde fiilen çalışan sıra işçilerinin ellerine yılda ortalama 5.000 — 6.000 lira geçmektedir.



Yurdumuzda Sosyal Sigortalara bağı bir milyon işçi bulunduğuna göre, montaj sanayii alanında bu işçilerin ancak % 1'i çalışmaktadır ki, bu miktar da önemli bir istihdam imkânı sayılamaz. O halde montaj sanayii işsizlere iş buluyor şeklindeki iddia, çok zayıf ve dayanaksız kalmaktadır.

### 3 — Bir kısım yerli parçalar imalâtı dolayısıyla montaj sanayiinde döviz tasarrufu sağlandığı iddiası :

Montaj saanyininin kurulmasını savunanlar, bu faaliyet dalında üretilecek yerli parçalarla milli imalât oranının gittikçe yükseleceğini ve sonuç olarak da aynı malların ithali için ödenen dövizlerden tasarruf sağlanacağını ileri sürmektedirler.

Montaj Yönetmeliği ile tesbit edilen yerli imalât oranı, resmî beyanlarda ve aldatıcı istatistiklerde artmakta ise de, hakikatte artmadığı kalkınma programlarında açıkça itiraf edilmektedir.

1967 yılı Kalkınma Programınının 74 üncü sahifesinde :

"Montaj sanayiinde yerli mallar kullanma oranının istenilen miktara yükselmediği, bu yüzden Birinci Beş Yıllık Kalkınma Plânında 1967 yılı için öngörülen miktara nazaran hakikî ithalâtın 2,5 misli olduğu..." belirtilmektedir.

Bu olayı resmî istatistikler de teyit etmekte olup, Türkiye Odalar Birliğince yayınlanan bilgilere nazaran montaj sanayiinin 1966 yılındaki döviz tasarruf miktarı 49 milyon dolar olarak gösterildiği halde, bu rakam 1967 yılında 11 milyon dolar artarak 60 milyon dolara yükselmiştir. Halbuki bu iki yıl içinde ilân edilen imalâtçı kotalariyle Sanayi Bakanlığı emrine verilen ve dolayısıyla montaj sanayiine tahsis edilen dövizler 2,8 milyar Türk Lirasından 3,2 milyar Türk Lirasına yükselmiştir. Aradaki farkı teşkil eden 400 milyon liralık artış yaklaşık olarak 40 milyon dolara

tekabül ettiğine göre, Odalar Birliği cetvellerinde gösterilen (11) milyon dolarlık döviz tasarrufu artışından dört kat daha fazla dövizin yurt dışına çıkarıldığı anlaşılmaktadır.

İlgililer bu çelişmeye izah için, memlekette montaj maddelerinin hızla arttığını, bu yüzden parça ithali için ödenen dövizlerin çoğaldığını ileri sürmekte iseler de, resmî istatistikler 1967 imalâtının bir yıl öncesine nazaran ancak % 20 oranında arttığını, bu artışın gerektirdiği daha fazla dövizin yerli parçalar imalât oranının artması dolayısıyla elde edilecek döviz tasarrufuyla karşılanması gerektiğini göstermektedir. Kaldı ki, resmî istatistiklerde gösterilen % 20 imalât artışı vergi kayıtlarıyla desteklenememektedir. Maliye Bakanlığınca yayınlanan Gelirler Bülteniindeki rakamlara nazaran dahildeki imalâttan alınan istihsal vergileri şu şekilde artmaktadır :

YILLAR	İSTİHSAL VERGİSİ (Milyon TL.)
1965	1.226
1966	1.504
1967	1.727

Bu rakamlardan anlaşıldığı üzere, yerli imalât hacmi son üç yıl içinde ancak % 13-15 oranında arttığı halde, montaj sanayii için verilen döviz miktarı daha yüksek oranlarda artmaktadır. Rakamlar arasındaki bu çelişki iki şekilde yorumlanabilir:

a) Ya montaj sanayiinde imalât miktarı resmî istatistiklerde gösterilen miktarların üzerinde arttığı halde, istihsal vergisini az ödemek için hakikî üretim miktarı hazine gizlenmektedir.

b) Veya hakikatte üretim hacmi çok düşük oranlarda geliştiği halde, devletten fazla döviz tahsisi sağlamak için imalât miktarı yüksek gösterilmektedir.



Türk ekonomisinin özel bir talihsizliği de Maliye Bakanlığının vergi rakamlarıyla, Plânlama Teşkilâtı ve Odalar Birliği istatistik rakamlarının birbirini tutmamasıdır. Bu yüzden rakamlara dayanarak araştırma yapmak isteyen uzmanlar % 15-20 oranında hatalı sonuçlara varacaklarını önceden kabul ederek araştırmalarını sürdürmektedirler.

Şu açıklamalardan anlaşılmaktadır ki, montaj sanayinin kuruluşunda nazara alınan en önemli faydalardan biri olan döviz tasarrufu olayı istenilen oranda gerçekleşemekte ve aksine, mal çeşitleri çoğalarak ve maliyet fiyatları yükselerek bu mekanizma Türk halkının çıkarları aleyhine işlemektedir.

#### 4 — Döviz israfı ve gümrük vergisi kayıpları :

Montaj sanayiinde oynanan oyunlardan biri de demonte (sökülü) parça olarak ithal edilen makinelere, yerli sanayii teşvik bakımından çok düşük gümrük vergileri ödenerek, hazinenin gümrük vergisi yoluyla tahsil edeceği paraların, montajcı firmalar yararına feda edilmesidir. Bu konuyu bir örnekle açıklayalım :

Parça halinde getirilen bir taşıt aracının parçalarına toplam olarak 6.000 lira gümrük vergisi ödendiği halde, bu parçalar monte edilmiş (birleştirilmiş) bir halde, komple ithal edilirse, gümrük vergisi 15.000 lira tutmaktadır.

Bu suretle taşıt aracını demonte parçalar halinde ithal ederek Türkiye'de montajını yapan firma, sadece gümrük vergisini az ödemesi dolayısıyla, bir kamyonu 9.000 lira kazanmaktadır. Nitekim yerli imalat olarak piyasaya sürülen Anadolu otomobillerinin parçaları Consül markalı otomobillerin parçalarından ibaret olup, komple olarak gümrüğe gelen bir Consül arabasından devlet 24.000 lira gümrük vergisi aldığı halde, bunların parça olarak yurda getirilmesi halinde ödenen gümrük, sadece 4.000 liradan ibarettir.

Aradaki farkı teşkil eden 20.000 liralık gümrük vergisi

montajcının cebinde kalmaktadır. Bu kârdan yararlanarak yerli imalâтта çok yüksek fiyata mal ettiği yerli parçaların zararını kapattığı gibi, üstelik her arabada 5-6.000 lira kâr elde edebilmektedir. Bu demektir ki, montajcılar, bir kısım yerli parçaların imalini teşvik bahanesiyle yararlandıkları gümrük bağışıklığını kullanarak, hazinenin sırtından büyük kârlar sağlamakta, buna karşılık halka, ithal maldan daha ucuz ve daha kaliteli bir mal satamamaktadırlar.

Döviz israfı konusuna gelince :

Montajcılar devlet dairelerinin ihtiyacı için Malzeme Ofisi'ne satacakları kamyonların ihalesinde aralarında rekabete girişerek fiyatları o derece düşürmektedirler ki, bu kamyonların, hariçten ithal edilecek parçaları için ödenecek dövizler belli olduğuna göre, montaj masrafı olarak yurt içinde yapacakları masraflardan fedakârlık yapmak zorunda kalmaktadırlar.

Örneğin, 4.200 dolarlık parça ithali ile mümkün olan bir kamyon için 15.000 liralık montaj masrafı yapmak gerekirken, bu fiyatı indirerek 10.000 liralık montaj masrafı göstermek suretiyle ve en ucuz teklifi yaptığından bu işi alabilmektedir. Halbuki yapılan hesaplara göre, yerli parçaların imali ve montaj işleri için ödenecek paralar 15.000 liradan aşağı düşmeyeceğine göre, montajcının bu işi zararına taahhüt etmesini ve kamuya hizmet amacıyla zarar etmeyi göze almasını, başka bir yoldan elde edeceği kârlardan bir kısmı ile bu zararı karşılayabilmesine bağlamamız gerekmektedir.

Gerçek odur ki, montajcının Malzeme Ofisi'ne ve Sanayi Bakanlığına verdiği listelerde gösterilen 4.200 dolarlık parça ithali, gerçeğe uymamaktadır. Aslında 2.700 dolarlıdır. Böyle olduğu halde, parçaların satın alındığı fabrikadan şişirilmiş faturalar temini suretiyle, yurdumuzdan çıkarılan  $4.200 - 2.700 = 1.500$  dolarlık fazla döviz, montajcı firma adına yabancı bankaya yatırılmaktadır.



Bu dolarların 9 lira olan resmi satış fiyatı ile 14 liralık fiili satış fiyatı arasındaki  $5 \times 1.500 = 7.500$  liralık fark, montaj masraflarının az gösterilmesinden dolayı uğrayacağı zararı fazlasıyla karşılayacağından, montajcı fiyat kırarak ihaleyi alabilmektedir. Hileli yollarla yurt dışına transfer edilen 1.500 dolarlık döviz farkının, sadece bir firma tarafından yılda 10.000 kamyon için uygulandığını düşünürsek, bu fakir memleketin 15.000.000 dolar kaybı bahasına, montajcının neler kazandığı anlaşılmış olur.

Montajcılarının imalâtını "Montaj Yönetmeliği"ne uygun gösterebilmek için, Sanayi Bakanlığına bildirdikleri imalât miktarları ile Malzeme Ofisi'ne teklif ettikleri fiyatlarda gösterilen montaj masrafları karşılaştırılacak olursa, bu hileli oyunun iç yüzü meydana çıkacaktır. Ne var ki yurdumuzda uygulanan bürokratik düzende, her daire müstakil bir ünite olarak bir birinden habersiz olarak çalıştığı için, çevrilen bu dolaplar meydana çıkmamakta ve bu mutlu kişiler, sorumsuz ve kontrolsüz bir ortam içinde istedikleri gibi at oynatabilmektedirler.

#### 5 — Mamül çeşitlerinin çoğalması :

Montaj sanayiinin önemli sakıncalarından birisi de, aynı işkollarında türeyen çeşitli montaj müesseslerinin yabancı memleketlerdeki bir çok imalci firmalarla patent anlaşmaları yaparak, mamül çeşitlerini arttırmalarıdır. Örneğin; 1963 yılı istatistiklerine göre, yurdumuzda mevcut 80 bin kamyon bilinen 56 tip ve markaya bölünmüş olup, son beş yıl içinde gelen yeni patentlerle tip ve model sayısının 70-80'e yükseldiği tahmin edilmektedir.

Nitekim, 2. Beş yıllık kalkınma plânının 516. sayfasında bu durumdan şikâyet edilerek taşıt araçlarındaki tip ve model çoğalması şu şekilde anlatılmaktadır :

"Karayolu taşıtları imalât sanayiinde problemlerden biri de mevcut taşıt parkının durumundan ileri gelmektedir. Örneğin 1965 yılı incelemelerinde kamyonlarda 79, otomobilde 11

büste 44, binek arabalarında 53 değişik marka tesbit edilmiştir. Ayrıca, bu markaların her birinin değişik tipleri ve yıllara göre değişen modellerinin de olduğu göz önüne alınır sa binin çok üstünde değişik karakterlerde taşıt bulunduğu ortaya çıkmaktadır. Bu rakamın büyümesi onarım masraflarının yüksek seviyede teşekkül etmesini gerektirmiş ve yedek parça ithalâtı da aynı oranda artış göstermiştir. Kamyon ve otobüs montajının en büyük gerekçesinden biri bu yapıyı aynı yedek parçadan kullanan taşıt sayısı olarak azaltılması idi. Fakat montaj yerlerinin artması ve tiplendirmenin yapılmamış olması montajdan bekleneni vermemiştir. Bu konu yan sanayi gelişmesinin tek faktörü olması bakımından da ayrıca önem kazandırmaktadır...” denilmektedir.

Keza, yurdumuzda mevcut Traktörlerde 1960 yılında 27 firma adı tesbit edilmiş ve bu firmaların değişik model ve tipleriyle Traktör çeşitlerinin 56 ya ulaştığı anlaşılmıştır. Gerek taşıt araçlarında, gerekse traktörlerde tip ve model çeşitlerinin artması ve bunların yıldan yıla model değiştirilmesi elde mevcut parçaların kullanılan traktörlere uymasına sebep olmakta ve bu yüzden milyonlarca liralık döviz israf edilmektedir. 1958 yılında sadece Ziraî Donatım Kurumunun elinde eski yıllarda Türk çiftçisine satılan traktörlere ait olup kullanılmaz hale gelen bir kaç milyon liralık yedek parçanın biriktiği görülmüştür.

Aynı durum Tarım Bakanlığı teşkilâtı ile, Karayolları ve Devlet Su İşleri elinde bulunan taşıt araçları için de devam etmekte olup, dış imalci firma her yıl tip ve model değiştirerek eldeki parçaların yeni taşıtlarda kullanılmasına bilhassa itina etmektedir.

Bu bakımdan sınaî üretim mallarımızın belirli tiplere irca edilerek büyük, orta ve küçük boylar olarak tesbit edilmesinin ve yerli imalâtın tümünde kullanılan bazı parçaların devlet eliyle kurulacak büyük fabrikalarda yapılmasının zarurî olduğu kanısındayız. Böyle bir imalât yüzlerce firmaya bölünmüş, çeşitli patentleri temsil eden montaj müesseseleri tarafından yapılmıyacağından, montaj sanayi-



ine son verilerek memlekette bütün parçaları imâl eden yerli sanayi kuruluncaya kadar bu keşmekeş devam edecektir. Bugünkü dağınk sistem içinde 76 montaj firması, Batı memleketlerinin 576 fabrikasından ithal ettiği çeşitli parçaları birleştirerek mamûl hale getirmekte olduğundan, hem kalite ve hem fiyat kontrolü bakımından karmakarışık bir durum arz etmektedir.

#### 6 — Montaj mallarında fiyat yüksekliği :

Montaj sanayiindeki en önemli şikâyet konularından biri de, montaj yoluyla dahilde imal edilen malların kalite düşüklüğü ve aynı işi gören Avrupa mallarına nazaran çok yüksek fiyatla satılmalarıdır. Bu konudaki şikâyetler o kadar yaygın bir hal almıştır ki, 1967 yılı Odalar Birliği Genel Kurul toplantısında konuşan Adapazarı Delegatesi, konuyu bütün açıklığı ile ortaya sererek : "Montajda yerli parça imalât oranı % 25'i geçmiyor. Bu usul döviz tasarrufu sağlamadığı gibi, fiyatların da lüzumsuz yere yükselmesine sebep olmuştur. Aynı tip, aynı tonajda bir kamyonun Avrupa'dan gümrüklü ithal fiyatı 80 bin lira olduğu halde montaj yoluyla imal edilen kamyonlar piyasada 135 bin liraya satılmaktadır..." şeklinde ifadelerde bulunmuştur.

Keza, montaj müesseseleriyle çetin bir savaşa girmiş ve fakat başarı sağlayamayınca susmağa mecbur kalmış olan Sanayi Bakanı Mehmet Turgut, 1967 yılı Bütçe Karma Komisyonunda şu açıklamalarda bulunmuştur :

"Maliyeti 94 lira olan bir akümlatör piyasada 247 liraya, Maliyeti 221 lira olan bir akümlatör piyasada 446 liraya, Maliyeti 430 lira olan bir akümlatör piyasada 959 liraya, satılmaktadır. Akü imal eden bir firma, İktisadi Devlet Teşekküllerinden biri tarafından satın alınmak istenen aküler için ihaleye girmiş ve beher aküye 240 lira fiyat teklif etmiştir. Bu fiyat, devlet teşekküllünce çok yüksek görülerek, bunların yurt dışından ithaline karar verilmiş ve bu defa aynı firma, aynı aküleri 145 liradan satmaya razı olmuştur..."

Türk ekonomisine yön vermekle görevli olan Hükümet üyelerinin bile resmî konuşmalarında açıkladıkları bu gerçekler, montaj sanayiinin aleyhindeki inançları desteklemekte ve bu işkolu zorla beslenen raşitlik yapısı ile millî sanayiimizin gelişmesini önlemektedir.

Fiyat yükselmesine sebep olan bir başka faktör de, piyasada bazı yerli parçalar yapan imalâthanelerin istenilen fiyata göre fatura keserek montajcıların mamûl fiyatlarını yükseltmelerine yardımcı olmalarıdır. Örneğin; 10 bin liraya mal olabilen basit otobüs karoserinin imali için montajcının talebi üzerine imalâtçı firma tarafından 35 bin liralık bir sahte fatura tanzim edilerek montajcıya verilmekte ve bu suretle otobüs imalâtının maliyet fiyatları yükseltilerek istenilen fiyatla piyasaya sürülmektedir. Piyasada muhasebe kaydı tutmaya mecbur olmayan bir çok küçük işyerleri bu gibi işlemlere kolayca alet olarak hem hazineden vergi kaçırılmasını sağlamakta ve hem de montajcının fiyat yükseltilmesine yardımcı olabilmektedir.

Bu suretle şişirilen fiyatlar yüzünden montaj firmaları çok yüksek kârlar sağlamakta ve meselâ lâstik sanayii kolunda dört büyük firma 1966 yılında toplam olarak 150 milyon lira safi kâr elde edebilmektedirler. Keza, 10 milyon liralık sermaye ile kurulan bir Akü fabrikasının 1966 yılı net kârının 5,5 milyon lira olduğu ve halkın en zaruri gıda maddesi olan Vifa Şirketinin (Ünilever) 50 milyon liralık sermayeye karşılık 1952-1962 yılları arasındaki kârları toplamının (140) milyon liraya ulaştığı görülmektedir.

#### 7 — Montaj sanayiinin kontrol güçlüğü :

Bu sakıncaları önlemek için montaj sanayiinin sıkı bir devlet kontrolüne tâbi tutulması düşünülebilir. Fakat, tatbikatta bir kontrol sisteminin kurulması ve yürütülmesi o kadar büyük müşküller arzemektedir ki, vaktiyle Millî Korunma teşkilâtınca yapılan fiyat kontrolünün imkânsızlığı gibi bir durum meydana çıkmaktadır.



Nitekim, montaj sanayiini düzenleyen Yönetmelik çok yetersiz olup, montaj işlerinin kontrolünü sağlayacak olan açık seçik hükümleri ihtiva etmemektedir.

Yönetmeliğin 1 inci maddesi yerli imalâtın tarifi konusunda:

“Yerli tüm imal bünyesindeki aksamın tamamı veya değerinin büyük bir kısmı yerli olan mamûllerdir...” şeklinde tanımlamayı ihtiva etmektedir. Bu bir satırlık tanımlama ile ne kastedildiği anlaşılamamaktadır.

a) Değerinin büyük bir kısmı denilmekle ne kastedilmektedir.

b) Yerli imalâtta kullanılan parçaların “memlekette imalinin ekonomik olmaması” şartıyla ne anlatılmak istenmektedir? Bu gibi hallerde ithal edilecek parçalar için Sanaayi kotalarından döviz tahsis edileceği ileri sürülmektedir. Fakat memlekette imalinin ekonomik olmaması teriminin ölçüsü nedir? Avrupa'dan gelen emsaline nazaran yüzde kaç pahalıya mal olursa ekonomik değildir? Bütün bu hususlarda vuzuh olmadığından, montaj müesseselerine her yıl yapılacak döviz tahsisleri birçok anlaşmazlıklara sebep olmakta ve istenilen firmalara, istenildiği miktarda döviz tahsisi mümkün olabilmektedir. Keza yönetmelikte “montaj yoluyla imalâtta döviz tasarruf oranı % 15'i aşmadığı takdirde montajcılık dış ticaret yoluyla teşvik edilmeyecektir.” denilmektedir. Döviz tasarruf oranlarını tesbit edecek dürüst ve tarafsız bir teşkilât nasıl kurulacak ve bu teşkilâtın muntazam çalışıp çalışmadığını kimler kontrol edecektir. Bu hesapları yapacak olan 450 lira maaşlı küçük memurların, büyük çıkar teklifleri karşısında direnebilmeleri mümkün olabilecek midir?

Kısaca özetlediğimiz bir sürü meseleler ki, halli çok müşkül ve hattâ imkânsız zorluklar yaratmakta ve bu yüzden döviz israfının önüne geçilememektedir. Bir yandan resmî istatistiklerde her yıl yerli imalât oranı muntazaman yükselirken öte yandan montajcılara tahsis edilen dö-

vizler artmakta ve bu sistemden umulan döviz tasarrufu meydana gelmemektedir.

Örneğin; en son olarak 1969 yılı başında ilân edilen 22 nci kota ile montaj yoluyla imal edilecek kamyon, traktör, kamyonet ve minübüsler için 4,5 milyon dolarlık döviz tahsis edildiği ve bu dövizle ancak 2000 taşıt aracının imali mümkün olduğu halde, diğer kotalar dönemlerinde olduğu gibi yine 3000-4000 taşıt aracı imal edilecek ve aradaki döviz açığı yedek parçalar için Liberasyon listelerinde tahsis edilen serbest dövizlerle kapanacaktır. Şu halde Montaj Yönetmeliği ile ortaya konulan döviz tahsisi metodları, dürüst bir şekilde uygulanmamakta ve montajcılar çeşitli yollarla elde ettikleri dövizleri kullanarak fiyatların yükselmesi bahasına istedikleri miktarlarda imalâta bulunabilmektedirler.

Bundan maada montajcılar lehine işleyen bir noktayı daha açıklamakta fayda vardır. Şöyle ki; Montaj Yönetmeliğine göre, montajcılar yerli imalâta zorlamak üzere yıldı daha az döviz tahsis edilmektedir. Devletin gayesi, montajcının hariçten getiremeyeceği parçaları yerli imalâtle tamamlaması ve bu suretle yerli parça kullanma oranının gittikçe yükselmesidir. Tatbikatta ise, devletten döviz alamayan montajcılar noksan parçaları yerli imalâtle karşılayacakları yerde, imalât miktarını düşürmekte ve fazla ihtiyaç duyulan mamûllerin bu yüzden fiyatları yükseldiğinden oturdukları yerde bu fiyat farkından istifade etmektedirler. Ekonomi biliminin ilkel kurallarından biri olan arz ve talep kanununa göre piyasada darlığı çekilen maddelerin derhal fiyatı yükselmekte olduğundan, **ellerindeki malları daha yüksek fiyatla satabilen montajcılar kötü niyetlerinden ve tenbelliklerinden dolayı mükâfalandırılmaktadırlar.** Bu haksız kazançlar açık göz kişilerin montaj işlerine rağbetlerini teşvik etmekte ve esas meslekleri itibariyle montajcılıkla hiç ilgisi olmayan kişiler bile yeni yeni firmalar kurarak bu işlere **girişmektedirler.** Nitekim, İstanbul'un en ünlü terzilerinden biri olan İzzet Ünver, resmî bankalardan büyük miktarlarda krediler ala-



rak Margirüs Otobüslerinin montajcılığına başlamış ve son zamanlarda bu işyerinde yapılan grevi zabıta kuvvetleriyle bastırmıştır. Bir elbiseyi 500 liraya diken ünlü bir terzi nin esas işini bırakarak montajcılığa başlaması, bu işlerin ne kadar kârlı olduğu hakkında açık bir fikir vermektedir.

## 8 — Montajcılar ihracata yönelmemektedirler :

Yurdumuzda montaj sanayii faaliyetini savunanların dayandıkları bir nokta da, zamanla bu sanayi dalında üretilen mamûllerin yurt dışına ihraç edilerek döviz sağlanacağı yolundaki düşüncelerdir. Aynı iyimser kanaate Devlet Plânlama Teşkilâtı da varmış olacak ki, 1967 ve 1968 yılları Kalkınma Programlarında makine imalât sanayiinin yurt dışına 14 milyon liralık ihracat yapacağı gösterilmiştir. 1965 ve 1966 yıllarında bu çeşit mamûller ihracatı ancak yarım milyon lira ile 1,5 milyon lira arasında değiştiğine göre, 1968 yılında birdenbire 10 misli artarak, 14 milyon liraya çıkacağına ümit edilmesi fazla iyimser kanılara dayanmaktadır. Hızlı gelişmesiyle öğündüğümüz madeni eşya imalâtından ihraç edebildiğimiz maddeler çok değerli miktarlara inhisar etmekte olup, Yakın Şarktaki komşularımıza satabildiğimiz bu mallar, kahve değirmeni, et kıyma makinesi, testere ve marangoz aletleri, ilkel dokuma tezgâhları, kalorifer kazanları, çalparalar ve caz davul zilleri gibi önemsiz mallardan ibarettir. Kaldı ki, bunların da, maliyet fiyatları o kadar yüksektir ki, bir çokları döviz darlığı dolayısıyla maliyet fiyatlarının altında satılabilmekte ve bu suretle sağlanan dövizlerle daha zaruri ihtiyaçlarımız karşılanmaktadır.

Nitekim, Sümerbank'ın halka metresini 135 liraya sattığı Merinos kumaşları Birleşik Amerika Devletine metresi 2,4 dolardan yani 24 liradan satılabilmekte ve buradan sağlanan dövizlerle Avustralya'dan Merinos yünü ithal edilmektedir. Zararına işletilen bu mekanizmanın gayesi binlerce işçinin çalıştığı Sümerbank fabrikalarının kapanmasını önlemek ve hariçten getirilen yünlerle çalışmalarını

sağlamaktır. Sümerbank'ın bu zararları diğer yünlü ku-  
maşların maliyetlerine yüklenerek fiyatların yükselmesine  
sebep olduğundan, yurdumuzdaki fakir halk kitlelerinin sır-  
tından ödenen bu zararlarla montaj sanayicilerinin büyük  
kârlar elde etmeleri sağlanmaktadır.

**9 — Montajcılara tahsis edilen dövizler yıldan yıla ço-  
ğalmaktadır :**

Yukarıda açıklandığı üzere, montaj sanayiinin sağla-  
yacağı döviz tasarrufu meydana gelmediğinden her yıl ko-  
talarla bu sanayi dallarına tahsis edilen dövizler gittikçe  
çoğalmış ve aşağıda gösterildiği üzere, 7 yıl içinde 912 mil-  
yon liradan 2,2 milyar liraya yükselmiştir.

Kalkınma Programlarındaki rakamlara göre beş sanayi  
dali için (Madeni Eşya, Tarım araçları, Taşıt araçları, Elek-  
tronik Sanayii, Makine imalât sanayii) her yıl tahsis edilen  
ham ve yarı mamül maddeler ithalât dövizleri şu şekildedir:

<b>YILLAR</b>	<b>Milyon TL.</b>
1962	912
1963	2.276
1964	2.005
1965	2.598
1966	2.601
1967	2.827
1968	2.252

Halbuki bu maddelerin yerli imalât miktarları aynı  
oranda artmamakta olduğundan montaj Yönetmeliğinde  
öngörülen "döviz tasarruf oranları"nın istenilen nisbetlerde



gerçekleşmediği bir kere daha meydana çıkmaktadır. Döviz tasarrufu oranlarının nasıl hesap edildiği hakkında da kısaca bilgi vermek faydalı olacaktır. Montaj Yönetmeliğindeki tanımlamaya göre döviz tasarruf oranı şu şekilde hesap edilmektedir:

Türkiye gümrüğüne 2000 dolara (CIF) gelen mamül bir kamyonun bazı parçalarının dışardan ithal edilmek suretiyle Türkiye'de monte edildiğini farzedelim. Aynı kamyonun Türkiye'de monte edilerek işler hale konulması için yurt dışından 1600 dolarlık parçaların ithaline lüzum hasil olsa, geri kalan 400 dolarlık parçaların yerli imalât suretiyle tammlandığı anlaşılır. İşte bu kısmın, yani Türkiye'de imal edilerek tamamlanan 400 dolarlık kısmının aynı malın mamül olarak Türkiye gümrüğüne geliş fiyatı olan (2000) dolara oranı yani  $\% 20 = 400/2000$  nisbeti döviz tasarrufu oranı demektir. Bu oran resmî istatistiklere göre:

<u>İmalâtın cinsi</u>	<u>Asgarî tasarruf oranı %</u>
Radıyo sanayiinde	60
Pikap "	55
Ses alma cihazlarında	58
Telefon santralı sanayiinde	41
Elektrik süpürgelerinde	62
Buz dolabı imalâtında	80

olarak gösterilmekte ise de, bu rakamlar montajcıların devletten döviz alabilmek için bildirdikleri kontrolsüz rakamlar olduğundan gerçek tasarruf oranlarının bunun çok altında olduğu kanısındayız.

Montaj sanayiyle 1966 ve 1967 yıllarında neler imal edildiği, kaç firmanın faaliyette bulunduğu, yatırılan sermaye miktarları ve döviz tasarruf oranları Türkiye Odalar Birliğince yayınlanan 1967 yılı istatistiklerinden alınarak yazımızın sonuna eklenmiştir.

## S O N U Ç :

Yukarıdanberi açıklanan gerekçelere dayanarak iddia etmekteyiz ki, bugünkü işleyiş şekli ile montaj sanayii, memleket ekonomisinin ve Türk ulusunun faydasına çalışmamakta ve dışa bağlı bir faaliyet kolu olarak yerli sanayiimizin kurulmasını engellemektedir. Ankara Sanayi Odasınınca 1968 yılında yayınlanan (2) numaralı Broşürde bu inanç desteklenerek şöyle denilmektedir:

"Kamu yönetimindeki büyük bankalar, iktisadî devlet teşekkülleri, yabancı sermaye ile ortaklıklar kurarak gelişmekte olan bazı yerli sanayi kollarını tahrip etmek durumunda görünmektedir..." (1)

Keza, İstanbul Sanayi Odası Meclis Başkanı Vekili Ertuğrul Sosyal "dışardan gelen mamûl mala burada ufak bir ilâve yapmakla sanayici olunamaz...

"Önce, ham maddeyi, sonra mamûl maddeyi imâle yöneltmemiş bir montaj sanayii bugünkü haliyle ara mallar imaline geçişe karşı hayli güçlü bir mani teşkil etmektedir. Birçok iktisatçımız, çok kârlı durumda olan montajcılığın, sanayileşmeyi önliyeceği düşüncesindedir." demektedir. (2) Prof. Gülten Kazgan'a göre:

"İthalâta bağlı sanayiinin bu denli kârlı olduğu bir ülkede ara mallar ve yatırım malları sanayiinin, kâr mekanizmasına bağlı bir sistem içinde kurulmasının imkânsızlığı çok açıktır....." (3)

Prof Kenan Bulutoğluda aynı görüşü paylaşmaktadır:

"Montaj sanayii hakkında iyimser olmaya imkân yoktur. Bunlar filizlenen bir sanayiinin fidanlığı değildir. Sadece yabancı firmaların piyasa kapatmak için az gelişmiş ülkelere soktukları Truva atlarıdır. Hükümet bunları derinlemesine yatırım yapmaya, tümleşmeye, kotalardaki ithâl tahditlerini kaldırmak tehdidi ile zorlayabilir... (4)

Ankara Sanayi Odası Yönetim Kurulunca alınmış olan bir karara dayanarak yayınlanan bu broşürdeki malûmat,



kamu yönetimindeki bankalarla, iktisadî teşebbüslerin bile yabancı sermayeyi desteklediğini ileri sürmektedir.

Millî sanayiimizi dış kaynaklara bağlı tutarak üretim miktarları, mal çeşitleri ve maliyet fiyatları üzerinde serbest kararlar almamızı ve halkın ihtiyacını karşılamamızı engelleyen bu sanayi kolunun memleket yararına işleyebilmesi için çok ciddi tedbirlere başvurulması lâzımgeldiği kanısındayız.

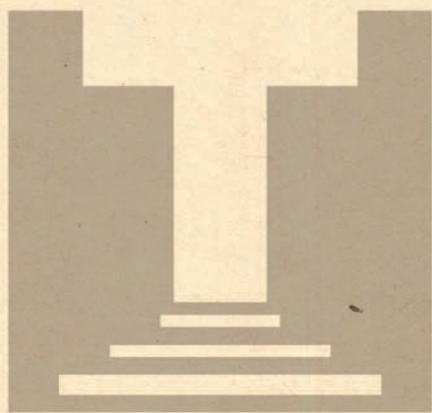


# TÜSTAV

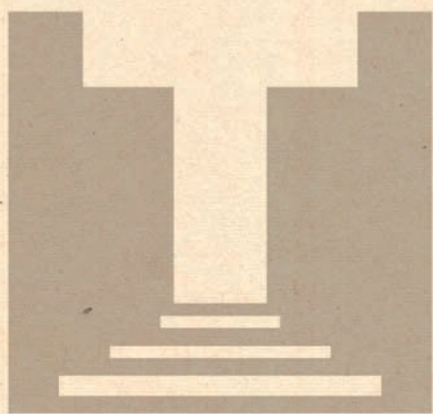
- 
- (1) Türkiye'nin Endüstrileşme Sorunu s: 7
  - (2) Mücahit Beşer. Sanayi Anketimiz
  - (3) Türkiye'nin Düzeni. Doğan Avcıoğlu. Sahife: 384
  - (4) Kenan Bulutluoğlu: Cumhuriyet Gazetesi 8.8.1967

Mamûlün cinsi	Firma sayısı	Yatırılan sermaye miktarı (Milyon TL.)	İmalât sayısı Adet	Tasarruf edildiği gösterilen döviz miktarı (Milyon \$)	Döviz tasarruf oranı enaz - ençok %
Radyo sanayii	19	109,3	317,500	7,3	61 — 78
Kitap sanayii	5	7,1	33,899	0,293	55 — 60
Ses alma cihazı	1	2,5	3,371	0,104	58
Telefon santrali	3	13,2	1,903	0,146	41 — 80
Elektrik süpürgesi	5	5,—	11,227	0,343	62 — 82
Hesap makinesi	1	11,4	9,200	0,302	36
Traş makinesi	2	2,—	26,000	0,123	60 — 63
Buz dolabı	5	104,—	114,714	15,—	77 — 95
Asansör sanayii	11	10,2	330	1,2	70 — 87
Traktör Sanayii	6	141,—	12,000	11,8	41 — 46
Kamyon - kamyonet	14	424,3	13,672	20,—	44 — 51
Otobüs sanayii	4	48,—	398	3,3	43 — 70
<b>TOPLAM</b>	<b>76</b>	<b>867,3</b>		<b>60,3</b>	





TÜSTAV



TÜSTAV



## TÖS EĞİTİM EL KİTAPLARI

- Öğretmenin Uyandırma Görevi
- Sendika ve Grev
- Türk Halkının Beslenme Sorunu
- Toprak ve Tarım Sorunu
- Dünya Olayları ve Dış Politikamız
- Kredi Yağması
- Montaj Sanayii
- Savunma Stratejisi ve Ulusal Ordu
- Türk Eğitimin Çıkmazları
- Öğretmen ve Politika
- Maden Sorunumuz
- Petrol Sorunumuz
- Sayılarla Ülkemiz Türkiye
- Dış Yardımla Kalkınma Olur mu?
- Türkiye'de Sosyal Sınıflar
- Sağlık Sorunumuz
- İlaç Sömürücülüğü
- Ulusal Gelir Dağılımı
- Doğum Kontrolü
- Özel Yüksek Okullar
- Faşizm
- Yeni Sömürgecilik
- Konut Sorunumuz
- Ortak Pazar
- İnsanlığın Üretim Aşamaları

---

*Bu el kitapları, konuyu en iyi bilen uzmanlara yazdırılmaktadır.*



**TÜRKİYE ÖĞRETMENLER SENDİKASI**  
**GENEL MERKEZİ**

**Gazi M. Kemal Bulvarı 14/1**  
**Yenişehir — ANKARA**

Türkiye Öğretmenler Sendikası'nın üyeleri için çıkardığı bu el kitapları, toplum ve ülkemizin temel sorunlarına ilişkin öz bilgileri kapsamaktadır. Devrim için eğitimin ana gereci; toplum ve ülkemizin içinde bulunduğu durumu halka açıklayan doğru ve sağlam bilgidir. Bu bilgiler ne kadar çok insana ve kitleye malolursa, devrimci bilinç ve eylem o kadar güçlenir. Öğretmenlerimiz bu bilgileri sınıf içinde ve sınıf dışındaki etkinlikleri sırasında kullanacaklardır. Eğitim El Kitapları devrimci eğitim eyleminde başlıca kaynağımız olacaktır.

**FİATİ : 100 KURUŞ**