

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI
FİNANSAL PİYASALAR VE YATIRIM YÖNETİMİ BİLİM DALI

**2001 KRİZİNİN FİRMALARIN MALİ YAPILARI ÜZERİNE
ETKİSİ, OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN İNCELENMESİ VE BİR
UYGULAMA**

Yüksek Lisans Tezi

YELDA TOYDEMİR

İSTANBUL, 2008

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI
FİNANSAL PİYASALAR VE YATIRIM YÖNETİMİ BİLİM DALI

**2001 KRİZİNİN FİRMALARIN MALİ YAPILARI ÜZERİNE
ETKİSİ, OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN İNCELENMESİ VE BİR
UYGULAMA**

Yüksek Lisans Tezi

YELDA TOYDEMİR

Tez Danışmanı : Prof. Dr. GÜREL KONURALP

İSTANBUL, 2008

Marmara Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü

Tez Onay Belgesi

İŞLETME Anabilim Dalı FINANSAL PIYASALAR VE YATIRIM YÖNETİMİ
Bilim Dalı Yüksek Lisans öğrencisi YELDA TOYDEMİR nin 2001 KRİZİNİN
FİRMALARIN MALİ YAPILARI ÜZERİNE ETKİSİ, OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN
İNCELENMESİ VE BİR UYGULAMA adlı tez çalışması ,Enstitümüz Yönetim Kurulunun
07.07.2008 tarih ve 2008-11/25 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından
oybirliği/oyçokluğu ile Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

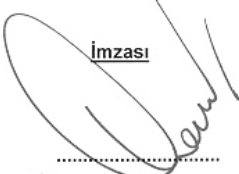
Öğretim Üyesi Adı Soyadı

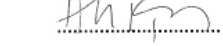
Tez Savunma Tarihi

: 14.07.2008

- 1) Tez Danışmanı : PROF. DR. GÜREL KONURALP
2) Jüri Üyesi : PROF. DR. MEHMET EMİN ARAT
3) Jüri Üyesi : YRD. DOÇ.DR. HAKAN KAPUCU

İmzası





ABSTRACT

The aim of this study is to examine the impact of 2001 crisis on economy and evaluate the results. To this end, the focus is on automotive sector which is one of the main industries for economy. To be able to consider the results, Tofaş Corporation which has a important role in automotive sector is taken as unit of analysis. The ratio methods is used as analysis method and the reasons why the crisis affected or did not affected the sector/firm are determined.

For ratio analysis to be meaningful, for automotive sector the ratios taken from Central Bank of the Republic of Turkey is used and financial data between 1999-2005 years are taken in consider and for firm (Tofaş Corporation) ratios are calculated from balance sheet and income statement taken from İstanbul Stock Exchange for 1997-2007 years.

The bank credits used by automotive sector are checked and it was found that between 1999-2006 the credit use has been increased 7 times. This cause of this increase is economic crisis and the reconstruction effort of sector. In spite of increase in credit usage, according to period the credits that have purification quality is found to be decreasing.

As the results of analysis, proper stock politics, borrowing from market instead of banks and effective usage of equity capital are found to be the factors that lessen the effect of crisis on firms.

ÖZET

Bu çalışmanın amacı, 2001 krizinin ülke ekonomisine etkisinin incelenmesi ve sonuçlarının değerlendirilmesidir. Bu amaçla genelde lokomotif sektörlerden biri olarak değerlendirilen otomotiv sektörü, özelde ise otomotiv sektöründe önemli bir yere sahip olan Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş. incelenmiştir. Firmanın oran yöntemi ile analizinin yapılması amaçlanmış ve sektörün/firmanın kriz döneminden etkilenme ve etkilenmeme nedenleri saptanmıştır.

Oran yöntemi ile analizin anlamlı olabilmesi için sektörde 1999-2005 yıllarındaki mali verilerden hesaplanan ve Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası'ndan elde edilen oranlara yer verilirken, firmanın (Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş) ise 1997-2007 yıllarındaki İstanbul Menkul Kıymetler Borsası'ndaki bilanço ve gelir tablolarından yararlanılarak oranlar hesaplanmıştır.

Otomotiv sektöründeki banka kredisi kullanımlarıda incelenmiş ve sektörde 1999-2006 yılları arasında 7 katlık bir artış görülmüş, özellikle krizden sonraki dönemde sektörün yeniden yapılanmasından kaynaklandığı belirlenmiştir. Sektörde kredi kullanımlarındaki artışa rağmen tasfiye olunacak nitelikteki kredilerin payının dönemler itibarıyla azaldığı tespit edilmiştir.

Yapılan analizler sonucunda, stok politikasını doğru belirlemenin, bankalara borçlanmak yani banka kredisi kullanmak yerine piyasaya borçlanmanın (ticari borçlar kalemini artırmanın) ve özsermayenin etkin bir şekilde kullanılmasının krizden etkilenmeyi en aza indiren faktörler arasında olduğu sonuçlarına varılmıştır.

İÇİNDEKİLER

Sayfa No.

ABSTRACT.....	i
ÖZET.....	ii
İÇİNDEKİLER.....	iii
TABLO LİSTESİ.....	vi
ŞEKİL LİSTESİ.....	ix
GRAFİK LİSTESİ.....	x
1. GİRİŞ.....	1
2. TARİHSEL SÜREÇLERİN İNCELENMESİ.....	3
2.1. CUMHURİYET ÖNCESİ.....	3
2.2. CUMHURİYET DÖNEMİ.....	4
3. 2001 KRİZİ.....	6
3.1. KRİZ: KAVRAM.....	6
3.2. KRİZİN GELİŞİMİ.....	7
3.3. KRİZİ HAZIRLAYAN EKONOMİK ŞARTLAR, KRİZİN EKONOMİ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ VE SONUÇLARININ DEĞERLENDİRMESİ.....	12
3.4. KRİZİN SOSYAL ETKİLERİ.....	15
3.5. EKONOMİK KRİZ SONRASI YENİDEN YAPILANDIRMA SÜRECİ.....	17
4. TÜRKİYE EKONOMİSİNDE OTOMOTİV SEKTÖRÜ.....	19
4.1. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN TARİHİ GELİŞİMİ.....	19
4.2. DÜNYADA OTOMOTİV ÜRETİMİ.....	21
4.3. OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE POLİTİK ETKİLER.....	22
4.3.1. Tarihlere Göre Politik Süreçler.....	22
4.3.1.1. 1923–1932.....	22
4.3.1.2. 1932–1939.....	23
4.3.1.3. 1939–1945.....	23
4.3.1.4. 1945–1952.....	23
4.3.1.5. 1952–1960.....	23
4.3.1.6. 27 Mayıs 1960 Devriminden Sonra.....	24
4.4. TÜRKİYE’DE OTOMOTİV YAN SANAYİ.....	25

4.5. OTOMOTİV ÜRETİMİNİN TOPLUM VE EKONOMİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ.....	27
4.6. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN DİĞER SEKTÖRLERLE KIYASLANMASI.....	29
4.7. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN EKONOMİYE KATKISI.....	30
4.8. TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SANAYİ.....	32
4.8.1. Toplam Pazar (Otomobil ve Ticari Araç Toplamı).....	32
4.8.2. Otomotiv Sektörünün Üretimi	34
4.8.3. Kapasite Kullanımı.....	35
4.8.4. İstihdam.....	35
4.8.5. Otomotiv Sektöründe Satışlar	36
4.8.6. Otomotiv Sektöründe Dış Ticaret.....	37
4.8.6.1.İhracat.....	40
4.8.6.2.İthalat.....	41
4.9. İMALAT SANAYİNDE KULLANILAN YTL/YP NAKDİ KREDİLER.....	42
4.10. TÜRKİYE OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE BANKA KREDİSİ KULLANIMLARI VE TASFİYE OLUNACAK KREDİLER.....	44
5. KRİZİN OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE FİRMALARIN MALİ YAPILARINA ETKİSİNİN ANALİZİ(TOFAŞ ÖRNEĞİ).....	53
5.1. ARAŞTIRMANIN AMACI.....	53
5.2. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ VE SINIRLARI.....	54
5.3. ARAŞTIRMANIN VARSAYIMLARI.....	54
5.4. ORAN YÖNTEMİ İLE ANALİZ.....	54
5.5. ANALİZDE KULLANILAN ORANLAR.....	55
5.5.1. Likidite Oranları.....	55
5.5.1.1.Cari Oran.....	56
5.5.1.2.Likidite Oranı.....	57
5.5.1.3.Nakit Oran.....	58
5.5.2. Finansal Yapı Oranları.....	58
5.5.2.1.Borçların Özkaynaklara Oranı.....	58
5.5.2.2.Maddi Duran Varlıkların Özkaynaklara Oranı.....	59
5.5.2.3.Faizleri Karşılama Oranı.....	59
5.5.3. Devir Hızı Oranları.....	60

5.5.3.1.Ortalama Tahsilat Dönemi Oranı.....	60
5.5.3.2.Alacak Devir Hızı Oranı.....	61
5.5.3.3.Stok Devir Hızı Oranı.....	61
5.5.3.4.Dönen Varlıkların (İşletme Sermayesi) Devir Hızı Oranı.....	63
5.5.3.5.Maddi Duran Varlıkların Devir Hızı Oranı.....	63
5.5.3.6.Aktif (Varlık)Devir Hızı Oranı.....	63
5.5.4. Karlılık Oranları.....	64
5.5.4.1. Brüt Ve Net Kar Marjı.....	64
5.5.4.2.Özsermaye Karlılığı.....	65
5.5.4.3.Tüm Varlıkların Karlılığı (Aktif Karlılığı).....	65
6. İMKB'DE İŞLEM GÖREN TOFAŞ'IN KRİZ ÖNCESİ DÖNEM, KRİZ DÖNEMİ VE KRİZ SONRASI DÖNEMDE MALİ TABLOLARININ SEKTÖR ORANLARI İLE KARŞILAŞTIRMALI ANALİZİ.....	66
6.1.1. Likidite Oranlarının Yorumu.....	66
6.1.2. Finansal Yapı Oranlarının Yorumu.....	69
6.1.3. Devir Hızı Oranlarının Yorumu.....	76
6.1.4. Karlılık Oranlarının Yorumu.....	81
7. SONUÇ.....	84
KAYNAKÇA.....	86
EK 1: 14 MART 2001'DE AÇIKLANAN EKONOMİK PROGRAM.....	90
EK 2: SEKTÖRLERİN KIYASLANMASI(1999-2005).....	99
EK 3: TOFAŞ'IN BİLANÇO VE GELİR TABLOLARI (1997-2007).....	118

TABLO LİSTESİ

Sayfa No.

Tablo 1. 22 Şubat 2001 Tarihli Döviz Kurları	9
Tablo 2. 21 Şubat 2001 Tarihli Döviz Kurları	9
Tablo 3. 21-22 Şubat 2001 Tarihli Döviz Kurları.....	10
Tablo 4. Türkiye’de Yıllara Göre Açılan ve Kapanan İşyerlerinin Sayısı.....	15
Tablo 5. Ekonomik Kriz Sonrası Yeniden Yapılandırma Süreci.....	18
Tablo 6.Otomotiv Ana ve Yan Sanayii İhracatı (ABD \$).....	27
Tablo 7.1996-2006 Yılları Arasında Toplam İthalatın İçerisindeki Otomotiv Sektörünün İthalat Rakamları.....	33
Tablo 8. 1997-2006 Yılları Arasında Toplam Üretim İçerisindeki Otomobil Üretimi Rakamları.....	34
Tablo 9.Kapasite Kullanım Oranları (%).....	35
Tablo 10.Otomotiv ve Diğer Sektörlerdeki İstihdam Rakamları.....	35
Tablo 11. Otomotiv Sektöründe Satışlar (Adet).....	36
Tablo 12.Otomotiv Sektörü Dış Ticareti.....	37
Tablo 13.1992-2005 Yılları Arası Otomotiv Sektöründe Dış Ticaret Dengesi (Die Verilerine Göre Otomotiv Sektörü Dış Ticareti(\$)).....	39
Tablo 14.Otomotiv Sektörü İhracat Rakamları (Adet).....	40
Tablo 15.Otomotiv Sektörü İthalat Rakamları (Adet).....	41
Tablo 16. İmalat Sanayiinde Kullanılan YTL-YP Nakdi Krediler(2004-2006).....	43
Tablo 17. İmalat Sanayiinde Kullanılan Nakdi Kredilerin Vade Yapısı(2004-2006)....	43

Tablo 18.1999 Yılı Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları.....	45
Tablo 19.2000 Yılı Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları.....	46
Tablo 20.2001 Yılı Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları.....	46
Tablo 21.2002 Yılı Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları.....	47
Tablo 22.2003 Yılı Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları.....	48
Tablo 23.2004 Yılı Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları.....	48
Tablo 24.2005 Yılı Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları.....	49
Tablo 25.2006 Yılı Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları.....	50
Tablo 26.1999-2006 Yılları Arasında Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları.....	51
Tablo 27.Otomotiv Sektörü Cari Oranları.....	66
Tablo 28.Tofaş'ın cari oranları (1997-2007).....	66
Tablo 29. Otomotiv Sektörü Likidite Oranları.....	68
Tablo 30.Tofaş'ın likidite oranları(1997-2007).....	69
Tablo 31. Otomotiv Sektörü Stoklar/Aktif Toplamı Oranları.....	69
Tablo 32.Tofaş'ın Stoklar/Aktif Toplamı Oranı (1997-2007).....	70
Tablo 33. Otomotiv Sektörü Kısa Vadeli Alacaklar/Aktif Toplamı Oranı.....	71
Tablo 34.Tofaş'ın Kısa Vadeli Alacaklar/Aktif Toplamı Oranı (1997-2007).....	71
Tablo 35. Otomotiv Sektörü Özkaynaklar/Aktif Toplamı Oranı.....	72
Tablo 36.Tofaş'ın Özkaynaklar/Aktif Toplamı Oranı(1997-2007).....	72
Tablo 37. Otomotiv Sektörü Kısa Vadeli Yabancı Kaynak/Pasif Toplamı Oranı.....	73

Tablo 38.Tofaş'ın Kısa Vadeli Yabancı Kaynak/Pasif Toplamı Oranı (1997-2007).....	73
Tablo 39. Otomotiv Sektörü Uzun Vadeli Yabancı Kaynak/Pasif Toplamı Oranı.....	74
Tablo 40.Tofaş'ın Uzun Vadeli Yabancı Kaynaklar/Pasif Toplamı Oranı (1997-2007).....	75
Tablo 41. Otomotiv Sektörü Maddi Duran Varlılar (net)/Aktif Toplamı Oranı.....	75
Tablo 42.Tofaş'ın Maddi Duran Varlıklar/Aktif Toplamı Oranı (1997-2007).....	76
Tablo 43. Otomotiv Sektörü Stok Devir Hızı.....	76
Tablo 44.Tofaş'ın Stok Devir Hızı(1997-2007).....	77
Tablo 45.Tofaş'ın Stok Bekleme Süresi (gün).....	77
Tablo 46. Otomotiv Sektörü Alacak Devir Hızı.....	78
Tablo 47.Tofaş'ın Alacak Devir Hızı(1997-2007).....	78
Tablo 48.Tofaş'ın Alacakların Ortalama Tahsil Süresi(gün).....	78
Tablo 49. Otomotiv Sektörü Özkaynaklar Devir Hızı.....	79
Tablo 50. Tofaş'ın Özkaynak Devir Hızı(1997-2007).....	79
Tablo 51. Otomotiv Sektörü Aktif Devir Hızı.....	80
Tablo 52.Tofaş'ın Aktif Devir Hızı Oranı (1997-2007).....	80
Tablo 53. Otomotiv Sektörü Vergi Öncesi Kar/Özkaynaklar Oranı.....	81
Tablo 54.Tofaş'ın Vergi Öncesi Kar /Özkaynaklar Oranı(1997-2007).....	81
Tablo 55. Otomotiv Sektörü Faaliyet Karı/Net Satışlar Oranı.....	82
Tablo 56.Tofaş'ın Faaliyet Karı/Net Satışlar Oranı(1997-2007).....	82
Tablo 57.Tofaş'ın Aktif Karlılığı(1997-2007).....	83

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa No.

Şekil 1. Ekonomik Kriz Türleri	6
Şekil 2. İstikrar Programlarının Temel Özellikleri.....	14
Şekil 3. Otomotiv Sektörünün Ekonomiye Katkısı.....	30

GRAFİK LİSTESİ

Sayfa No.

Grafik 1. Türkiye’de 1998-2002 Yılları Arasında Açılan Ve Kapanan İşyeri Sayısı....	15
Grafik 2. Toplam İthalatın İçerisindeki Otomotiv Sektörünün İthalat Rakamları (1996-2006).....	33
Grafik 3. Toplam Üretim ve Otomobil Üretimi (x 1000).....	34
Grafik 4. Otomotiv Sektörü Dış Ticareti 1992/2005.....	37
Grafik 5. İhracat/Toplam Üretim.....	40
Grafik 6. Otomotiv Sektörü İthalat Rakamları (Adet).....	41
Grafik 7. 1999 Yılı Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları.....	45
Grafik 8. 2000 Yılı Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları.....	45
Grafik 9. 2001 Yılı Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları.....	46
Grafik 10. 2002 Yılı Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları.....	47
Grafik 11. 2003 Yılı Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları.....	47
Grafik 12. 2004 Yılı Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları.....	48
Grafik 13. 2005 Yılı Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları.....	49
Grafik 14. 2006 Yılı Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları.....	50
Grafik 15. 1999-2006 Yılları Arası Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları.....	50
Grafik 16. Otomotiv Sektörü Cari Oranları.....	66
Grafik 17. Otomotiv Sektörü Likidite Oranları.....	68
Grafik 18. Otomotiv Sektörü Stoklar/Aktif Toplamı Oranlar.....	70

Grafik 19. Otomotiv Sektörü Kısa Vadeli Alacaklar/Aktif Toplamı Oranı.....	71
Grafik 20. Otomotiv Sektörü Özkaynaklar/Aktif Toplamı Oranı.....	72
Grafik 21. Otomotiv Sektörü Kısa Vadeli Yabancı Kaynak/Pasif Toplamı Oranı	73
Grafik 22. Otomotiv Sektörü Uzun Vadeli Yabancı Kaynak/Pasif Toplamı Oranı.....	74
Grafik 23. Otomotiv Sektörü Maddi Duran Varlılar (net)/Aktif Toplamı Oranı	76
Grafik 24. Otomotiv Sektörü Stok Devir Hızı.....	77
Grafik 25. Otomotiv Sektörü Alacak Devir Hızı.....	78
Grafik 26. Otomotiv Sektörü Özkaynaklar Devir Hızı.....	79
Grafik 27. Otomotiv Sektörü Aktif Devir Hızı.....	80
Grafik 28. Otomotiv Sektörü Vergi Öncesi Kar/Özkaynaklar Oranı	81
Grafik 29. Otomotiv Sektörü Faaliyet Karı/Net Satışlar Oranı.....	82

1-GİRİŞ

Kriz, çeşitli nedenlerle ortaya çıkan ve ülkelerin etkilenmesi kaçınılmaz olan bir etken olarak düşünülmektedir. Diğer ülkelerde olduğu gibi Türkiye’de de, kriz dönemleri ekonomik açıdan buhranlı geçen ve firmaların üretimlerinden, istihdamlarına, ihracatlarından, ithalatlarına kadar her alanı etkileyen, firmaların kapanmasına, kurulan firmaların ise azalmasına neden olan bir ekonomik sıkıntıdır.

2001 krizinin Türkiye ekonomisi üzerindeki etkileri, genelde otomotiv sektörü özelde ise Tofaş’ın oran analizi ile incelenmesi yapılmıştır. Tofaş ile otomotiv sektörünün mali yapıları karşılaştırmalı olarak incelenerek, bundan sonraki kriz dönemlerinde sektörün nasıl bir politika izlemesi gerektiğine dair sinyaller alınmıştır.

Oran yöntemi ile analiz (rasyo yöntemi) günümüzde Bankaların firmalara kredi vermek için kullandıkları ve önemsedikleri bir yöntemdir. Mali verilerden firmaların kredibiliteleri hakkında bilgi sahibi olunarak, kredi verilmesi halinde krediyi geri ödeme gücü, firmanın finansal kaldırıcılığı, aktif/pasif dengesi en doğru şekilde anlaşılmasına çalışılmaktadır. Oranların anlamlı olabilmesi için geçmiş dönemlerle karşılaştırılması gerekmektedir.

Yedi bölümden oluşan bu çalışmada, ikinci bölümde Cumhuriyet öncesi ve Cumhuriyet dönemi incelenmiş, Türkiye’de 2001 yılına kadar gelişen önemli olaylara yer verilmiştir.

Üçüncü bölümde 2001 krizinin gelişimi, krizi hazırlayan ekonomik şartlar, krizin ekonomi üzerindeki etkisi detaylı olarak incelenmiş, krizin sonuçları üzerinde durulmuştur.

Dördüncü bölümde otomotiv sektöründeki üretim, ithalat, ihracat, kapasite kullanımı, istihdam incelenmiş, sektörün 1999-2006 yılları arasında banka kredisi kullanımları değerlendirilmiştir. 1999 ve 2006 yılları arasındaki 7 yıllık süreçte, sektörün kullandığı kredilerin tutarı 7 kattan fazla artış göstermiştir. Ancak tasfiye

olunacak kredilerin dönemler itibariyle gerilediği ve 2005 yılı itibariyle toplam kredi kullanımı içerisindeki payının %1'in altına indiği saptanmıştır.

Beşinci bölümde uygulamanın amacı, araştırmanın yöntemi ve sınırları açıklanmış, analizde kullanılan oranlar detaylı bir şekilde açıklanmıştır.

Altıncı bölümde ise Tofaş'ın kriz öncesi dönem, kriz dönemi ve kriz sonrası dönemde oran yöntemi ile analizi yapılmış ve sektör oranları ile karşılaştırılarak analiz edilmiştir. Krizin sektör ve söz konusu firma üzerindeki etkileri incelenmiş, krizden etkilenme ve etkilenmeme nedenleri saptanmaya çalışılarak son bölümde elde edilen sonuçlar açıklanmıştır.

2- TARİHSEL SÜREÇLERİN İNCELENMESİ

2-1-)CUMHURİYET ÖNCESİ

Ekonomik faaliyetlerin tarıma dayalı olduğu Osmanlı ekonomisinde, ilkel yöntemlerin kullanıldığı ve işlenebilir toprakların ancak %5'inin işlendiği ve traktör sayısının 220 civarında olduğu tahmin edilmektedir. ¹

1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret Anlaşması, ile kapitülasyon ayrıcalıklarının yanı sıra Büyük Britanya uyruklarına ve gemilerine" yeni imtiyaz hakları da tanınmış ve sonsuza dek geçerli olduğu hükme bağlanmıştır. Bu anlaşmayla ithalat ve ihracat serbest bırakılmıştır.

Baltalimanı Anlaşmaları'ndan önce Osmanlı İmparatorluğu'nun kendi tüccarının ve ekonomisini koruma altına alan bir politikası vardı. Bu politika sayesinde yabancı tüccarın iç ticaretteki rekabet fırsatı engelleniyordu. 1838 Baltalimanı Anlaşması'nın sonuçları çok yıkıcıydı. Hükümetin iradesi tamamen ortadan kalkmış, Osmanlı Devleti gümrük vergilerini dahi kendi belirleyemeyip Avrupa devletleriyle beraber belirlemeyi kabul etmişti. Bu olumsuz durum 1908 sonrası düzelmeye başladı. Toplam üretim değerinin 1913'te %83,5'i, 1915'te ise %82,3'ü gıda ve dokuma sanayinden kaynaklanıyordu, bu iki endüstri aynı yıllarda toplam işçi sayısının %71 ve %75,8'ini çalıştırmaktaydı. ²

1838 anlaşması ile başlayan hızlı dış açılma süreci, 1854 Kırım Savaşı ile beraber Avrupa'dan ilk dış borcun alınmasıyla yeni bir döneme girmiştir. Savaşın finansmanını karşılamak için gerekli olan gelirin ülke içi kaynakları aşması ve iç kaynaklardan borçlanması durumunda bazı ekonomik dengesizliklerin ortaya çıkma olasılığı nedeniyle, 19. yy başında dış borçlanma zorunluluğu ortaya çıkmıştı. Savaşa ve askeri temele dayanan imparatorluğun, büyümenin durmasıyla beraber kaynaklarının kuruması nedeniyle mali bunalım ve dış borçlanma kaçınılmazdı.

¹ Oya Silier, Türkiye'de tarımsal Yapının Gelişimi, 1923-1938, İstanbul:Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, 1981

² Korkut Boratav, Türkiye İktisat Tarihi 1908-2002, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara, 2003, s:33

1854'den sadece 1876 yılına kadar 15 ayrı dış borç sözleşmesine imza atan imparatorluğun imzaladığı sözleşmelerin sayısı, 1881'de Duyun-u Umumiye'nin kurulmasından sonra I.Dünya Savaşı'na kadar 41'e çıkmıştır.³

2-2-)CUMHURİYET DÖNEMİ:

1928-1933 arasında ihracat gelirleri toplamı, TL bazında % 48 azalmıştır. En ciddi düşüşün % 89 ile pamuk, % 88 ile halı kilim ihracatında olduğu, bu nedenle de krizden asıl etkilenen sektörün dokuma ve tekstil olduğu göze çarpmaktadır.⁴

1950'li yılların ikinci yarısında ortaya çıkan ekonomik bunalım, dış ödemeler dengesizliği ve mali alanda ortaya çıkan tıkanma, 1960'tan sonra ekonomide tekrar “planlama” düşüncesini gündeme getirmiştir. Planlama alanında ortaya çıkan temel görüşlerin, planlama konusunu ortanın solu bir ekonomik anlayışa dayandığı ve planlamanın ekonominin tümüyle planlanması olarak algılandığını göstermektedir.⁵

Sanayi sektörünün aynı yıllardaki payı ise % 9,6, % 11 ve % 12,5 olarak belirlenmiştir. Bu bakımdan, bu dönemde ithal ikameci ve planlı bir politikayla yakalanan sanayileşme sürecinin, üretimde önemli artışlar sağlamasına rağmen, istihdam artırma kapasitesinin sınırlı kaldığı, çalışan nüfusun ağırlıklı olarak sanayi yerine hizmetler sektöründe istihdam edildiği, başka bir deyişle, 1960-1980 döneminde yaşanan *şehirleşme* olgusunun sanayileşme sürecinin önüne geçtiği gözlenmiştir.

Türkiye’de bu dönemdeki planlama denemesi 1930’lardan farklı olarak “devletçilik” yerine ithal ikamecilik ve karma ekonomi isimleri altında gerçekleşmiş, kamu kesiminin sanayileşme sürecindeki öncülüğü sorgulanmamış, bu dönemde kurulan DPT gibi kurumlarla organize biçimde sürdürülmüştür.

İthal ikameci politikanın dış ticarete getirdiği kısıtlamalar, kontroller ve ülke içerisinde üretilen ürünlere rakip olabilecek mamüllerin ithalatın sınırlanması, etkisini

³ Stefanos Yerasimos, *Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye*, Cilt: 2, Gözlem Yayınları , İstanbul, 1977, s:671.

⁴ Yenal, a.g.e. s. 84

⁵ Oktay Yenal, “İktisat Siyaset ve Plan,” İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Dergisi, Cilt XX, Sayı: 1-4, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları , 2003, s:228-242.

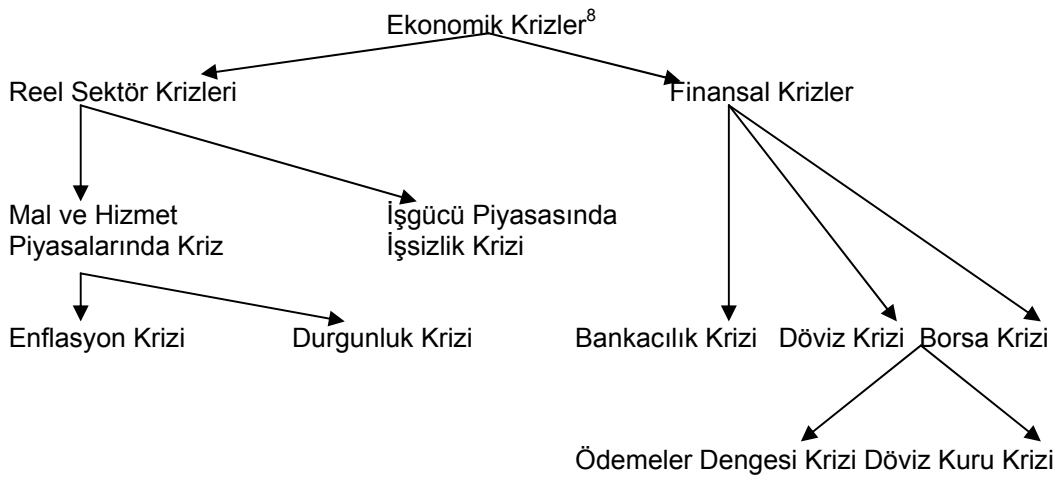
en fazla Türkiye’de bu dönemde kurulmaya ve gelişmeye başlayan otomotiv sektöründe göstermiştir.⁶

⁶ Oktay Yenal, İktisat Siyaseti Üzerine İncelemeler, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1999, s:13.

3-)2001 KRİZİ

3-1-) KRİZ: KAVRAM

Ekonomik krizler; herhangi bir mal, hizmet, üretim faktörü veya döviz piyasasındaki fiyat ve/veya miktarlarda, kabul edilebilir bir değişme sınırının ötesinde gerçekleşen şiddetli dalgalanmalar olarak tanımlanabilir.⁷



Şekil 1. Ekonomik Kriz Türleri

Kaynak: Aykut Kibritçioğlu ‘Türkiye’de Ekonomik Krizler ve Hükümetler, 1969-2001’ S.1

Kriz sözcüğü “denetlenemeyen bazı dış faktörlerin etkisiyle ortaya çıkan ve sisteme zarar veren olumsuz gelişmeler” anlamıyla farklı yönü olan bir kavramdır.⁹

Uluslararası finansal serbestleşmenin yaygınlaştığı günümüz şartlarında yaşanan krizler “yapısal-kronik” ve “finansal-konjonktürel” özellikleriyle dikkat çekmektedir. Başka bir deyişle kapitalist sistem zaman zaman konjonktürel krizler yaşamaktadır. Sistem 20-25 yıl süren genişleme döneminden sonra talebin her zaman arzdan daha az olması sonucu kâr oranının düşüşü ve üretim fazlalığı gibi nedenlerle

⁷ Aykut Kibritçioğlu ‘Türkiye’de Ekonomik Krizler ve Hükümetler, 1969-2001’ s:1

⁸ A.g.e.

⁹ İzzettin Önder, ‘Dünyada ve Türkiye’de Krizin Ekonomik Analizi’, Ekonomik Kriz ve Sağlık Özel Sayısı. S.3-14.

daralma dönemine girmektedir.¹⁰ Kapitalist sistem içinde krizler yapısal olarak meydana gelmektedir.

3-2-) KRİZİN GELİŞİMİ:

2000 yılının ilk günleriyle beraber hızla gerileyen faizler ve sonrasında düşüş eğilimine giren enflasyonun Türkiye üzerinde oluşturduğu olumlu hava, 20 Kasım 2000'de yaşanan finansal dalgalanmayla ortadan kalkmış, ekonomideki dalgalanma, 19 Şubat 2001 MGK toplantısındaki gerginlikle büyük bir krize dönüşmüştür. Milli Güvenlik Kurulu'nda (MGK) Cumhurbaşkanı Ahmet Necdet Sezer ile Başbakan Bülent Ecevit arasında yaşanan gerginlik, Cumhuriyet tarihinin en büyük ekonomik krizinin patlamasına yol açmıştır. 21 Şubat 2001 krizi, kamuoyunda "Kara Çarşamba" olarak adlandırılmış, kriz, 14 aydan bu yana izlenen sıkı para politikasında önemli revizyona neden olmuştur. Hükümet uzun bir aradan sonra tekrar "dalgalı kur" politikasına geçme kararı almış, ancak alınan önlemlere ve uygulanan ekonomik programa rağmen krizin etkileri uzun süre devam etmiş, binlerce kişi işsiz kalmış, çok sayıda işyeri kapanmıştır.

2001 krizinde dış etkenler; 2000 yılında dünya petrol fiyatlarının katlanarak artması, ABD'de Nasdaq'da çöküşün başlaması, ABD'de durgunluk işaretleri ve sermaye kaçıışı, 2001 yılında Arjantin krizi ve Latin Amerika'ya yayılması, ABD'de 11 Eylül terörüyle birlikte savaş göstergelerinin ortaya çıkışı ve Nasdaq'daki çöküşün diğer hisselerle de yayılması, ABD'de büyük boylu şirketlerin iflasları ve büyük çapta yolsuzlukların patlak vermesi, ABD'de durgunluğun yayılması olarak sayılabilir.¹¹

Krizin finansal boyutu değerlendirildiğinde, 21 Şubat'ta gecelik faizler yüzde 7500 ile "tarihi yükseliş", İMKB de yüzde 18.1 ile "tarihi düşüş" yaşayınca¹², krizin hemen ertesinde "kriz zirvesi" toplanmış, yaklaşık 13 saat süren zirvede, 9 Aralık 1999'da ilan edilen "kur çıpası" yerine, "dalgalı kur" sistemine geçilmesi kararı alınmıştır.

¹⁰ E. Mandel, "Kapitalist Gelismenin Uzun Dalgaları" Yazın Yayıncılık, İstanbul. 1978.

¹¹ Gülten Kazgan 'Türkiye'de Ekonomik Krizler (1929-2001) Nedenleri ve Sonuçları Üzerine Karşılaştırmalı bir İrdeleme', 25-26-27 Eylül, DEGEV- Türkiye İş Bankası s:6-7

¹² "Dolar: 963.943 lira, Faiz: Yüzde 5.200" Hürriyet Gazetesi, 23.02.2001, 2001

Bir günde 7.5 milyar USD'nin Merkez Bankası'ndan çekilmesine neden olan kriz, Hazine Müsteşarlığı'nın ve Merkez Bankası'nın aldığı tedbirlere rağmen gelişti ve 21 Şubat'ta gecelik faizler yüzde 7.500'e kadar yükselmiştir. Bir gün önce Merkez Bankası'ndan çekilen dövizler geri dönmesine rağmen, 21 Şubat'ta bankalar Merkez Bankası'ndan 3.1 milyar dolar daha almıştır.¹³

Bu gelişmeler üzerine Başbakan Bülent Ecevit başkanlığında "ekonomik zirve" yapılmıştır. Zirveye, Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcıları Devlet Bahçeli, Mesut Yılmaz ve Hüsamettin Özkan, Devlet Bakanları Tunca Toskay ve Recep Önal, Maliye Bakanı Sümer Oral ile ilgili bürokratlar katılmıştır. Yaklaşık 13 saat süren toplantıdan sonra, 22 Şubat'ta "dalgalı kur politikası"na geçildiği açıklanmıştır.

Merkez Bankası'nca 22 Şubat'ta yapılan açıklamada, "Önümüzdeki süreçte de enflasyonla mücadeleye yönelik sıkı para politikası kararlılıkla yürütülecek, yeni ekonomik dengelerin sürdürülebilir seviyelerde oluşturulmasını teminen Bankamız piyasalarda aktif bir rol üstlenecektir" ifadesi kullanılmıştır.

Koalisyonu oluşturan üç partinin genel başkanı Başbakanlık binasında istikrar programında yapılan değişiklikleri ele almak üzere biraraya gelmiş, Başbakan Bülent Ecevit, toplantının ardından yaptığı açıklamada, ekonomide zaten sorunların bulunduğunu ve MGK toplantısında meydana gelen olayların patlamaya neden olduğunu söylemiştir. Ecevit, enflasyon hedefi konusunda da değişiklik yapmadıklarını açıklamıştır.¹⁴

Ekonomik çevreler, hükümetin aldığı "dalgalı kur" kararını, "örtülü devalüasyon" olarak nitelendirmiş, ABD Doları, serbest piyasada 950 bin liraya kadar yükselmiş, Merkez Bankası, ABD Dolarının satış fiyatını 963 bin 943 lira olarak açıklamıştır.

Merkez Bankası'nın açıkladığı döviz kurları:

¹³ "Faiz tarihi rekora uçtu: % 7500" Hürriyet Gazetesi. 22.2.2001

¹⁴ Başbakanlık Basın Merkezi açıklaması, 22.02.2001.

22 Şubat 2001¹⁵

DÖVİZ KODU	DÖVİZ ALIŞ EXCHANGE	DÖVİZ SATIŞ RATES	EFEKTİF ALIŞ EXC.RT.ON.BANKNOTES	EFEKTİF SATIŞ CROSS	ÇAPRAZ KUR	PARİTE
Code	Buying	Selling	Buying	Selling	Rate	Parity
USD_ABD DOLARI	957,879	962,499	957,208	963,943	1.0	1.0
CAD_KANADA DOLARI	623,442	626,260	621,135	628,640	1.5369	
SDR_ÖZEL ÇEKME HAKKI(SDR)	1,237,235	NA	NA	NA	NA	1.28544
ATS_AVUSTURYA ŞİLİNİ	63,019	63,323	62,924	63,418	NA	
BEF_BELÇİKA FRANGI	21,496	21,600	21,464	21,632	NA	
DKK_DANİMARKA KRONU	116,123	116,695	116,042	116,963	8.2460	
DEM_ALMAN MARKI	443,376	445,514	443,066	446,049	NA	
FRF_FRANSIZ FRANGI	132,198	132,836	132,000	133,035	NA	
NLG_HOLLANDA FLORİNİ	393,503	395,401	392,913	395,994	NA	
IEP_IRLANDA LİRASI	1,101,075	1,106,386	1,094,469	1,113,024	NA	
SEK İsVEK KRONU	95,359	96,351	95,292	96,573	9.9895	
CHF İSVİCRE FRANGI	565,513	569,156	564,665	570,010	1.6911	
ITL_100 İTALYAN LİRETİ	44,785	45,001	44,651	45,172	NA	
LUF_LUKSEMBURG FRANGI	21,496	21,600	21,335	21,762	NA	
NOK_NORVEÇ KRONU	104,831	105,538	104,758	105,781	9.1199	
JPY_JAPON YENİ	8,230	8,285	8,200	8,316	116.1800	
SAR_SUUDİ ARABİSTAN RİYALİ	256,177	256,639	254,256	258,564	3.7504	
KWD_KUVEYT DİNARI	3,095,326	3,136,095	3,048,896	3,183,136	NA	3.2583
AUD_AVUSTRALYA DOLARI	498,490	501,751	496,197	504,762	1.9183	
EUR_EURO	867,168	871,350	NA	NA	NA	0.9053
GBP İngİLİZ STERLİNİ	1,382,047	1,389,271	1,381,080	1,391,355	NA	1.4434
FIN_FİN MARKKASI	145,848	146,551	145,746	146,888	NA	
ESP İSPANYOL PEZETASI	5,212	5,237	5,201	5,249	NA	
PTE_PORTEKİZ ESKUDOSU	4,325	4,346	4,293	4,379	NA	
IRR_IRAN RİYALİ	NA	NA	164	255	NA	
GRD_YUNAN DRAHMİSİ	2,545	2,557	2,526	2,576	NA	
FYP_SURİYE LİRASI	NA	NA	8,131	12,197	NA	
JOD_URDUN DİNARI	NA	NA	1,114,649	1,256,944	NA	
BGL_BULGAR LEVASI	NA	NA	245,528	382,884	NA	
ROL_ROMEN LEYİ	NA	NA	32	48	NA	
ILS_YENİ İSRİL ŞEKELİ	NA	NA	220,219	231,513	NA	

Tablo 1. 22 Şubat 2001 Tarihli Döviz Kurları

Kaynak: <http://www.tcmb.gov.tr/> erişim tarihi; 5 Ocak 2008

21 Şubat 2001¹⁶

DÖVİZ KODU	DÖVİZ ALIŞ EXCHANGE	DÖVİZ SATIŞ RATES	EFEKTİF ALIŞ EXC.RT.ON.BANKNOTES	EFEKTİF SATIŞ CROSS	ÇAPRAZ KUR	PARİTE
Code	Buying	Selling	Buying	Selling	Rate	Parity
USD_ABD DOLARI	685,391	688,696	684,911	689,729	1.0	1.0
CAD_KANADA DOLARI	445,337	447,350	443,689	449,050	1.5395	
SDR_ÖZEL ÇEKME HAKKI(SDR)	887,495	NA	NA	NA	NA	1.28866
ATS_AVUSTURYA ŞİLİNİ	45,555	45,775	45,487	45,844	NA	
BEF_BELÇİKA FRANGI	15,539	15,614	15,516	15,637	NA	
DKK_DANİMARKA KRONU	84,059	84,473	84,000	84,667	8.1529	
DEM_ALMAN MARKI	320,507	322,053	320,283	322,439	NA	
FRF_FRANSIZ FRANGI	95,564	96,025	95,421	96,169	NA	
NLG_HOLLANDA FLORİNİ	284,456	285,828	284,029	286,257	NA	
IEP_IRLANDA LİRASI	795,945	799,784	791,169	804,583	NA	
SEK İsVEK KRONU	69,261	69,982	69,213	70,143	9.6410	
CHF İSVİCRE FRANGI	408,019	410,647	407,407	411,263	1.6771	
ITL_100 İTALYAN LİRETİ	32,375	32,531	32,278	32,655	NA	
LUF_LUKSEMBURG FRANGI	15,539	15,614	15,422	15,731	NA	
NOK_NORVEÇ KRONU	75,975	76,487	75,922	76,663	9.0041	
JPY_JAPON YENİ	5,865	5,904	5,843	5,926	116.6400	
SAR_SUUDİ ARABİSTAN RİYALİ	183,302	183,633	181,927	185,010	3.7504	
KWD_KUVEYT DİNARI	2,216,167	2,245,357	2,182,924	2,279,037	NA	3.2603
AUD_AVUSTRALYA DOLARI	360,652	363,012	358,993	365,190	1.8972	
EUR_EURO	626,858	629,881	NA	NA	NA	0.9146
GBP İngİLİZ STERLİNİ	988,889	993,857	987,997	995,348	NA	1.4431
FIN_FİN MARKKASI	105,429	105,938	105,355	106,182	NA	
ESP İSPANYOL PEZETASI	3,768	3,786	3,760	3,795	NA	
PTE_PORTEKİZ ESKUDOSU	3,127	3,142	3,104	3,166	NA	
IRR_IRAN RİYALİ	NA	NA	117	183	NA	
GRD_YUNAN DRAHMİSİ	1,840	1,849	1,826	1,863	NA	
FYP_SURİYE LİRASI	NA	NA	5,867	8,800	NA	
JOD_URDUN DİNARI	NA	NA	804,221	906,888	NA	
BGL_BULGAR LEVASI	NA	NA	175,640	273,960	NA	
ROL_ROMEN LEYİ	NA	NA	23	34	NA	
ILS_YENİ İSRİL ŞEKELİ	NA	NA	158,889	167,037	NA	

Tablo 2. 21 Şubat 2001 Tarihli Döviz Kurları

Kaynak: <http://www.tcmb.gov.tr/> erişim tarihi; 5 Ocak 2008

¹⁵ <http://www.tcmb.gov.tr/> erişim tarihi; 5 Ocak 2008

¹⁶ a.g.e.

Serbest Piyasa (İstanbul ve Ankara) döviz kurları (21-22 Şubat 2001)

İST		Alış	Satış
Dün	Dolar	683.200	684.600
Bugün			
Sabah	Dolar	700.000	1.000.000
Öğle	Dolar	830.000	970.000
Öğle S.	Dolar	720.000	830.000
Kapanış	Dolar	770.000	820.000
Dün	Mark	321.000	322.800
Bugün			
Sabah	Mark	320.000	500.000
Öğle	Mark	370.000	450.000
Öğle S.	Mark	330.000	400.000
Kapanış	Mark	360.000	400.000
ANK			
Dün	Dolar	682.500	687.500
Bugün			
Sabah	Dolar	725.000	900.000
Öğle	Dolar	750.000	950.000
Öğle S.	Dolar	700.000	900.000
Kapanış	Dolar	750.000	1.000.000
Dün	Mark	321.200	324.000
Bugün			
Sabah	Mark	325.000	400.000
Öğle	Mark	350.000	450.000
Öğle S.	Mark	325.000	425.000
Kapanış	Mark	350.000	475.000

Tablo 3. 21-22 Şubat 2001 Tarihli Döviz Kurları

Kaynak: <http://www.tcmb.gov.tr/> erişim tarihi; 5 Ocak 2008

Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği (TÜSİAD), piyasalara güven verecek, ekonomiden sorumlu bir başbakan yardımcısının eksikliğinin, programın başarısızlığında en önemli rolü oynadığını belirtirken, TÜSİAD'dan yapılan açıklamada, bu nedenle hükümetin, meclis içinden ya da dışından bir ismi bu göreve getirmesi gerektiğine dikkat çekilmiştir.

23 Şubat 2001'de Merkez Bankası Başkanı Gazi Erçel, görevinden istifa etmiş, Erçel'in, yakın çevresine istifa gerekçesini "Programda değişiklik yapılması kararı alındı. Yeni programın, yeni bir kadroyla götürülmesini daha uygun buldum. Aksi takdirde başarılı olmaz. Bu nedenle istifamı verdim" şeklinde açıkladığı belirtilmiştir.¹⁷ 26.02.2001'de de Hazine Müsteşarı Selçuk Demiralp görevinden istifa etmiştir.

Bu gelişmelerin ardından 27 Şubat 2001'de Başbakan Bülent Ecevit, Dünya Bankası Başkan Yardımcılarından Kemal Derviş'i Türkiye'ye davet ettiklerini açıklamıştır. 28 Şubat 2001'de DSP Genel Başkanı ve Başbakan Bülent Ecevit, "İstifa etmiyorum" şeklinde açıklama yapmış, Ecevit, partisinin grup toplantısında yaptığı konuşmada, kendisi için hükümetten çekilmenin hiç bir zorluğu olmadığını, siyasal yaşamı boyunca seçimle geldiği bütün görevlerden kendi kararıyla çekildiğini belirtmiş, Ecevit, "Şimdi Başbakanlıktan ayrılır da içinde bulunduğumuz koşullarda bir hükümet

¹⁷ Hürriyet Gazetesi, 24.02.2001.

bunalımına neden olursam, bunun hesabını ulusa ve tarihe veremem" şeklinde konuşmuştur.

01 Mart 2001'de ABD Başkanı George W. Bush, Cumhurbaşkanı Sezer'e bir mektup göndermiş, Bush, mektubunda, "Türkiye, sorunların üstesinden bugüne kadar nasıl geldiyse bu sorunun da üstesinde gelecektir" ifadelerine yer vermiştir. 02 Mart 2001'de de Kemal Derviş, ekonomiden sorumlu devlet başkanlığına getirilmiştir. 03 Mart 2001'de Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurulu Başkanı (BDDK) Zekeriya Temizel, ekonomiden sorumlu devlet başkanlığına Kemal Derviş'in getirilmesinin ardından, görevinden istifa etmiştir.¹⁸

Göreve getirilmesinden kısa bir süre sonra 14 Mart 2001'de Ekonomiden Sorumlu Devlet Bakanı Kemal Derviş, düzenlediği basın toplantısı ile "Ulusal Programın Genel Stratejisi"ni açıklamış, Derviş, ekonomide yaşanan sıkıntıların aşılp güven tesis edileceğini belirtmiş, ilk aşamada bankacılık sektöründeki zaaf ve yapısal bozuklukların giderileceğini ifade etmiştir.¹⁹

19 Mart 2001'de Ekonomiden sorumlu devlet bakanı Kemal Derviş, yeni ekonomik program ile ilgili olarak Hazine, Merkez Bankası ve DPT yetkilileriyle beraber düzenlediği basın toplantısında, acil ekonomik önlemlere ek olarak açıklamalarda bulunmuş, "IMF ile çerçeve anlaşması konusunda anlaştık. Ekonomik programın bütün ayrıntılarını Nisan ayının ilk yarısında açıklayacağımızı umuyorum" ifadesini kullanmıştır.

30 Mart 2001'de yapılan Milli Güvenlik Kurulu (MGK), Mart ayı olağan toplantısı, Cumhurbaşkanı Ahmet Necdet Sezer başkanlığında gerçekleştirilmiş, toplantıdan sonra yayınlanan MGK Bildirisinde, "son günlerde bazı çevreler tarafından ortaya atılan ara rejim tartışmalarının da Kurul gündemine geldiği" açıklaması yapılarak, bu tartışmaların "yersiz" olduğu belirtilmiştir.

04 Nisan 2001'de Yeni Ekonomik Programda, çıkarılması öngörülen 15 yasa arasında bulunan Şeker Kanunu TBMM'de kabul edilmiştir. Yasa, 19 Nisan'da Resmi

¹⁸ Hürriyet Gazetesi, 04.03.2001.

¹⁹ Bkz. Ek 1: 14 Mart 2001'de Açıklanan Ekonomik Program.

Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.²⁰ 10 Nisan 2001'de ise Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkanlar Olağanüstü Toplantısı 350 oda başkanının katılımıyla Ankara'da gerçekleştirildi. Toplantıdan sonra yayınlanan bildiride, hükümete "istifa" çağrısında bulunulmuştur.

11 Nisan 2001'de Yeni Ekonomik Programda, çıkarılması öngörülen 15 yasa arasında bulunan Ekonomik ve Sosyal Konsey Kuruluş Kanunu TBMM'de kabul edilmiştir. Yasa, 21 Nisan'da Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. 14 Nisan 2001'de de Yeni Ekonomik Program açıklanmıştır.

3-3) KRİZİ HAZIRLAYAN EKONOMİK ŞARTLAR, KRİZİN EKONOMİ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ VE SONUÇLARININ DEĞERLENDİRMESİ:

2000 – 2001 krizinde TCMB'nin para basmaması ve kamu harcamalarını (IMF programı nedeniyle) sınırlama, iç talebi çökertmiş, krizi derinleştirmiştir. Aşırılaşan borç yükünde diğer yandan krizler de önemli bir öğedir. Faiz hadlerindeki fırlama, bütçe üzerindeki faiz yükünü artırırken, devalüasyonun getirdiği fiyat artışı yükü de dış borç faizleri kanalından bütçeye biner, buna özel şirketler ve bankalardaki çökme olaylarının yükünün de devlete (halka) kalması eklenir. Diğer yandan, ekonomide artan durgunluk ve daralma devletin vergi gelirinde önemli (bir) reel artışı engeller, aksine bunu daraltır. Harcamalar artarken gelirdeki artışın duraklaması / gerilemesi yeni borçlanma için baskı yaratır. Devletin iç/dış borçlarının artışında krizler bu bakımdan baş rolü oynamaktadır. IMF'nin devrede oluşu da ayrıca para arzının ve kamu harcamalarının artışına başlıca engeldir, dolayısıyla IMF iç/dış borçlanmayı artıran ve krizi atlatmayı zorlaştıran bir “dışsal etken” niteliğindedir.²¹

2000-2001 krizinde gözlemlenen, Türkiye'nin kriz dönemindeki borç yönetim programıdır. Anlaşılan amaç, uluslar arası spekülâtörler tarafından IMF kurtarma paketinin uluslararası medya tarafından başarılı olması ve güven oluşturmastır. Bu yalanın arkasında gözlemlenen ‘açık ve etkili bir hükümet’, ‘iyi yönetim’ ve ‘kredibilite’de, yerli ekonomide stratejik şartlardan ziyade yabancı sermayeye muhtaç

²⁰ Milliyet Gazetesi, 04.04.2001.

²¹ a.g.e. Gülten Kazgan s:13

olmak ve bu dönüşümü kurmak yatar. Özde bu model finansal politika ve parayı daraltmaya bağlıdır ve bu uluslararası nakit akışında ekonomik yapıya güveni varsayar. Bu modelde gerçekte ‘istikrar’ anlaşılır, devalüasyon riskinden temizler değişen faiz sistemini kurar ve yabancı sermayenin içeriye akışını sağlar.²²

Kronik enflasyon, yüksek reel faiz oranları ve gittikçe bozulan borç dinamikleri nedeniyle sorunlar yaşayan ekonomisini istikrara kavuşturmayı amaçlayan Türkiye, 1999 Aralığında uluslararası finans kuruluşlarınca desteklenen döviz kuruna dayalı bir istikrar programı başlatmıştır. Daha önceki istikrar programı dönemleri bu kararın doğru olduğunu düşündürmektedir. İstikrar paketlerinde sabit döviz kuruna bir şekilde yer veren ve Merkez Bankası kredilerini donduran (bu döviz kuruna dayalı istikrar programlarının ayrılmaz bir özelliğidir) ülkelerin enflasyonla mücadele ve mali disiplin sağlama konularında daha başarılı oldukları görülmüştür. Buna ek olarak, döviz kuruna dayalı istikrar programları (DKDİP) benimseyen ülkeler parasal büyüklüklere dayalı istikrar programları benimseyen ülkelere nazaran verimde daha hızlı bir düzelme sağlamışlardır (Bkz. Şekil 6).

Enflasyonu düşürmede nominal çapa olarak etkinliğine rağmen, DKDİP’nin benimsenmesi ülkenin temel özelliklerine bağlı olarak sabit kur rejiminin çöküşüyle biten bir takım tehlikeleri de beraberinde getirmektedir. Bugüne kadar elde edilen verilere bakarak, programın çökmesine neden olabilecek en az dört ana etken belirlenmiştir:

- Tutarsız mali politika;
- Zayıf bankacılık sistemi;
- Önceden ilan edilmiş bir çıkış tarihi ya da stratejisinin olmaması;

²² Erinc Yeldan, ‘Behind The 2000/2001 Turkish Crisis: Stability, Credibility and Governance,for Whom?’, Bilkent Üniversitesi, Ankara, s:11

-Olumsuz ticaret hadleri şokları gibi döviz kurunun yükseltilmesinin refahı yükseltici hale geldiği olumsuz şoklar.²³

<i>Döviz Kuruna Dayalı İstikrar Programı</i>	<i>Parasal Büyüklüklere Dayalı İstikrar Programı</i>
Enflasyonun devalüasyon oranına aşamalı olarak yaklaşması	Enflasyonun para arzının artış hızına aşamalı olarak yaklaşması
Ülke parasının reel olarak değer kazanması	Ülke parasının reel olarak değer kazanması
Ticaret dengesinde ve cari işlemlerde bozulma	Ticaret dengesi ve cari işlemlerde belirgin bir değişiklik olmaması
Reel faaliyetlerde (reel özel tüketim ve reel GSYİH) önce bir artış sonra da azalma gözlemlenmesi	Başlangıçta ekonomik faaliyetlerde bir daralma olması
Yurtiçi reel faiz oranlarının tepkisinin belirsiz olması	Yurtiçi reel faiz oranlarında başlangıçta bir artış olması

Şekil 2. İstikrar Programlarının Temel Özellikleri

Kaynak: Calvo, Guillermo A., Carlos A. Végh, "Inflation Stabilization and Nominal Anchors," Contemporary Economic Policy, Cilt: 12, 1994, s. 35-45.

IMF'nin istikrar programının parametreleri konusundaki sert tutumu ve "döviz rezervlerinin şartlar ne olursa olsun korunması" konusunda Türkiye Hükümeti ve Merkez Bankası üzerinde kurduğu baskılar vardır. Daha yumuşak ve esnek bir para politikasıyla Türkiye ekonomisinin bir krize girmeden istikrar programını sürdürebilmesi mümkündür. Ekonomiden sorumlu Devlet Bakanlığı'na getirilen Kemal Derviş moralleri düzelttiyse de, uygulamaya konulacak yeni ekonomik politikaların ne olacağı giderek önem kazandı. "Kontrollü kur, serbest faiz" politikasını terk edip "kontrollü faiz, serbest kur" politikasına geçilmesi ekonomideki belirsizlikleri daha da artırdı. Bu ortamda, Merkez Bankası'nın sınırlı bir şekilde döviz satacağını açıklaması piyasalardaki sinirleri daha da bozdu. Sonuçta, doların fiyatı 1.3 milyon lira civarında dolaşmaya başladı.²⁴

²³ T.C. Merkez Bankası Başkanı Süreyya Serdengeçti'nin Açılış Konuşması "Şubat 2001 Krizi Üzerine Düşünceler:Merkez Bankası Bakış Açısından Çıkarılacak Dersler" ODTÜ 6.Uluslararası Ekonomi Konferansı, Ankara, 11 Eylül 2002 s.1-2.

²⁴ Ercan Kumcu 'Türkiye nereden yanlış yaptı? İki krizin ardından bir değerlendirme...'Görüş Dergisi Mayıs, 2001, s:30-31

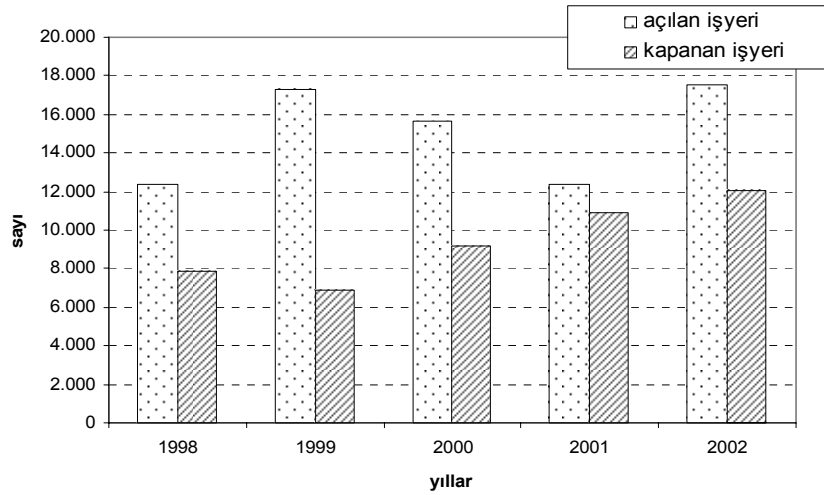
3-5-) KRİZİN SOSYAL ETKİLERİ:

2001 Şubat ayındaki krizin hemen ertesinde bir çok işyeri faaliyetlerini durdurmuş, bir bölümü de kapanmıştır. Türkiye’de yıllara göre açılan ve kapanan işyeri sayıları aşağıdaki tablo ve grafiklerde görülmektedir. Buna göre 2001 yılında açılan işyeri sayısı azalmış, kapanan işyeri sayısı ise dikkate değer bir artış göstermiştir. 2002 yılına gelindiğinde kapanan işyeri sayısındaki artış sürerken açılan işyeri sayılarında artış gözlenmiştir.

Tablo 4. Türkiye’de Yıllara Göre Açılan ve Kapanan İşyerlerinin Sayısı

Yıllar	Açılan işyeri	Kapanan işyeri
1998	12.398	7.891
1999	17.259	6.894
2000	15.668	9.196
2001	12.378	10.883
2002	17.536	12.070

Kaynak: Die, 2002. (www.tuik.gov.tr), erişim tarihi: 30.09.2007



Grafik 1. Türkiye’de 1998-2002 yılları arasında açılan ve kapanan işyeri sayısı

Kaynak: Die, 2002. (www.tuik.gov.tr) erişim tarihi: 15.12.2007

Diğer taraftan, Türkiye’de 2001 krizi sonrasında kaliteden kaçışın yaşandığı göze çarpmaktadır. 2001 Krizi öncesinde %47 düzeyinde olan düşük kaliteli ürün tüketiminin toplam

tüketimden aldığı pay, kriz sonrasında %57 düzeyine tırmanmıştır.²⁵ Bu süreçten toplumun farklı kesimleri ve bölgeler değişik oranlarda etkilenmiştir.

Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı (TEPAV), yaşam standardını ve makroekonomik dengeleri derinden sarsan “2001 Krizi”nden sonra hane halkı tüketim davranışlarının nasıl şekillendiği konusunda yaptığı araştırmaya göre, (2001 krizinden sonra bu konuda yapılan ilk ayrıntılı araştırmadır) kriz sonrasında tüketicilerin, tüketim sepetlerinin kompozisyonlarında değişime gidip gitmedikleri sorusuna cevap aranmıştır. Araştırmada birçok ülkede benzer örnekleri olan ve “kaliteden kaçış” olarak adlandırılan sürecin Türkiye’de de yaşandığı belirlenmiştir. Kriz sürecinde tüketiciler tüketim sepetlerini kalitesi daha düşük ve göreceli olarak daha ucuz ürünlerle ikame etmişlerdir.²⁶

Araştırma sonuçlarına göre, kriz öncesinde %47 düzeyinde olan düşük kaliteli malların toplam tüketimden aldığı pay (düşük kalite oranı) Şubat 2001 krizinin hemen ardından başlayıp, 2002 ortasına kadar devam eden bir artış trendine girmiştir. Bu süreçte düşük kaliteli ürünlerin toplam harcamalardan aldığı pay 10 puan artmıştır. Kaliteden kaçış dönemi olarak adlandırılan bu dönemin ardından hane halkı bir süre yeni tüketim kompozisyonuyla devam etmeyi tercih etmiştir. Böylece 2004 yılı başına kadar (“bekleme dönemi”) düşük kaliteli ürün oranı %56–57 düzeyinde seyretmiştir. 2004 başından itibaren kriz öncesi kalite düzeyini yakalamak üzere düzelme dönemi yaşandı. 2005 ortasında kriz öncesi kalite kompozisyonu yakalandı ve sonraki bir yıllık dönemde ise kalite kompozisyonunda artış devam etmiş, 2006 Haziranında düşük kaliteli ürünlerin oranı kriz öncesi düzeyin %4 altına inerek %43 olarak gerçekleşmiştir.

Kriz ile beraber perakendecilerin ürün satışlarında düşük kaliteli ürünlerin payı artmıştır. Kaliteden kaçış sürecinin tüketim sepetlerini etkilediği gibi perakendeci davranışlarını ve tüketicilerin perakendeci tercihlerini de etkilediği anlaşılmaktadır.

9 Aralık 1999’da uygulamaya konan sabit kur çıpasına dayalı istikrar programı sonucunda Türkiye ekonomisi 2000 yılının ilk on ayında kısa süreli bir canlılık yaşadı. Kasım 2000 krizi, yılın geri kalan bölümünde büyümenin duraksamasına neden olduysa da, 2000 yılında GSMH ve imalat sanayi üretimi % 6 oranında büyüyerek işsizlik oranında kayda değer bir azalmayı da beraberinde getirdi. İşsizlik oranı 1999’da % 8.3’ten 2000’de % 6.9’a, eksik istihdam oranı ise % 9.8’den % 7.4’e düştü. Ekonomideki canlılık imalat sanayi istihdam

²⁵ “Kaliteden kaçışta krizin etkisi kalmadı,” Milliyet Gazetesi. 07.09.2006.

²⁶ “Tüketici Davranışları Üzerine,” Referans Gazetesi. 14.09.2006 ve “Kriz Unutuldu, Kaliteli Tüketime Talep Patladı,” Takvim Gazetesi. 14.09.2006.

rakamlarına yansımada. Özel sektör istihdam endeksi 2000 yılında 1.4 puan azaldı. Kamu istihdam endeksi ise 5.4 puan gerileyerek önceki yıllardaki düşme eğilimini sürdürdü.²⁷

3-6-) EKONOMİK KRİZ SONRASI YENİDEN YAPILANDIRMA SÜRECİ

Mali kriz yaşayan Latin Amerika, İskandinav ve Bazı Doğu Asya ülkelerindeki uygulamalarda da görüleceği üzere, kurumsal yeniden yapılandırmanın başarılı olması birçok faktöre bağlıdır. Yeniden yapılandırma süreci kamu kaynaklarının yeterli olmasını, kurumlarda köklü değişiklik yapılmasını, yasal düzenlemelerin gerçekleştirilmesini, ekonomide istikrarın sağlanmasını, krizin yarattığı sorunların boyutunun belirlenerek kapsamlı bir yeniden yapılandırma stratejisinin uygulamaya geçirilmesini gerektirmektedir. Kurumsal yeniden yapılandırma sürecini, mali yeniden yapılandırma sürecinden ayrı düşünmek imkansızdır. Kurumların yeniden yapılandırılması ancak, sağlıklı ve etkin işleyen bir mali sistemin varlığıyla mümkündür. Bu bağlamda, ilk olarak mali durumu zayıf ve ödeme güçlüğü içinde olan banka ve kurumların akım ve stok sorunlarının çözülmesi gerekmektedir. Kurumsal yeniden yapılandırma ile;

- Varlığını sürdürebilecek durumda olan firmaların yeniden yapılandırılması, buna karşılık varlığını sürdüremeyecek durumda olanların tasfiye edilmesi,
- Mali sektörün güçlendirilmesi,
- Uzun dönemli ekonomik büyüme için gerekli koşulların sağlanması hedeflenmektedir.²⁸

Bu süreç şu şekildedir;

²⁷ Murat Koyuncu, Fikret Şenses ‘Kısa Dönem Krizlerin Sosyoekonomik Etkileri: Türkiye, Endonezya ve Arjantin Deneyimleri’ Ankara 2004,s:21-22-23

²⁸ Pelin Ataman Erdönmez ‘Ekonomik Kriz Sonrası Kurumsal Yeniden Yapılandırma Süreci’ TBB Bankacılar Dergisi, Sayı 43, 2002, s:67-68

Tablo 5. Ekonomik Kriz Sonrası Yeniden Yapılandırma Süreci

Altyapının Oluşturulması

Sürdürülebilir makro-ekonomik istikrarın sağlanması	Kurumsal sorunların büyüklüğünün ve yapısının belirlenmesi	Tüm sektörleri kapsayacak bir strateji belirlenmesi	Yasal, düzenleyici çerçeve ve muhasebeye ilişkin düzenlemelerin varılması	Kurumsal yönetimin geliştirilmesi	Krizin ve yeniden yapılandırmanın sosyal maliyetinin karşılanması
---	--	---	---	-----------------------------------	---

Mali Yeniden Yapılandırma

Varlığını sürdürebilir durumda olan bankalar ile varlığını sürdüremeyecek durumda olanların	Varlığını sürdüremeyecek durumda olan bankaların kapatılması	Varlığını sürdürebilecek durumda olan bankaların yeniden sermayelendirilmesi	Kötü bankanın aktiflerinin aktif yönetim şirketlerine aktarılması
---	--	--	---

Kurumsal Yeniden Yapılandırma

Varlığını sürdürebilir durumda olan firmalar ile varlığını sürdüremeyecek durumda olanların	Varlığını sürdüremeyecek kurumlar için yeni tasfiye mekanizmalarının kurulması	Varlığını sürdüreceği durumda olan kurumların bilançolarının yeniden yapılandırılması
---	--	---

Devletin Sorumluluğunun Azaltılması

Tasfiye edilen firmaların aktiflerinin elden çıkarılması	Kamusal sermayeli mali kurumların aktiflerinin yeniden özelleştirilmesi	Yeniden yapılandırmadan sorumlu kurumların kapatılması
--	---	--

Kaynak: Pelin Ataman Erdönmez ‘Ekonomik Kriz Sonrası Kurumsal Yeniden Yapılandırma Süreci’ TBB Bankacılar Dergisi, Sayı 43, 2002, s:67-68

4-)TÜRKİYE EKONOMİSİNDE OTOMOTİV SEKTÖRÜ

4-1-)OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN TARİHİ GELİŞİMİ

Otomobiller günümüz dünyasının vazgeçilmez bir parçası olmuştur. İcat edildikleri zamandan itibaren teknolojinin gelişmesine paralel olarak, daha farklı şekillerle karşımıza çıkmıştır. İhtiyaçlarını gidermede kolaylık sağlaması amacıyla yapılan bu araçlar kısa zamanda insanların hayatlarının önemli bir parçası haline gelmiştir. 16. yüzyılda Sanayi Devrimi ile beraber Avrupa'dan başlamak üzere her alanda makine kullanımı yaygınlaşmış ve yeni buluşlar yapılmıştır. Otomotiv sektörünün yapılanmasına zemin hazırlayacak gelişmeler de Sanayi Devrimi'yle beraber başlamıştır.

Fransız Mühendis Nikolas/Joseph Cugnot buhar gücüyle kendi kendine hareket edebilen büyükçe ve üç tekerlekli bir arabayı ortaya çıkardı. Bu buluş ilgi ile karşılandı. Daha sonra 18.yy buharlı arabanın çalışması geliştirildi, yalnız Fransa'da değil, İngiltere'de, Amerika'da, Viyana'da ve Almanya'da mühendisler ve bilim adamları hep yeni ve kullanışlı bir otomobil yaratma yarışına girdiler. İngiliz kaynaklarına göre; 'çürütülemez gerçek, motorlu arabayı, bildiğimiz şekliyle 2 Alman, Karl Banz ile Gotlich Daimler'in çalışmalarına borçluyuz.'²⁹ Sanayi Devrimi'ne yol açan gelişme temelde Buhar makinesinin bulunmasıdır. Buhar gücü insan emeği yerine sanayi birimlerinde kullanılmaya başlanmıştır. Buhar gücüyle kullanılan makineler, dokuma tezgahları gibi imalata yönelik sanayi tesislerinin yanı sıra, daha sonraki dönemlerde demiryolu taşımacılığı ile başlamak üzere, taşımacılık faaliyetlerinde kullanılmaya başlanmıştır. Buhar makinesi esasına dayanan demiryolu lokomotiflerinin ardından, ilk buharlı araba, 1770 yılında Cugnot tarafından yapılmıştır. Böylece otomobilin icadında ilk adım atılmıştır. Hızlanan çalışmalar sonucu ilk içten yanmalı motorlu taşıt 1885 yılında Alman Karl Benz tarafından yapıldı. Yapılan taşıt, dönemin özelliklerini

²⁹ Yılmaz Çetiner 'Otomobilin Öyküsü, Türkiye'de Otomotiv Sanayii Nasıl Kuruldu? Anılar Belgeler Fotoğraflar', 1. Baskı, Miliyet Yayınları, İstanbul, 1996, s:30

taşıyordu ve sadece iki kişilik bir bisiklet biçimindeydi. Yaklaşık bir yıl sonra Gottlieb Daimler motoru atlı arabalara monte etti.³⁰

Otomotiv sanayi öncülüğünde geliştirilen, standart ölçülerde ve büyük miktarlarda üretime Henry Ford'un Model T otomobili üretimi ile başlanmıştır. Geniş Pazar imkanlarının iyi analiz edilerek gerçekleştirilen büyük miktarlarda araç üretimiyle düşük maliyetle bir üretim sağlanmıştır. Seri üretim ile üretilen otomobiller, 1920'de ABD'deki araçların %65-70'ini, dünya'da ise %50'sini oluşturmaktadır.³¹

19.yy'ın sonlarında insanların hayatına giren otomobil, 20.yy ile birlikte insan hayatının bir parçası olmuştur. 20. yy'ın ikinci yarısı ile beraber otomotiv sektörünün daha hızlı geliştiği, üretimde maliyetlerin düşürüldüğü ve toplumun daha geniş kesimlerinin otomobil sahibi olabildiği görülmektedir.

1960'lı yıllara kadar Türkiye'de, otomobil ithalatının zor olması ve yüksek maliyetler nedeniyle, ithal edilmiş sınırlı sayıda otomobil bulunuyordu. 1960'lı yıllarda dönemin Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel'in girişimiyle yerli otomobil fikri ortaya çıktı ve çalışmalara başlandı. Adapazarı Vagon Fabrikası'nda çeşitli otomobillerden alınan parçalarla "Devrim" adında bir otomobil yapıldı. Devrim, resmi geçit sırasında yaşanan sorunlar nedeniyle yolda kalmış ve dönemin hükümetinin üretim için karar almaması nedeniyle seri üretimine geçilmemiştir.

Başarısızlıkla sonuçlanan ilk çalışmaların ardından Vehbi Koç'un da girişimleriyle yeni bir proje hazırlandı. Bu sefer Türkiye'nin ilk yerli otomobili üretime hazırıldı. 1967 yılında, Türkiye'nin ilk yerli otomobili Anadolu üretilmeye başlanmıştır.

Türkiye'de, Anadolu'un gördüğü ilgiden sonra 1971 yılında Oyak Renault tarafından Fransız ortaklığıyla Renault marka otomobiller üretilmeye başlanmış ve Tofaş İtalyan ortaklığıyla üretim hattını kurmuştur. Türkiye'nin coğrafi şartlarına

³⁰ Devlet Planlama Teşkilatı, İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü 'Türkiye'de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi', Yayın No:2660, Kasım 2002 s:2

³¹ a.g.e.s.3

uygunluğu nedeniyle kırsal kesimde yaygın olarak kullanılan bu otomobiller, zamanla ülkemizde en yaygın kullanılan otomobil haline geldi.³²

Japonya 1960'lı yıllardan sonra otomotiv sanayinde hızlı bir gelişme göstermiştir. 1980'li yılların ortalarından sonra Japonya'ya benzer bir şekilde ihracata dayalı bir büyüme başarısı Güney Kore'de yaşanmış olup; Güney Kore dünya otomotiv sanayi içerisinde önemli bir konuma ulaşmıştır. 1990'lı yıllarda ABD, Japonya ve Avrupa'nın otomotiv sanayinde gelişmiş ülkelerinin dışındaki diğer ülkelerde de otomotiv sanayi üretimi giderek arttığı ve üretimim %40'ının söz konusu ülkelerde üretilir konuma geldiği görülmektedir.³³

AB ile 1996 yılında gerçekleştirilen Gümrük Birliği süreci, pazarda yeni koşullar yaratmış ve ithalatın serbestleşmesi ile pazarda aşırı rekabet koşulları oluşmuştur. Gümrük Birliği kapsamında sanayi mallarının serbest dolaşımı için zorunlu olan, sinai ve ticari mevzuatın uyumunda gerekli düzenlemelerde geç kalınması sonucu, Türk sanayii mallarının ihracatı zorlaşmış ve Gümrük Birliği çarpık bir yapı kazanmıştır.³⁴

4-2-)DÜNYADA OTOMOTİV ÜRETİMİ

Otomotiv sanayi, tüm sanayileşmiş ülkelerde ekonominin sürükleyici sektörlerinden biridir. Sektörün ekonomideki bu sürükleyici etkisi, ekonominin diğer sektörleri ile olan yakın ilişkisine dayanmaktadır. Otomotiv sanayi, demir-çelik, petrokimya, lastik gibi temel sanayi dallarında, başlıca alıcı ve bu sektörlerdeki teknolojik gelişmelerin sürükleyicisidir. Turizm altyapı ve inşaat ile ulaştırma ve tarım sektörlerinin gerek duyduğu her çeşit motorlu araç, sektör ürünleri ile sağlanmaktadır. Bu nedenle sektördeki değişimler, ekonominin tümünü yakından etkilemektedir.

Otomotiv sanayi, “Motorlu taşıt aracı ile aksam ve parçalarını” üreten bir sanayidir. Dünyada toplam motorlu taşıt üretiminin yaklaşık %70'ini otomobil üretimi oluşturmaktadır. Türkiye için de bu oran geçerlidir. Bu nedenle otomobil üretimi, güçlü

³² Sinan Yüzal, ‘Automotive and Autoparts Industries in Turkey’ 2007-IGEME Export Promotion Center of Turkey

³³ a.g.e.s.5

³⁴ İstanbul Sanayi Odası, Avrupa Birliği’ne Tam Üyelik Sürecinde İstanbul Sanayii Odası Meslek Komiteleri Sektör Stratejileri Geliştirilmesi Projesi “Otomotiv Sanayi Sektörü”,Yayın No:2002/04, s:6

bir yan sanayi oluşturarak diğerk motorlu taşıtların üretimine de destek olmaktadır. Gelişmiş ülkelerde 1000 kişi başına düşen otomobil sayısının ortalama 500 ile 600 adet düzeyinde olduğu belirtilmektedir. Bu gelişmiş ülkelerin iç pazarının doyduğu anlamına gelmektedir. Bu durum aynı zamanda yeni pazarlar aranmasına ve otomobil üretiminin diğerk ülkelere yayılmasında önemli nedenlerden biri olmaktadır. Bu bağlamda ABD firmalarının Avrupa’da, Japon firmalarının ise Avrupa’da ve ABD’de, pazarın ihtiyaına uygun modelleri yerinde üreterek, söz konusu pazarlarda daha fazla oranda pay almışlardır.³⁵ Söz konusu firmalar, yerinde üretim olgusu ile gelişmekte olan ülke pazarlarında da aynı şekilde daha fazla oranda pay almışlardır.

Gelişmiş lke pazarlarının doyuma ulaşması ve azgelişmiş ülkelere yapılan yatırım projeleri nedeniyle 1985’de 5 milyon adet olan kapasite fazlası, 1995’de 12 milyon adete çıkmış olup, bu durum firmalar arası yaşanan rekabeti göstermekte, diğerk yandan da zaman içerisinde mevcut eski tesislerin yenilenmesine olanak sağlamaktadır.³⁶

Otomotiv sektöründe üretim konusunda kapasite fazlası bulunmasına ve gelişmiş ülkelerde pazarın doymasına rağmen, sektörde yeni teknoloji uygulamalarının hızla devam etmesi, pazardaki talebin canlı kalacağını göstermektedir.

4-3-)OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE POLİTİK ETKİLER

4-3-1-)Tarihlere Göre Politik Süreçler

Makine imalat sanayisinin cumhuriyet dönemindeki durumu ülkemizin bu dönemde yaşadığı belli başlı ekonomik aşamaların olanak ve gereklerine göre belirlenmiştir.

4-3-1-1-)1923–1932:

Bu tarihler arası sına kalkınmada özel sektör potansiyelinden çok şey bekleniyordu. 1923 İzmirk iktisat kongresinde temelleri atılan karma ekonomi politikası

³⁵ T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, ‘Otomotiv Sanayi Sektör Araştırması’, Sanayi Araştırma ve Geliştirme Genel Müdürlüğü, Ankara, 2001

³⁶ a.g.e, 2001

yürütölmekte Teşvik-i Sanayi Kanunu ile özel girişimcilik teşvik edilmektedir. Fakat bu yıllarda makine sanayi ile ilgili büyük tesisler milli savunma sanayine ayrıldı. Özel sektörde ise sadece otomotiv tamirleri yapılabiliyordu Türkiye makine ihtiyacının hemen hepsini ithal ediyordu.

4-3-1-2-)1932–1939:

Bu tarihler arasında ekonomi politikasında devletçiliğin ağırlık kazandığı dönemdir.1930'ların başlarındaki dünya para buhranı Türkiye'yi bu yola itmiştir. Ekonomideki devletçilik politikası özel sektörü bitirme noktasına getirmiştir. Devlette makine sanayine değil daha çok savunma ve yapı sanayine önem vermiştir. Bu yüzden makine dolayısı ile otomotiv sektöründe bir gelişme gözlenememiş ve ihtiyaç duyulan makineler ithal edilmiştir.

4-3-1-3-)1939–1945:

Yılları arasında İkinci Dünya Savaşı boyunca ithalatın yapılamaması yüzünden ülkede büyük bir makine sıkıntısı baş göstermiştir. Bu sıkıntı itici bir güç rolü oynamış ve mevcut tamirhane, mekanik atölyeler parça imalatına yönelmiştir. İkinci dünya savaşının bir bakıma olumlu bu etkisi yanında makine sanayi yarattığı asıl büyük zarar; devletçe hazırlanmış olan ikinci ve üçüncü beş yıllık sanayi planlarında çok kapsamlı bir makine sanayinin kurulması öngörüldüğü halde bu planlar savaş kaygıları yüzünden uygulanamamış ve sanayileşmemiz açısından olumsuz bir etkisi olmuştur.

4-3-1-4-)1945–1952:

Bu dönemde savaş sona ermiş makine ithalatı başlamıştır. Yerli makine imalathaneleri çalışmalarını durdurmuş, bir kısmında onarım işleri ile ilgilenmiştir.

4-3-1-5-)1952–1960:

Tekrar ithalat sıkıntısı baş göstermiştir. Dayanıklı tüketim malları ve otomotiv sanayi mamullerinin yedek parça ihtiyacı makine imalat sanayisine talep yaratan iki alan haline gelmiştir. Bu alanlara yönelen özel sektör faaliyeti daha ileriki yıllarda,

özellikle 1960’larda hızlanan montaj sanayi çerçevesinde gelişerek bugünkü otomotiv montaj sanayinin oldukça gelişmiş yan sanayisini doğurmuştur.

1954’de, TOE-Türk Otomotiv Sanayi’nin Willys Overland Limited ortaklığı ile ordu için arazi aracı ve kamyonet yapımı ile ilk ciddi motorlu araç üretimi başlamıştır.

1955’de ilk ticari kamyon montajı TOE-Türk Otomotiv Sanayi tarafından yapılmış, bunu daha sonra da Otosan tarafından ikinci kamyon montajı tesisleri izlemiştir.

4-3-1-6-) 27 Mayıs 1960 Devriminden Sonra:

Girdiğimiz planlı dönemde özellikle ikinci beş yıllık plan(1968–1972) yılları boyunca makine imalat sanayi gerek kamu gerekse özel kesimlerde büyük bir gelişme göstermiştir. 1964 yılında çıkarılan montaj sanayi talimatnamesi çerçevesinde çalışan motorlu taşıt sanayi büyük bir gelişme göstermiş ve kendisine bağlı 200’e yakın irili ufaklı firma ortaya çıkmıştır. Büyük kısmı makine imalat sektöründe bulunan bu yan sanayi yardımıyla otomotiv sanayi mamullerinde yerli üretim oranı %55–60 civarında yükselmiştir.

1970’li yılların sonlarına doğru, yüksek teknoloji gerektiren hassas motor aksamaları üretilmeye başlanmıştır. 1980’li yıllarda ekonomide dışa açılma ve liberalleşme politikası sonucunda yatırım, ihracat ve yabancı sermayenin teşvik edilmesi gibi uygulamalar otomotiv sektörünü olumlu yönde etkilemiştir.³⁷

1989-1993 yılları arasında otomotiv sektörü yükselen talep ile büyümüş ancak 1994 kriziyle hacmini % 50 oranında daraltmıştır. 1998 ve 1999 yıllarında ülkeyi etkileyen ekonomik şartların ortadan kalkması ile otomotiv sektöründe 2000 yılında olağandışı bir büyüme gerçekleşmiştir. Bu yıl gerçekleştirilen 659 bin adetlik satış tüm rekorları altüst etmiştir. Ancak pazardaki bu gelişme ithal araç Pazar payını yaklaşık iki katına çıkararak gerçekleştirilmiştir. 2000 yılında ithal araç payı % 52 seviyelerine ulaşmıştır.

³⁷ İstanbul Ticaret Odası , ‘Otomotiv Sanayii Sektör Raporu’, İstanbul, Şubat 2003, s:7

2000 yılının Kasım ayındaki ekonomik kriz ve onu izleyen Şubat 2001 krizi, 2001 yılında toplam pazarın % 70 gibi büyük bir oranda gerileyerek 196 bin araç seviyelerine inmesine neden oldu. Sektör 1993 yılı sonunda yaşamış olduğu çöküşün daha dramatiği ile 2000 yılının sonunda karşılaştı ve 2001 yılı içinde pazarda yaklaşık 100 bin araçlık stok oluşmasına neden oldu.³⁸

4-4-)TÜRKİYE’DE OTOMOTİV YAN SANAYİ

1960’lı yıllarda tüm parçalar üretici firmalar için üretilirken, kapasitelerin artması ve yan sanayide yatırımların gelişmesi ile beraber sektördeki önemi ve ağırlığı bulunan yan sanayi oluşmuştur. Ana üreticilerin teknik ve ekonomik desteği ile kurulan ve giderek gelişen yan sanayi bugün kendi alanında önemli bir potansiyel olarak faaliyet göstermektedir.³⁹

Yan sanayide faaliyet gösteren firmaların tiplerine göre bir değerlendirme yapılacak olursa, üç ana kategoriye ayrılabilir; mümkündür;

- Global üretim stratejilerine sahip ve uluslar arası pazarda faaliyet gösteren, Ar-Ge çalışmalarına önem veren ve birincil yan sanayi olarak adlandırılan büyük sistem üreticisi firmalar,
- Ar-Ge Faaliyetlerine gittikçe daha fazla önem vermeye başlayan, ikincil yan ürünleri imal eden, orta ile büyük arasında değişen ölçeğe sahip olan firmalar ve
- Küçük aksesuarlar ve parçalar üreten ve hemen hemen tamamı KOBİ’lerden oluşan firmalar,⁴⁰

Otomotiv yan sanayinde, taşıt araçları imalat sanayine direkt olarak orijinal parça imal eden ve uluslar arası pazarlarda rekabet ederek ihracat yapan firmalar bulunmaktadır. Sektörde ana ve yan sanayi kuruluşları genellikle Marmara bölgesine yerleşmiştir.

³⁸ a.g.e.s.8.

³⁹ T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, a.g.e.

⁴⁰ İktisadi Kalkınma Vakfı’ndan Uzman Leyla Tunç Yeltin ‘Gümrük Birliği Çerçevesinde Avrupa Birliği ve Türkiye’de Otomotiv Sektörü’ No:154, İstanbul, 1999, s:16

Sektörde imal edilen ürünler komple motor ve motor parçaları, aktarma organları, fren sistemleri ve parçaları, hidrolik ve pnömatik aksamlar, süspansiyon parçaları, emniyet aksamları, kauçuk ve lastik parçalar, şasi aksam ve parçaları, dövme ve döküm parçalar, elektrik ekipmanları ve aydınlatma sistemleri, akü, oto camları, koltuklar, lastik yan sanayi ürünleri olarak sayılabilir.⁴¹

1989-1993 yılları arasında taşıt araçlarında talep ve üretim hızla artmış ve yan sanayide bu duruma paralellik göstermiştir. 1994 yılında yaşanan kriz sonucunda sektördeki dengeler bozulmuş ve 1996 yılında Gümrük Birliği'ne girilmesi ile ithalatla yaşanan artışla birlikte otomotiv sanayinin içine girdiği olumsuz koşullar ağırlaşmıştır. Yılda 9 milyar \$'lık üretim kapasitesi olan Türk otomotiv yan sanayinde Gümrük Birliği sonrasında 1996 yılında %1 ve 1997 yılında %27'lik üretim artışı yaşanırken, 1998 ve 1999 yılında %5 ve %14'lük üretim azalışı söz konusu olmuş, 2000 yılında ise 4,650 milyon \$'lık üretim ile bir önceki yıla göre %45,3 oranında artış yaşanmıştır.⁴²

1997'de 3 milyar 950 milyon ABD \$, 1998'de 3 milyar 750 milyon ABD \$ 1999'da 3 milyar 200 milyon ABD \$ ve 2000 yılında 4 milyar 650 milyon ABD \$'lık üretim yapan otomotiv yan sanayinin ihracatı 1998 yılında 1,081 milyon \$ 1999 yılında 1,186 milyon\$, 2000 yılında 1,340 milyon \$ gerçekleşmiştir. Dış pazar sayısı 100'ü aşmış olan yan sanayi ihracatının %60'ı AB, %11'i Orta Doğu ve K. Afrika, %6'sı K. Amerika, %5'i diğer Avrupa ve %18'i diğer ülkelere yapılmaktadır.⁴³

Türk otomotiv ana sanayinde faaliyette bulunan firmalar 1.120 oto yan sanayi firması ile doğrudan çalışmaktadır. 2002 yılında DİE tarafından yapılan '2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı' anketine göre oto yan sanayinde bulunan firma sayısı 4.715 , çalışan sayısı ise 70.157'dir. 2004 yılında %59'luk bir kapasite kullanım oranı ile 5,3 milyon \$'lık üretim gerçekleştirmiştir.⁴⁴

⁴¹ www.inputresearch.com/pdf/2002/otomotiv.pdf 'Otomotiv Yan Sanayi' 2001, erişim tarihi, 25.09f.2207

⁴² 'Otomotiv Sektörü' Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O. Planlama ve İktisadi araştırmalar Grup Yönetmenliği (İktisadi Araştırmalar ve Mevzuat Yönetmenliği) Sektör Araştırmaları Serisi/ No:27, Haziran 2002,s:15

⁴³ 'T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, a.g.e.

⁴⁴ 'Otomotiv Ana ve 'Otomotiv Yan Sanayi' T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi, 2007,s:6

Tablo 6.Otomotiv Ana ve Yan Sanayii İhracatı (ABD \$)

Sektör	2004 Toplam	2005 Toplam	2006 Toplam
Toplam Ana Sanayii	6.974.022.027	8.035.352.707	9.923.805.517
Otomobil	3.943.365.661	4.368.734.982	5.683.246.431
Otobüs	510.144.975	609.904.617	726.385.974
Diğerleri	2.520.511.391	3.056.713.107	3.514.173.112
Toplam Yan Sanayii	3.046.300.785	2.504.213.036	4.427.019.432
Aksam ve Parça	2.453.423.970	2.785.312.434	3.587.333.245
İç ve Dış Lastik	546.060.611	639.805.929	717.230.013
Akümülatör	19.099.600	26.008.662	50.020.679
Emniyet Camı	27.716.604	53.086.011	72.435.495
Toplam	10.020.322.812	11.539.565.743	14.350.824.949

Kaynak: OSD

2004 yılında otomotiv yan sanayinde ihracat 3,046 milyon \$ iken, 2005 yılında 2,504 milyon \$'a düşmüştür. 2006 yılında ise %76'lık bir artışla, 4,427 milyon \$'a yükselmiştir.

Otomotiv yan sanayinde ihracat 1997 yılında 896 milyon\$ iken, 2006 yılında 4,6 milyar \$'a ulaşmıştır. Otomotiv yan sanayinde ithalat, 2004 yılında 6,8 milyar \$, 2005 yılında 7,7 milyar \$ ve 2006 yılında 9,2 milyar \$'a yükselmiştir.⁴⁵

4-5-) OTOMOTİV ÜRETİMİNİN TOPLUM VE EKONOMİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

Tüm sanayileşmiş ülkelerde otomotiv sanayi yan sanayi ile birlikte ekonominin lokomotifleri olarak tanımlanmaktadır. Otomotiv Sanayi, Demir Çelik, Petro Kimya, Lastik gibi temel sanayi dalları ile yakın ilişki içinde olup, diğer sektörlerdeki teknolojik gelişmelerin sürükleyicisi konumundadır.

Bir motorlu taşıt 5000 dolayında parçadan oluşmaktadır. Bu parçaların üretiminde demir-çelik, hafif metaller, plastik ve lastik, boya ve cam kullanılmaktadır. Parçaların geneli yan sanayide üretilmekte, ana sanayi ise bunları birleştirerek taşıt aracını oluşturmaktadır. Bu nedenle motorlu taşıt araçları imalat sanayi, demir-çelik sanayi, hafif metaller, plastik, lastik ve cam gibi hammadde üreten sanayi ile doğrudan ilişki içindedir.⁴⁶

⁴⁵ a.g.e, s:10-12

⁴⁶ a.g.e, s:9

Türkiye'nin makine imalatına yönelik politikaları, üretimin kalitesi, AR-GE ve tasarım boyutu, mesleki eğitim, çalışanların iş güvencesi, sendikal haklar, ithalat, ihracat dengeleri vb. konuların bir bütünlük içinde ele alınması gerekmektedir.

Ekonomideki sürükleyici etkisi ve diğer sektörlerle olan ilişkisi nedeniyle otomotiv endüstrisi bugün olduğu gibi gelecekte de ülke ekonomisi ve teknolojik gelişim için önemini korumaya devam edecektir.

Otomotiv sektörü, kendi dışında, ham madde ve yan sanayi ile otomotiv ürünlerinin tüketiciye ulaşmasını sağlayan ve bunu destekleyen pazarlama, bayii, servis, akaryakıt, finans ve sigorta sektörlerinde de geniş iş hacmi ve istihdam yaratmaktadır. Bu özelliğiyle toplumun kalkınmasını sağlayan etkili bir güçtür.

Sektör, savunma sanayinin gelişmesinde ve teknolojik düzeyin yükselmesinde temel oluşturmaktadır.

Türkiye'deki ana ve yan sanayi kuruluşlarının ekonomik kriz dönemlerinde bile teknoloji yatırımlarını sürdürmesi, topluma etkisi, sektörün gelişim dinamikleri açısından da son derece önemli bir noktaya işaret etmektedir.

Sektör, bu yapısıyla Türkiye'deki teknolojik gelişmenin temelini oluşturmaktadır.

Tasarım, projelendirme ve ürün geliştirme konularında yükümlülükleri artan yan sanayi firmaları, ana sanayiye paralel olarak teknolojiye, insan kaynaklarına, bilgiye ve kalite eğitimine daha fazla yatırım yapmaktadırlar.

Türkiye'de kurulu çok fazla otomotiv ana sanayi firması olması, rekabetin daha keskinleşmesine neden olurken, sektörde ithalatın payının yüksek olması özellikle iç piyasayı daraltan bir etken olarak karşımıza çıkmaktadır.

Ülke ekonomisinin güçsüzlüğünden kaynaklanan krizler sonucunda işgücünde uğranılan nitelik/nicelik kaybı ve sektöre yapılan yatırımların yetersiz kalması, temel girdi maliyetlerinin yüksek seyretmesi gibi konuların çözülmesi önem taşımaktadır.

Otomotiv sanayi, stratejik bir sanayi olarak bütün ülkelerin yakın ilgisini çekmekte ve sektöre yönelik özel planlamalar yapılmaktadır. Hızla küreselleşmekte olan bu sektörde rekabet büyük yoğunluk kazanmaktadır. Otomotiv sanayi, küresel düzeyde hızla değişen pazar ve rekabet koşulları nedeni ile sürekli ve dinamik bir gelişim içindedir.

4-6-)OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN DİĞER SEKTÖRLERLE KİYASLANMASI

1999 yılında; üretimden satışlar, satış hasılatı, brüt katma değer, öz sermaye, net aktifler, ihracat, istihdam oranı ve firma sayısında tekstil sektörü 1. sırada otomotiv sektörü ise 2. sırada yer almıştır. Ancak aynı yılda vergi öncesi dönem karında durum değişmiş ve tekstil sektöründe zarar kaydedilirken, otomotiv sektörü kar elde etmiş ve ilk sırada yer almıştır. 500 Büyük Sanayi Kuruluşu, Özel Sektör Büyük Sanayi Kuruluşu, İSO Üyesi Büyük Sanayi Kuruluşu ve İSO Üyesi Özel Sanayi Kuruluşu içindeki paylarda aynı şekilde dağılmıştır.

2000 yılında; üretimden satışlar, satış hasılatı, brüt katma değer, öz sermaye, net aktifler, vergi öncesi dönem karı kalemlerinde ilk sırada yer alan otomotiv sektörü, 932,529 Bin YTL ile ihracatta 2. sıraya düşmüş, istihdam ve firma sayısında ise 3. sırada yer aldığı görülmüştür.

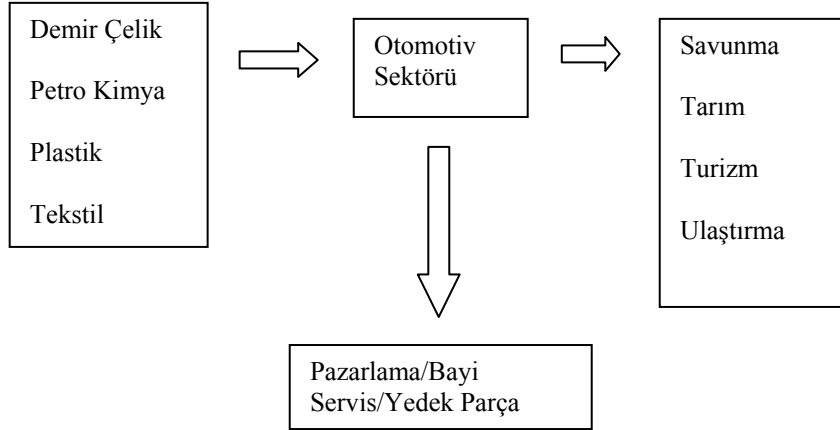
2001 ve 2002 yılında ise tekstil sektörünün tüm kalemlerde 1.sektör olduğu görülmektedir. 2002 yılında otomotiv sektörünün vergi öncesi zarar ettiği gözlenmiştir.

2003 yılında ise otomotiv sektörü ciddi artış kaydetmiş ve 1. firma olmuştur. Satış hasılatı %300 oranında artmış, öz sermayesi %390 güçlenmiş, vergi öncesi zararı da kara dönüşmüştür. İstihdam oranında ve firma sayısında azalma görülmekte olup, kapanan fabrikalar olduğu anlaşılmaktadır. Bu duruma rağmen sektördeki önemli oranların artmış olması dikkat çekici bir noktadır.

2004 yılında ise üretimden satışlar, satış hasılatı, brüt katma değer, vergi öncesi kar ve ihracatta 1. sırada olduğu gözlenen sektör, öz sermaye, net aktiflerde tekstil sektörünün arkasında kalmıştır.

2005 yılında ise 2004 yılına göre çok fark olmamakla beraber, fark ihracatta görülmektedir. Otomotiv sektörünün %66 artış göstermiş, firma sayısı aynı almıştır. (Bakınız Ek 2)

4-7-)OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN EKONOMİYE KATKISI



Şekil 3. Otomotiv Sektörünün Ekonomiye Katkısı

Kaynak: Otomotiv Sanayi Derneği, ‘Otomotiv Ana ve Yan Sanayinde İhracat Stratejisinin Temel İlkeleri’, Rapor 1998/7

Otomotiv sanayi, sanayileşmesini tamamlamış tüm ülkelerde ekonominin lokomotifleri olarak kabul edilmektedir. Bunun ana nedenleri ise, demir-çelik, plastik, lastik, kimya, Petro-kimya, cam, tekstil, elektrik, elektronik ve makine, imalat gibi sanayi sektörlerinin ana alıcısı olması yanında, bu sektörlerdeki teknolojik gelişmelerin sürükleyicisi ve istihdam sağlayıcısı olma özellikleridir. Ayrıca tarım, ulaştırma, turizm, inşaat ve savunma sanayi sektörlerinin ihtiyacı olan her türlü motorlu araç üretimini gerçekleştiren bir sektör konumundadır. Bu sayılan nedenlerle sanayileşerek gelişmekte olan hiçbir ülkenin göz ardı edemeyeceği bir sektör konumunda bulunmaktadır.

Yukarıda sayılan nedenlere bağlı olarak ülkemiz otomotiv sanayi de Cumhuriyet’in kuruluşunu takip eden yıllarda yapılan arayışlar ve çabalar sonucu ve özellikle 1950’li yıllar sonrasında atılan temeller üzerine inşa edilerek bugünkü seviyesine ulaşmıştır.⁴⁷

⁴⁷ T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, a.g.e.

Otomotiv Sanayi, ‘Motorlu taşıt aracı ile aksam ve parçalarını’ üreten bir sanayidir. Dünyada toplam motorlu taşıt üretiminin yaklaşık %70’ini otomobil üretimi oluşturmaktadır. Türkiye içinde bu oran geçerlidir. Bu nedenle otomobil üretimi, güçlü bir yan sanayi oluşturarak diğer motorlu taşıtların üretimine de destek olmaktadır.⁴⁸

İhracatın sürekli artan seyri, yeni proje ve tasarımlar sayesinde gün geçtikçe devam etmektedir. Aynı dönemdeki ithalatın seyrine bakıldığında, 1996 yılında Gümrük Birliği ile yükselmeye başlamış ve 2000 yılının özel makro ekonomik koşullarında artan talebe bağlı olarak 8.276 milyon Dolar ile en üst düzeyine ulaşmıştır. Ancak aynı yıl sonunda 10 milyar Dolar dolayındaki aşırı cari açık sonucu yaşanan krizler sonucu 2001 yılında 2.574 milyon Dolar ile son 8 yılın en düşük düzeyinde gerçekleşmiştir. 2002 yılında döviz kurlarındaki artışın enflasyon değerlerinin altında kalmasının ithalatın yeniden artışında önemli etkisi olduğu söylenebilir.⁴⁹

Otomotiv sektörü savunma sanayinin temeli olup, sürekli ve güvenilir tek vergi kaynağıdır. Türkiye’de karayollarında ve turizmdeki gelişme, hızlı kentleşme ve tüketim biçiminin değişimi, yüksek genç nüfus oranı nedeniyle otomobilde potansiyel talep vardır. Bu talep yerli üretim tarafından karşılanmalıdır. Aksi taktirde ithalat için gerekli döviz ihtiyacı artacaktır. Ayrıca otomotiv sektörünün diğer sektörlerle olan ilişkisi nedeniyle kalkınmada zincirleme etkisi ve lokomotif görevi vardır.

Otomotiv sektörünün ekonomik katkısının yanında sosyal katkısı da unutulmamalıdır. Gerek üretim aşamasında kullanılan girdiler açısından, gerek ürünleriyle diğer sektörlerin temel yatırım mallarını oluşturması, ulusal üretim, kalkınma, istihdam ve teknolojik gelişmeye doğrudan katkıda bulunması, savunma sanayinin temelini oluşturması, ekonomi için stratejik önem taşıyan bir sektör olması yönüyle otomotiv sektörü sanayileşmiş ülkelerde olduğu gibi, ülkemizde ve gelişmekte olan birçok ülkede önem kazanmıştır

Otomotiv sanayi bazı temel niteliklere sahiptir.

⁴⁸ İstanbul Sanayi Odası, a.g.e.s:3

⁴⁹ Erinc Yeldan, ‘Küreselleşme Sürecinde Türkiye Ekonomisi’, Ankara: İletişim Yayınları.

- Uzay-havacılık sanayinden sonra önemli mühendislik alanlarını içeren karmaşık/multidisipliner bir teknoloji gerektirmektedir.

- Motorlu taşıt aracı niteliği, malzeme yapısı, prosesi, teknolojisi ve üretim yeri farklı olan 5.000 dolayında parçanın, ortak kalite yönetimi ve verimlilik anlayışı ile üretimi ve bir araya getirilmesi ile ortaya çıkmaktadır.

- Bir motorlu aracın üretimi ve trafiğe çıkabilmesi için güvenlik, trafik ve çevre ile ilgili 50 dolayında küresel teknik mevzuata uyumlu olması ve bu durumun belgelendirilmesi zorunludur. Bunun yanı sıra, isteğe bağlı olarak uygulanabilen 100 kadar konu ile ilgili uluslar arası mevzuat bulunmaktadır ve belirtilen kapsamlı mevzuat teknolojik gelişmelere paralel olarak sürekli yenilenmektedir. Örneğin çevre korumaya yönelik mevzuattaki değişiklikler sektörü büyük baskı altında tutmaktadır.

- Pazardaki yoğun rekabet nedeniyle müşteri tatmini ancak teknolojik gelişmeyle sağlanmaktadır. Bu nedenle sektörde yoğun Ar-ge faaliyetleri ve sürekli gelişme prensibi esastır.⁵⁰

Otomotiv sektörü ana üretim faaliyeti dışında, hammadde ve yan sanayi ile otomotiv ürünlerini tüketiciye ulaşmasını sağlayan ve bunu destekleyen pazarlama, bayii, servis, akaryakıt, finans ve sigorta sektörlerinde geniş iş hacmi ve istihdam yaratmaktadır. Sektör, savunma sanayinin gelişmesinde ve teknolojik düzeyin yükselmesinde de temel oluşturmaktadır.

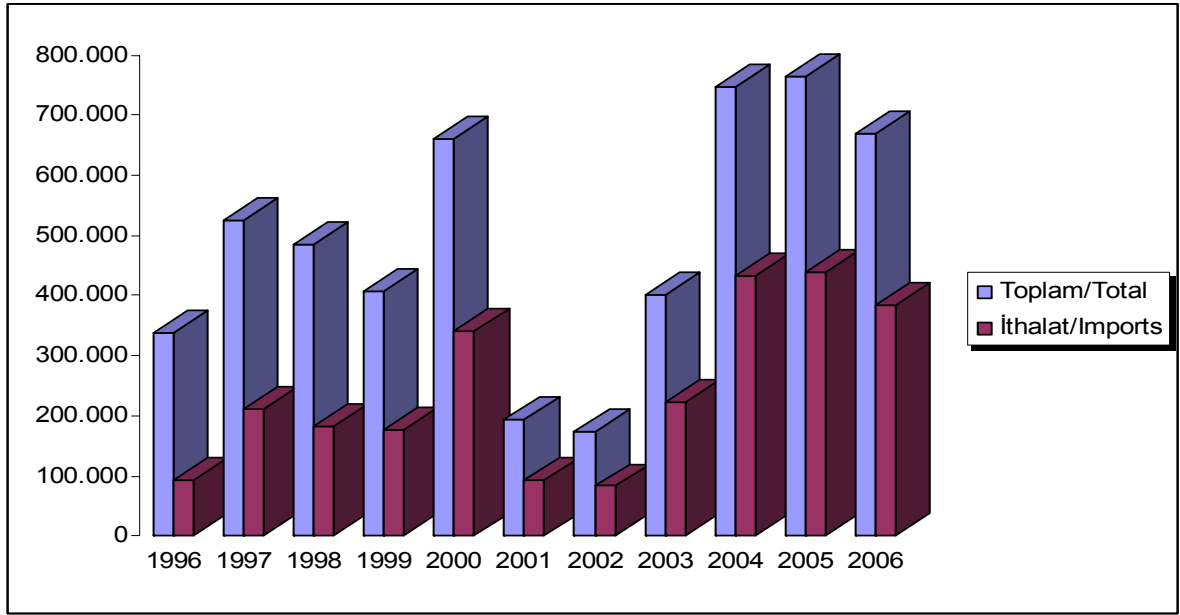
4-8-)TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SANAYİ

4-8-1-)Toplam Pazar (Otomobil ve Ticari Araç Toplamı)

1999 yılında 407 Bin adet olan toplam satışlar 2000 yılında hızla artmış, 2001 yılında ise krizin etkisiyle ciddi bir düşüş yaşamıştır.2002 yılında düşmeye devam eden toplam otomobil ve ticari araç satışları 2003,2004 ve 2005 yıllarında da artışını sürdürmüştür.

⁵⁰ Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, a.g.e.

2006 yılında ise toplam pazar %25, otomobil pazarı ise %30 azaldı, bu daralma YTL'nin değer kaybetmesine bağlı olarak taşıt kredisi faizlerindeki artışın sonucunda talepteki düşüşün etkili olduğuna bağlanmaktadır.⁵¹ Toplam pazarda ithalatın payı 2000 yılında %52 iken, 2001 ve 2002 yıllarındaki düşüşten çok etkilenmemiş ve %48'e gerilemiştir. 2003 yılında satışlardaki artışa paralel olarak ithalatta artmış, 2005 ve 2006 yılında ise toplam pazarda ithalatın payı %57 düzeyinde gerçekleşmiştir.



Grafik 2. Toplam İthalatın İçerisindeki Otomotiv Sektörünün İthalat Rakamları (1996-2006)

Kaynak: OSD <http://www.osd.org.tr/2006yilidegerlendirme.pdf>, erişim tarihi, 15.03.2007

Tablo 7.1996-2006 Yılları Arasında Toplam İthalatın İçerisindeki Otomotiv Sektörünün İthalat Rakamları

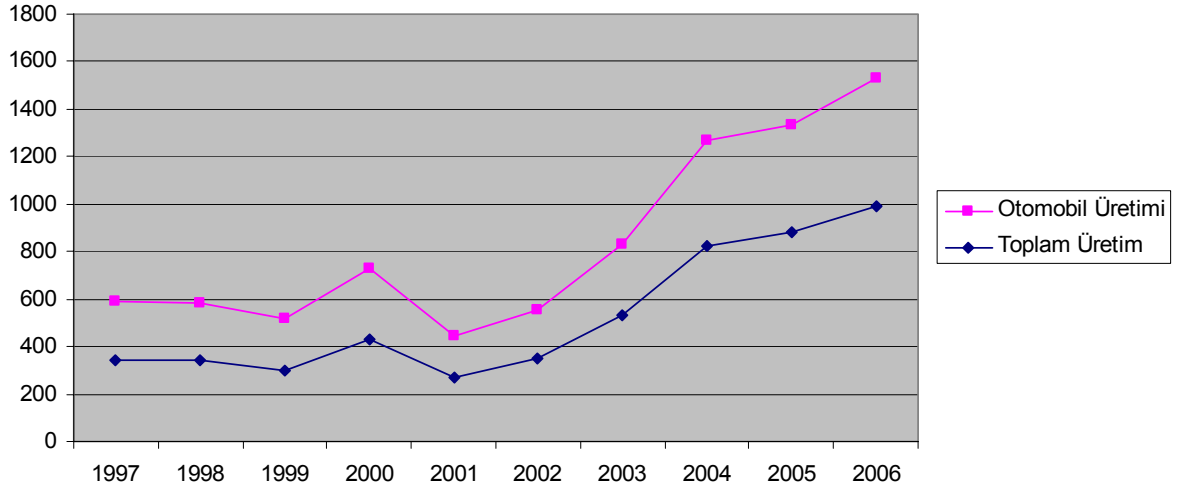
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Toplam/Total	337.172	525.242	486.126	407.284	660.077	195.426	175.046	400.711	745.812	763.186	669.604
İthalat/Imports	93.720	210.035	183.829	175.497	342.174	94.211	83.291	223.224	432.293	438.114	384.322
İthalat/Imports(%)	28	40	38	43	52	48	48	56	58	57	57

Kaynak: <http://www.osd.org.tr/2006yilidegerlendirme.pdf>, erişim tarihi, 15.03.2007

⁵¹ OSD 2006 Yılı Değerlendirme Raporu, s:3 <http://www.osd.org.tr/2006yilidegerlendirme.pdf>, erişim tarihi, 15.03.2007

4-8-2-)Otomotiv Sektörünün Üretimi

TOPLAM ÜRETİM VE OTOMOBİL ÜRETİMİ(X1000)



Grafik 3. Toplam Üretim ve Otomobil Üretimi (x 1000)

Kaynak: <http://www.osd.org.tr/2006yilidegerlendirme.pdf>, erişim tarihi, 15.03.2007

Tablo 8. 1997-2006 Yılları Arasında Toplam Üretim İçerisindeki Otomobil Üretimi Rakamları

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Toplam Üretim	344	345	298	431	271	347	534	823	879	988
Otomobil Üretimi	243	240	222	297	175	204	294	447	454	546

Kaynak: <http://www.osd.org.tr/2006yilidegerlendirme.pdf>, erişim tarihi, 15.03.2007

Toplam taşıt aracı üretimi 2005 yılına göre %12 artarak 988 Bin adete, otomobil üretimi ise %20 artarak 546 Bine çıkmıştır. Diğer taşıt araçlarına göre en çok üretim otomobilde olmaktadır.

‘2006 yılında üretim büyük kamyonunda%1 oranında azalırken, minibüste ise %21, otobüste %11, kamyonette %6, ve midibüste %16 oranında arttı, küçük kamyonunda ise değişiklik olmadı. 2006 yılında traktör üretimi, 2005 yılının aksine iç pazardaki talebin artmasıyla birlikte,2005 yılına göre%7 artarak 37 Bin adet oldu. 2006 yılında 6000 adetlik otobüs üretimi gerçekleşti, bu değer ile son 12 yılın en yüksek değerine ulaşıldı. Aynı şekilde 30 bin adetlik büyük kamyon üretimi ile de son 12 yılın en yüksek değeri gerçekleşti.’⁵²

⁵² OSD, a.g.e.s.6

4-8-3-)Kapasite Kullanımı

Tablo 9.Kapasite Kullanım Oranları(%)

Araçlar	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Hafif Araçlar	50	31	38	54	75	78	89
Ağır T. Araçlar	56	16	24	38	56	62	41
Toplam Taşıt Araçları	50	30	36	53	74	77	81
T.Traktörleri	58	23	16	44	59	58	62

Kaynak: <http://www.osd.org.tr/2006yilidegerlendirme.pdf>, erişim tarihi, 15.03.2007

Toplam taşıt araçlarında 2001 yılında krizin etkisiyle ciddi anlamda düşen kapasite kullanım oranı, krizin etkisini kaybetmesiyle beraber artmıştır. Hafif araçlarda %89, traktörde %62 düzeyine ulaşmış, ağır ticari araçlarda 2006 yılında %62’den %41’e düşmüştür.

4-8-4-)İstihdam

2005 yılı SSK verilerine göre Türkiye’deki toplam işyeri sayısı 944.984’dür ve bu işyerlerinin 39.310 u (% 4,1) Bursa’da bulunmaktadır. İstihdam açısından ise ilk 250 işyerinde çalışan 91.361 kişi, ülke düzeyinde SSK kapsamındakilerin % 1.3’ünü oluşturmaktadır. Bu karşılaştırma, Bursa’da SSK kapsamında istihdam edilenler bakımından yapıldığı zaman 2005 yılında Bursa’da SSK kapsamında bulunan 368.230 kişinin % 25 ini ilk 250 firmada çalışanlar oluşturmaktadır. Bir diğer ifade ile ilk 250 işletme Bursa’daki her 4 sigortalıdan birini istihdam etmektedir.⁵³

Tablo 10.Otomotiv ve Diğer Sektörlerdeki İstihdam Rakamları

SEKTÖRLER	1997		2005		İşçi sayısındaki değişim
	İşyeri Sayısı	Çalışan İşçi sayısı	İşyeri Sayısı	Çalışan İşçi sayısı	
Tekstil-Konfeksiyon	91	35.386	77	38.720	9,4
Otomotiv Ana ve Yan Sanayi	33	14.959	57	25.913	73,2
Gıda Tarım ve Hayvancılık	27	6.090	32	9.864	61,9
Makine Metal Sanayi	31	7.266	26	8.277	13,9
Toplam	250	74.810	250	91.361	22,1

Kaynak: BTSO, Bursa’daki 250 Büyük Firma Araştırması, Bursa-2005

1997-2005 döneminde ilk 250 sektör için toplam istihdam oranı %22,1 artarken, son dönemde hızlı gelişme gösteren otomotiv ana ve yan sanayindeki gelişme

⁵³ Yusuf Alper ‘Bursa’da İlk 250 Şirket ve İstihdam’

%73,2 civarında gerçekleşmiş ve ortalamadan 3,3 kat daha fazla bir artış gerçekleştirmiştir. Sektörün artan önemi istihdama da yansımıştır.

4-8-5-)Otomotiv Sektöründe Satışlar

Tablo 11. Otomotiv Sektöründe Satışlar (Adet)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007/04
Yerli	54.558	57.969	35.292	52.157	15.582	4.910	10.444	45.279	33.846	33.897	24.652
İthal	24.037	28.539	27.196	55.768	18.912	6.816	21.013	98.111	73.096	84.711	55.286
Toplam	78.595	86.508	62.488	107.925	34.494	11.726	31.457	143.390	106.942	118.608	79.938
İthalat(%)	31	33	44	52	55	58	67	68	68	71	69

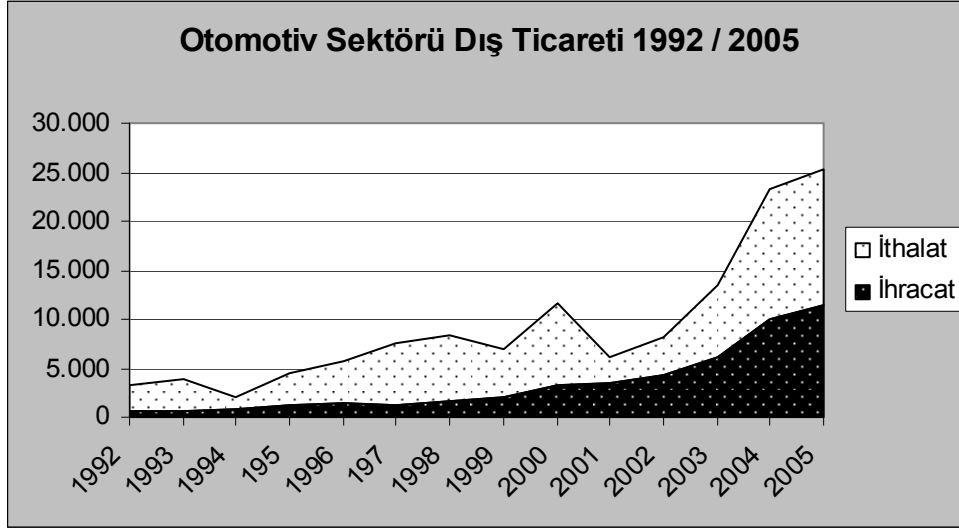
Kaynak: OSD Haber Bülteni-Haziran 2007

Otomobil satışları 2005 yılında 107 Bin adete ulaşırken 2001 yılında ve 2002 yılında ciddi oranlarda düşerek 2002 yılında 11 Bin adete ulaşmıştır. 2001 krizi ve kriz sonrası ekonominin toparlanma aşamasında otomobil satışlarının etkilendiği görülmektedir. 2004 yılında 2003 yılına göre satışlar 4,5 kat artarak 143 Bin seviyelerine ulaşmıştır. Bu rakamın 45 Bini yerli otomobil satışlarından 98 Bini ithal otomobil satışlarından oluşmaktadır. 2006 yılında ise otomobil satışları 118 Bine gerilemiştir.

2006 yılı Ocak-Nisan dönemine göre, 2007 yılı Ocak-Nisan dönemi toplam otomobil satışları yüzde 32,6, ithal otomobil satışları %34,7, yerli otomobil satışları %27,2 oranında azalmıştır. İthalatın pazar payı Ocak-Nisan döneminde %69 gibi çok yüksek bir oranda gerçekleşmiştir.⁵⁴

⁵⁴ OSD Haber Bülteni , Haziran 2007

4-8-6-)Otomotiv Sektörü Dış Ticareti



Grafik 4. Otomotiv Sektörü Dış Ticareti 1992/2005

Kaynak: OSD Otomotiv Sanayinde Dış Ticaret (1999-2005)-Mart 2006 Syf.12
<http://www.osd.org.tr/disticaret2005.pdf>

Tablo 12. Otomotiv Sektörü Dış Ticareti

	1992	1993	1994	195	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
İhracat	570	559	795	1.246	1.372	1.250	1.675	1.998	3.275	3.475	4.319	6.095	9.906	11.399
İthalat	2.605	3.351	1.324	3.146	4.361	6.288	6.649	4.993	8.276	2.574	3.908	7.345	13.278	13.947

Kaynak: OSD Otomotiv Sanayinde Dış Ticaret (1999-2005)-Mart 2006 s.12
<http://www.osd.org.tr/disticaret2005.pdf>

2000 yılında 3,442 milyon dolar ile iyi seviyelerde olan taşıt araçları ithalatı 2001 ve 2002 yıllarında krize bağlı olarak daralan pazar, 2001 yılında döviz kurlarının aşırı değerlenmesi, stok seviyesinde meydana gelen artış, ithalatın hem adet hem de dolar bazında azalmasına neden olmuştur. Bununla beraber 2002 yılı itibariyle, motorlu taşıt araçları ithalatı döviz kurlarının düşük seyretmesine bağlı olarak dolar bazında artmıştır.⁵⁵

‘Otomobil ithalatı 2000 yılında 272.110 adet ile en üst düzeyine ulaşmıştır. Ancak, 2001 ve 2002 yıllarında krize bağlı olarak daralan pazar, ithalatın 1995 yılı düzeyinde gerçekleşmesine neden olmuştur. 2002 yılında otomobil ithalatı 2000 yılına göre %78 oranında azalarak 61,294 adet olmuştur. Hafif ticari araç ithalatı

⁵⁵ Okyay Uçan ‘Türkiye’de Otomotiv Sektörü Dış Ticaretinin Gelişimi’ s:121-2005

2000 yılına göre %75 oranında azalarak 19,658 adet düzeyinde gerçekleşmiştir.2002 yılı hafif ticari araç ithalatı, 2001 yılına göre %12 oranında artmıştır.⁵⁶

2002 yılında 2001 yılına göre taşıt araçları ithalatı %50 oranında artarak 1.153 milyon dolar, aksam ve parça ithalatı ise %53 oranında artarak 2,755 milyon dolar seviyesinde gerçekleşmiştir. 2005 yılında ise taşıt araçları ithalatı 6,581 milyon dolara, aksam parça ithalatı ise 7,365 milyon dolara yükselmiştir.

⁵⁶ E. Tezer, 'Otomotiv Sanayinde Dış Ticaretin Değerlendirilmesi' OSD Yayınları, İstanbul, 2003

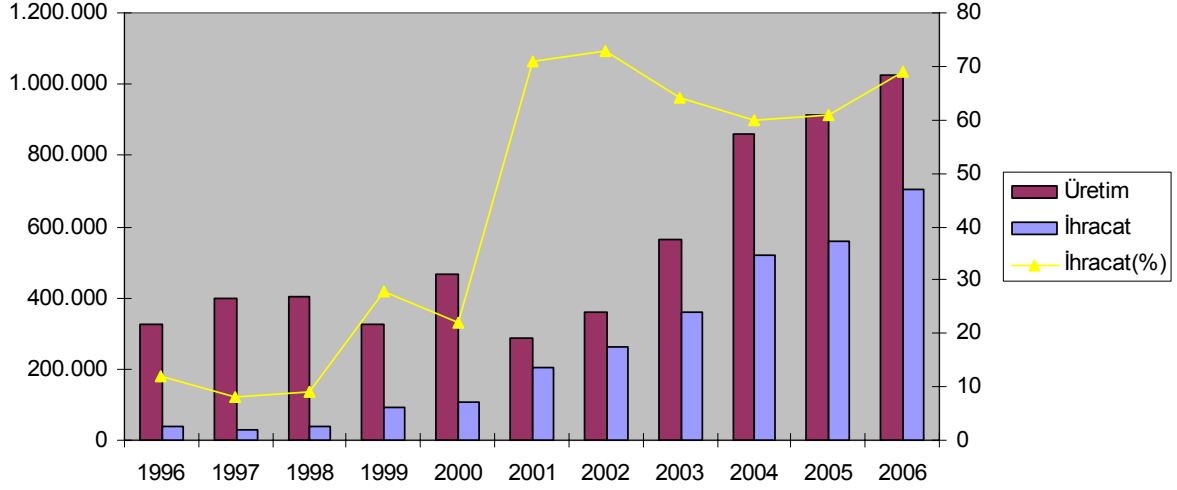
Tablo 13.1992-2005 Yılları Arası Otomotiv Sektöründe Dış Ticaret Dengesi (Die Verilerine Göre Otomotiv Sektörü Dış Ticareti(\$))

	İHRACAT			İTHALAT			DIŞ TİCARET DENGESİ		
YILLAR	TAŞIT ARAÇLARI	AKSAM,PARÇA	TOPLAM	TAŞIT ARAÇLARI	AKSAM,PARÇA	TOPLAM	TAŞIT ARAÇLARI	AKSAM,PARÇA	TOPLAM
1992	126.674.000	442.909.584	569.583.584	536.147.000	2.068.749.179	2.604.896.179	-409.473.000	-1.625.839.595	-2.035.312.595
1993	154.621.000	404.063.423	558.684.423	1.045.825.000	2.305.496.792	3.351.321.792	-891.204.000	-1.901.433.369	-2.792.637.369
1994	201.029.000	593.579.391	794.608.391	308.585.000	1.015.400.631	1.323.985.631	-107.556.000	-421.821.240	-529.377.240
1995	432.522.000	813.523.278	1.246.045.278	470.835.000	2.674.822.812	3.145.657.812	-38.313.000	-1.861.299.534	-1.899.612.534
1996	485.442.000	886.377.090	1.371.819.090	1.433.069.000	2.927.970.638	4.361.039.638	-947.627.000	-2.041.593.548	-2.989.220.548
1997	330.654.000	919.065.843	1.249.719.843	2.406.205.000	3.881.296.651	6.287.501.651	-2.075.551.000	-2.962.230.808	-5.037.781.808
1998	354.175.000	1.320.988.905	1.675.163.905	2.104.750.000	4.544.528.628	6.649.278.628	-1.750.575.000	-3.223.539.723	-4.974.114.723
1999	881.985.000	1.116.499.447	1.998.484.447	1.732.033.000	3.260.712.233	4.992.745.233	-850.048.000	-2.144.212.786	-2.994.260.786
2000	1.015.705.000	2.259.169.483	3.274.874.483	3.442.076.000	4.833.854.780	8.275.930.780	-2.426.371.000	-2.574.685.297	-5.001.056.297
2001	1.652.057.000	1.823.033.251	3.475.090.251	768.192.000	1.805.596.825	2.573.788.825	883.865.000	17.436.426	901.301.426
2002	2.191.614.000	2.127.684.558	4.319.298.558	1.153.186.000	2.755.034.371	3.908.220.371	1.038.428.000	-627.349.813	411.078.187
2003	4.007.045.000	2.088.174.893	6.095.219.893	3.441.543.000	3.903.865.458	7.345.408.458	565.502.000	-1.815.690.565	-1.250.188.565
2004	6.874.841.000	3.031.394.689	9.906.235.689	6.711.175.000	6.567.023.489	13.278.198.489	163.666.000	-3.535.628.800	-3.371.962.800
2005	7.773.473.000	3.625.374.618	11.398.847.618	6.581.074.000	7.365.586.978	13.946.660.978	1.192.399.000	-3.740.212.360	-2.547.813.360

Kaynak: OSD Otomotiv Sanayinde Dış Ticaret (1999-2005)-Mart 2006 s:11

4-8-6-1-)İhracat

İHRACAT/TOPLAM ÜRETİM



Grafik 5. İhracat/Toplam Üretim

Kaynak: OSD 2006 Yılı Değerlendirme Raporu, s:7

Tablo 14.Otomotiv Sektörü İhracat Rakamları (Adet)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Üretim	325.460	399.923	405.001	325.291	468.381	285.737	357.217	562.466	862.035	914.359	1.024.987
İhracat	39.252	31.174	37.926	92.051	104.744	202.158	261.934	358.745	518.595	561.078	706.402
İhracat(%)	12	8	9	28	22	71	73	64	60	61	69

Kaynak: OSD 2006 Yılı Değerlendirme Raporu, s:7

Uludağ İhracatçı Birlikleri verilerine göre,2006 yılında sanayinin ihracatı 2005 yılına göre %23 artarak 14,4 milyar \$'a ulaştı. Türkiye ihracatında, 1. sırada yer alan sanayinin, toplam ihracattaki payı %18 olmuştur.⁵⁷

2000 yılında otomotiv ithalatının, pazarın büyümesiyle birlikte artması ve döviz kurlarının düşük seyretmesi, otomotiv ihracatının toplam dış ticaret içindeki payının %28 gibi düşük bir düzeyde gerçekleşmesine neden olmuştur. 2002 yılında adet bazında ihracatın artmış, ithalatın azalmış olmasına rağmen, yıl içinde döviz kurlarının düşük seyretmesine bağlı olarak 2002 yılı dış ticaretin de ihracat oranı, 2001 yılına göre azalmış ve %52 olmuştur.⁵⁸

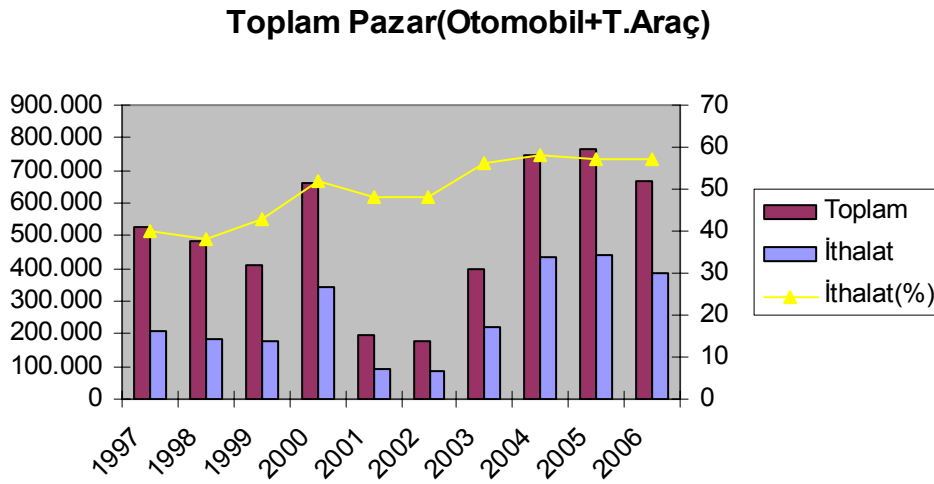
⁵⁷ OSD, a.g.e. s.7

⁵⁸ Uçan, a.g.e.s.123

2000 yılında ihracatın üretim içindeki payı %22 iken, 2001 yılında döviz kurlarının aşırı değerlenmesi sonucunda %71'e yükselmiştir. 2002 yılında ihracatın üretim içindeki payı %73'e yükselmiş, 2006 yılında ise %69' gerilemiştir.

2003 yılında otomotiv sektörü ihracatı %41 oranında artmıştır ve sektördeki toplam ihracat 6,095 milyon ABD doları olarak gerçekleşmiştir. 2004 yılı otomotiv sektörü ihracatı ise 9,906 milyon ABD dolarıdır.⁵⁹

4-8-6-2-)İthalat



Grafik 6. Otomotiv Sektörü İthalat Rakamları (Adet)

Kaynak: Otomotiv Sanayi Derneği(OSD) Aylık Rapor Mayıs 2007 Syf.16 <http://www.osd.org.tr/2007rapor.pdf>

Tablo 15.Otomotiv Sektörü İthalat Rakamları (Adet)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Toplam	525.242	486.126	407.284	660.077	195.426	175.046	400.711	745.812	763.186	669.604
İthalat	210.035	183.829	175.497	342.174	94.211	83.291	223.224	432.293	438.114	384.174
İthalat(%)	40	38	43	52	48	48	56	58	57	57

Kaynak: Otomotiv Sanayi Derneği(OSD) Aylık Rapor Mayıs 2007 Syf.16 <http://www.osd.org.tr/2007rapor.pdf>

2005 yılında %2,3 oranında büyüyen otomotiv pazarı, 2006 yılında %12 oranında azalarak 670 Bin adete geriledi. 2000 yılında toplam pazar içinde ithalatın oranı %52 iken 2001 yılında krizin etkisiyle %48'düşmüştür. 2003 yılından itibaren %56'ya çıkan ithalat, 2004 yılında %58'e, 2005-2006 yıllarında ise %57'ye yükselmiştir.

⁵⁹ <http://www.uib.org.tr>, erişim tarihi:12.12.2007

“Türkiye ekonomisi için lokomotif sektör olarak nitelendirilen otomobil sanayi, 1 Ocak 1996 tarihi itibarıyla AB ülkeleri için gümrük vergi oranları ve fonların sıfırlanmasını sağlayan gümrük birliğine dâhil olmuştur. 6 Mart 1995 tarihli Ortaklık Konseyi’nde alınan kararla otomobil sanayinin hassas sektör olarak kabul edilmesi nedeniyle AB dışı ülkelere uygulanacak olan Ortak Gümrük Tarifesi (OGT)’ne uyumun 2001 yılına kadar uzatılması, ikinci el otomobil ithalatının 10 yıl olarak öngörülen bir süre için engellenmesi kararlaştırılmıştır.⁶⁰

“Gümrük Birliği öncesinde ithalatımız içinde en büyük paya sahip ülkelerin Almanya, Güney Kore, Japonya ve Çek Cumhuriyeti ile Rusya oldukları gözlemlenmektedir. Gümrük Birliği sonrasında ise başta Almanya ve Fransa olmak üzere AB ülkelerinin payı artarken, Güney Kore ve Japonya’nın payı %3. Rusya’nın ise %5 seviyelerine gerilemiştir. Üçüncü ülkelere karşı OGT’nin üzerinde gümrük vergisi oranı uygulaması 2001 yılı başında sona erdiğinden, AB’nin ithalattaki payının gerilemesi ve Uzakdoğu ve Doğu Avrupa ülkelerinin payının artması beklentiler arasındadır.⁶¹

4-9-) İMALAT SANAYİNDE KULLANILAN YTL/YP NAKDİ KREDİLER

İnceleme döneminde firmalar, yaşanan büyüme sürecine bağlı olarak artan kaynaklı ihtiyaçlarını genel olarak yabancı kaynaklar ile karşılamışlar, toplam yabancı kaynaklar içinde banka kredilerinin payı artmıştır.

⁶⁰ Alper Tuncay, ‘Otomotiv Sektörü ve Türkiye’de Otomobil Üreten Üç Firmanın Finansal Analizi’, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, İstanbul, 2001

⁶¹ Otomotiv Sanayi Derneği, Otomotiv Sektörü Veri Analizleri Raporu: 5. İstanbul.1999

Tablo 16. İmalat Sanayiinde Kullanılan YTL-YP Nakdi Krediler(2004-2006)

Sektörler	Sektör Payları(*)	YTL/YP KREDİ PAYLARI						YÜZDE ARTIŞ			
		2004		2005		2006		2005	2006	2005	2006
		YTL%	YP%	YTL%	YP%	YTL%	YP%	YTL % artış		YP % artış	
DA-Gıda	15,5	32,4	67,6	34,7	65,3	41,6	58,4	44,6	49,4	30,4	11,6
DB-Tekstil	19,5	17,5	82,5	21,3	78,7	23,9	76,1	39,9	24,7	9,4	7,8
DC-Deri	0,5	31,9	68,1	45,0	55,0	49,9	50,1	52,2	105,4	-13,1	68,9
DD-Ağaç	2,2	21,0	79,0	24,1	75,9	31,2	68,8	65,8	75,4	39,0	22,4
DE-Kağıt	2,1	29,6	70,4	35,9	64,1	41,3	58,7	44,9	53,4	9,1	21,8
DF-Rafine Petrol	0,4	88,1	11,9	76,9	23,1	71,9	28,1	71,3	43,6	280,3	86,7
DG-Kimya	8,4	22,8	77,2	32,4	67,6	33,6	66,4	66,5	18,8	3,0	12,4
DH-Plastik ve Kauçuk	4,2	32,0	68,0	32,2	67,8	33,8	66,2	18,2	78,3	17,1	66,5
DI-Diğer Mineraller	4,0	23,8	76,2	24,5	75,5	32,3	67,7	58,1	103,1	52,0	38,4
DJ-Ana Metal	15,6	15,7	84,3	18,1	81,9	17,2	82,8	61,2	37,0	36,3	45,4
DK-Makine Teçhizat	6,7	30,9	69,1	38,9	61,1	50,7	49,3	89,4	122,9	32,9	38,3
DL-Elek. Aletler	6,1	16,5	83,5	29,2	70,8	44,3	55,7	119,7	146,3	5,4	28,1
DM-Ulaşım Araçları	12,6	16,8	83,2	18,7	81,3	17,5	82,5	20,0	23,3	5,9	33,4
DN-Diğer İmalatlar	2,2	33,9	66,1	38,4	61,6	42,0	58,0	65,3	47,4	36,0	27,2
TOPLAM		22,3	77,7	26,8	73,2	31,2	68,8	51,8	56,0	18,8	26,1

(*)2004-2006 yılları ortalaması

Kaynak: TCMB ‘Sektör Bilançoları Değerlendirmesi 2004-2006’ İstatistik Genel Müdürlüğü, Aralık 2007

İnceleme döneminde imalat sanayi alt sektörlerinde kullanılan nakdi krediler ağırlıklı olarak gıda, tekstil, kimya, ana metal ve ulaşım araçları sektörleri tarafından kullanılmıştır. (Bakınız Tablo 16) Dönem boyunca imalat sanayiinde kullanılan toplam nakdi krediler içinde gıda sektörünün payı fazla değişme göstermezken, tekstil, kimya ve ulaşım araçları sektörlerinin paylarında azalma, ana metal sektörünün payında ise artış gözlenmiştir

Tablo 17. İmalat Sanayiinde Kullanılan Nakdi Kredilerin Vade Yapısı(2004-2006)

Sektörler	Firm a Sayı sı	2004				2005				2006			
		YTL%		YP%		YTL%		YP%		YTL%		YP%	
		Kısa Vadeli	Uzun Vadeli	Kısa Vadeli	Uzun Vadeli	Kısa Vadeli	Uzun Vadeli	Kısa Vadeli	Uzun Vadeli	Kısa Vadeli	Uzun Vadeli	Kısa Vadeli	Uzun Vadeli
DA-Gıda	591	79,9	20,1	72,3	27,7	83,4	16,6	61,7	38,3	78,6	21,4	57,8	42,2
DB-Tekstil	961	89,8	10,2	65,2	34,8	89,2	10,8	66,6	33,4	78,7	21,3	61,0	39,0
DC-Deri	72	89,3	10,7	82,7	17,3	84,2	15,8	71,6	28,4	87,8	12,2	61,8	38,2
DD-Ağaç	83	0,1	19,9	50,5	49,5	76,1	23,9	48,1	51,9	77,6	22,4	53,3	46,7
DE-Kağıt	147	77,2	22,8	39,5	60,5	79,3	20,7	39,0	61,0	64,8	35,2	35,6	64,4
DF-Rafine Petrol	11	84,6	15,4	40,8	59,2	72,0	28,0	26,2	73,8	80,5	19,5	5,9	94,1
DG-Kimya	260	92,0	8,0	41,1	58,9	93,1	6,9	39,9	60,1	91,9	8,1	43,3	56,7
DH-Plastik ve Kauçuk	224	69,8	30,2	69,4	30,6	67,5	32,5	53,2	46,8	77,7	22,3	54,6	45,4
DI-Diğer Mineraller	277	81,9	18,1	48,1	51,9	68,4	31,6	40,7	59,3	73,2	26,8	30,6	69,4
DJ-Ana Metal	403	71,9	28,1	55,7	44,3	75,4	24,6	46,9	53,1	82,0	18,0	52,5	47,5
DK-Makine Teçhizat	287	78,2	21,8	38,7	61,3	90,4	9,6	33,8	66,2	72,5	27,5	38,0	62,0
DL-Elek. Aletler	174	94,1	5,9	48,8	51,2	80,7	19,3	53,5	46,5	82,3	17,7	53,4	46,6
DM-Ulaşım Araçları	250	90,0	10,0	34,6	65,4	89,6	10,4	44,0	56,0	82,0	18,0	40,4	59,6
DN-Diğer İmalatlar	134	88,5	11,5	71,3	28,7	82,0	18,0	63,2	36,8	80,7	19,3	71,9	28,1
TOPLAM	3.874	83,3	16,7	54,5	45,5	83,8	16,2	52,2	47,8	79,2	20,8	50,7	49,3

Kaynak: TCMB ‘Sektör Bilançoları Değerlendirmesi 2004-2006’ İstatistik Genel Müdürlüğü, Aralık 2007

2006 yılında, kullanılan toplam YP nakdi krediler içinde ağırlıklı paya sahip olan sektörlerden gıda ve tekstil sektörlerinde YP nakdi kredi artışı yavaşlarken, kimya, ana metal ve ulaşım araçları sektörlerinde genel eğilime paralel olarak artmıştır.

İncelenen dönemde, imalat sanayinde YTL nakdi kredi kullanımının genelde kısa vadede yoğunlaştığı, ancak son 2 yılda genel olarak vadelerin uzadığı gözlenmektedir.(Bakınız Tablo 17)

2004 yılında göreceli olarak kısa vadede yoğunlaşan YP banka kredilerinin vadesinin dönem içinde genel olarak uzadığı ve kağıt, rafine petrol, diğer mineraller, makine teçhizat ve ulaşım araçları sektörlerinin diğer imalat sanayi sektörlerine göre daha uzun vadeli YP kredi kullanma olanağına sahip olduğu görülmektedir.⁶²

4-10-)TÜRKİYE OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE BANKA KREDİSİ KULLANIMLARI VE TASFİYE OLUNACAK KREDİLER

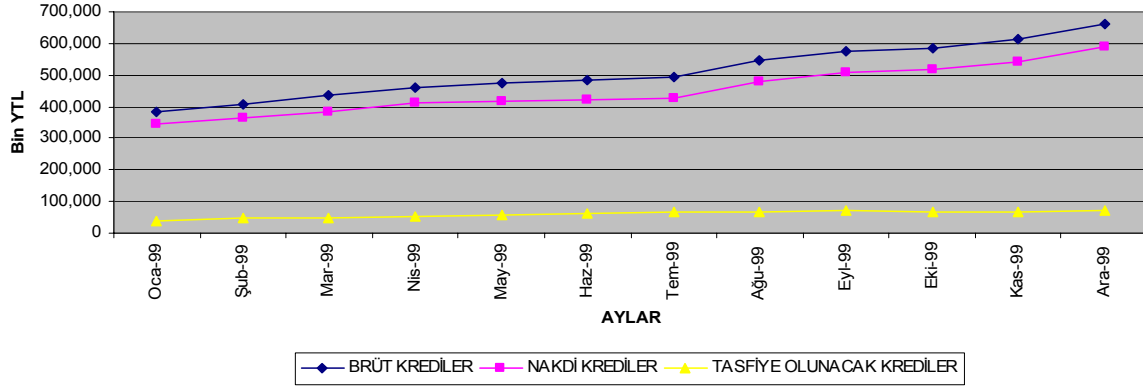
Brüt krediler, nakdi krediler ve tasfiye olunacak kredilerin toplamından oluşmaktadır. Nakdi krediler ve tasfiye olunacak krediler, 1211 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası Kanunu'nun 44. maddesi çerçevesinde bankalarca yapılan bildirimlerden derlenmiş olup, geçici rakamlardır. Nakit Kredilere, Faiz Reeskontu ve Faiz Tahakkukları da dahil edilmiştir.

Firma bazı krediler; kredi limit veya riskleri toplamı 01.01.2002 tarihinden itibaren 10 bin YTL'nin (dahil), bireysel kredilerde ise, 5 bin YTL'nin üzerinde olan vergi kimlik numarası bulunan gerçek ve tüzel kişilere, bankalarca kullandırılan kredi ve fon toplamından (firmaların bankalar aracılığıyla yurtdışından sağladıkları krediler dahil) oluşmaktadır.⁶³

⁶² TCMB 'Sektör Bilançoları Değerlendirmesi 2004-2006' İstatistik Genel Müdürlüğü, Aralık 2007

⁶³ <http://www.tcmb.gov.tr>, erişim tarihi: 12.12.2007

**BANKALARCA FİNANSMAN KONULARINA GÖRE FİRMA BAZINDA KREDİLER
(OTOMOTİV)**



Grafik 7. 1999 Yılı Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları

Kaynak: <http://www.tcmb.gov.tr/>, erişim tarihi, 12.12.2007

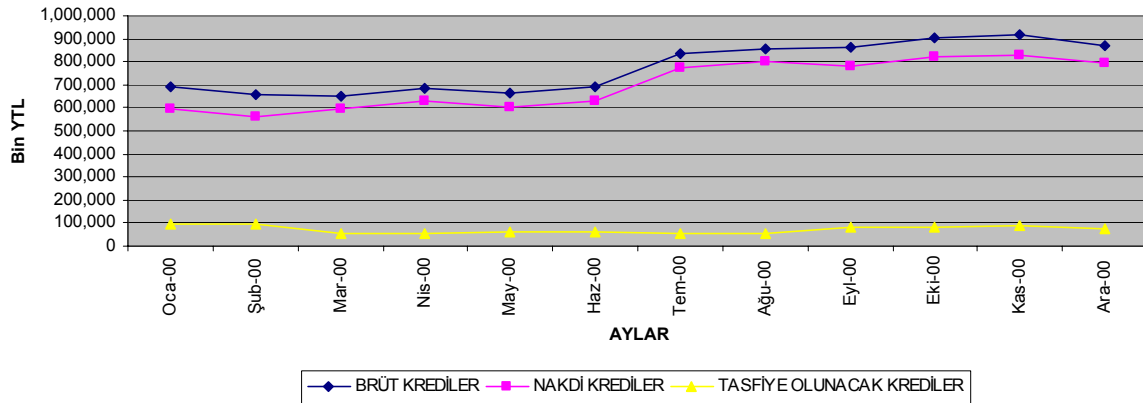
Tablo 18.1999 Yılı Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları

	AYLAR											
	Oca.99	Şub.99	Mar.99	Nis.99	May.99	Haz.99	Tem.99	Ağu.99	Eyl.99	Eki.99	Kas.99	Ara.99
BRÜT KREDİLER	384.457	409.261	435.504	462.131	474.117	482.498	493.265	545.851	577.684	583.811	611.543	662.037
NAKDİ KREDİLER	347.234	362.035	385.868	410.272	418.210	421.181	426.561	477.229	507.332	516.861	542.430	588.224
TASFİYE OLUNACAK KREDİLER	37.223	47.226	49.636	51.859	55.907	61.317	66.704	68.622	70.352	66.950	69.113	73.813

Kaynak: <http://www.tcmb.gov.tr/> erişim tarihi, 12.12.2007

1999 yılında tasfiye olunacak kredilerde yatay bir seyir görülmektedir. En yüksek seviyeye Aralık ayında (73 Milyon YTL), en düşük seviyeye ise Ocak ayında (37 Milyon YTL) ulaşmıştır. Nakdi kredilerde ise Ağustos ayında ciddi bir artış yaşanmış ve artarak devam etmiştir.

**BANKALARCA FİNANSMAN KONULARINA GÖRE FİRMA BAZINDA KREDİLER
(OTOMOTİV)**



Grafik 8. 2000 Yılı Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları

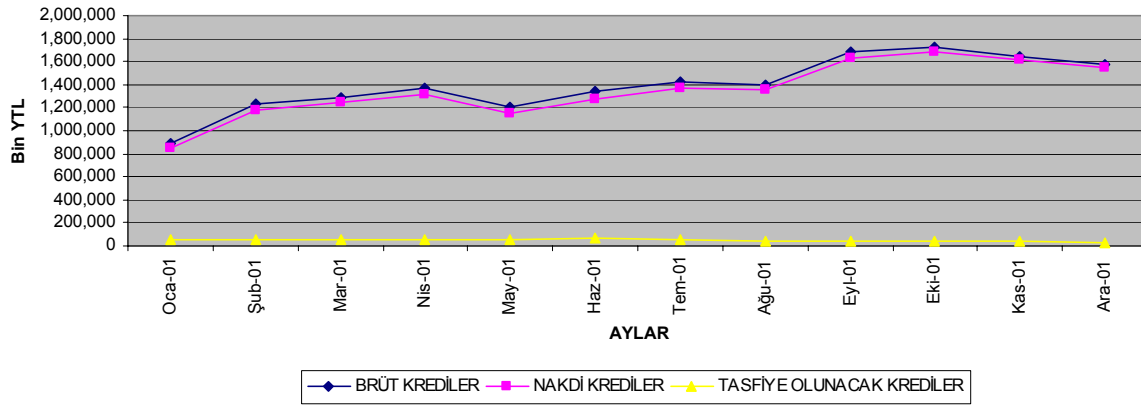
Kaynak: <http://www.tcmb.gov.tr/> erişim tarihi, 12.12.2007

Tablo 19.2000 Yılı Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları

	AYLAR											
	Oca.00	Şub.00	Mar.00	Nis.00	May.00	Haz.00	Tem.00	Ağu.00	Eyl.00	Eki.00	Kas.00	Ara.00
BRÜT KREDİLER	693.134	660.540	650.073	685.026	665.234	692.911	834.486	858.466	859.726	902.529	917.750	872.907
NAKDİ KREDİLER	595.188	562.073	592.849	627.997	604.599	631.837	776.755	800.531	777.733	820.353	828.164	795.282
TASFİYE OLUNACAK KREDİLER	97.946	98.467	57.225	57.029	60.635	61.074	57.731	57.935	81.993	82.176	89.586	77.625

Kaynak: <http://www.tcmb.gov.tr/> erişim tarihi, 12.12.2007

2000 yılında Ocak ayında 98 Milyon YTL gibi yüksek bir rakam olan tasfiye olunacak kredilerde Mart ayında dikkati çeken bir düşüş(157 Milyon YTL) yaşanmıştır ve yılsonunda 77 Milyon YTL'ye yükselmiştir. Nakdi kredilerde ise Temmuz ayında ciddi bir artış yaşanmış (776 Milyon YTL) ve en yüksek seviyesine Kasım ayında (828 Milyon YTL) ulaşmıştır.

BANKALARCA FİNANSMAN KONULARINA GÖRE FİRMA BAZINDA KREDİLER (OTOMOTİV)**Grafik 9. 2001 Yılı Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları**

Kaynak: <http://www.tcmb.gov.tr/> erişim tarihi, 12.12.2007

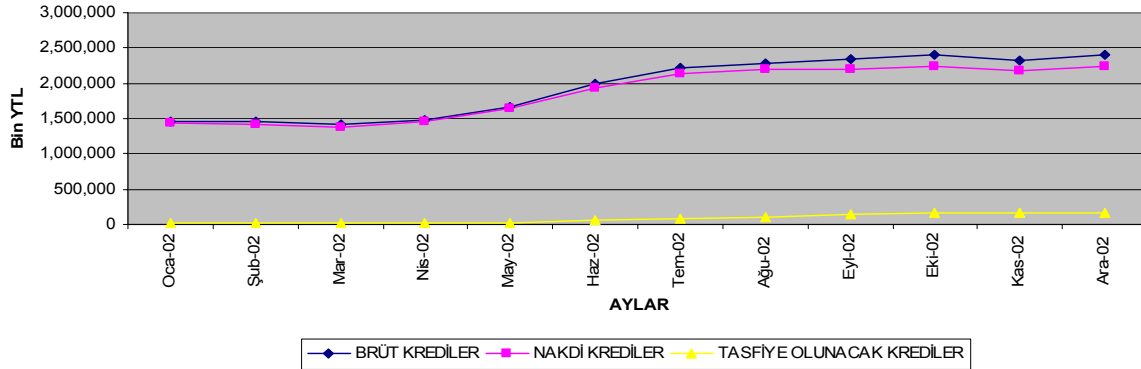
Tablo 20.2001 Yılı Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları

	AYLAR											
	Oca.01	Şub.01	Mar.01	Nis.01	May.01	Haz.01	Tem.01	Ağu.01	Eyl.01	Eki.01	Kas.01	Ara.01
BRÜT KREDİLER	896.581	1.229.623	1.292.602	1.371.301	1.207.146	1.339.566	1.423.753	1.400.283	1.682.043	1.728.448	1.647.831	1.577.849
NAKDİ KREDİLER	844.768	1.178.544	1.243.422	1.316.366	1.152.119	1.276.838	1.373.051	1.354.081	1.636.711	1.684.419	1.609.654	1.547.477
TASFİYE OLUNACAK KREDİLER	51.813	51.079	49.180	54.936	55.027	62.728	50.702	46.202	45.333	44.029	38.177	30.371

Kaynak: <http://www.tcmb.gov.tr/>

2001 yılında tasfiye olunacak krediler 2000 yılına göre düşüş görülmüştür. En düşük seviyeye Aralık ayında (30 Milyon YTL) ulaşmıştır. Nakdi krediler Mayıs ayında gözle görülür bir düşüş yaşamış ve Haziran ayından itibaren artarak devam etmiştir.

**BANKALARCA FİNANSMAN KONULARINA GÖRE FİRMA BAZINDA KREDİLER
(OTOMOTİV)**



Grafik 10. 2002 Yılı Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları

Kaynak: <http://www.tcmb.gov.tr/> erişim tarihi, 12.12.2007

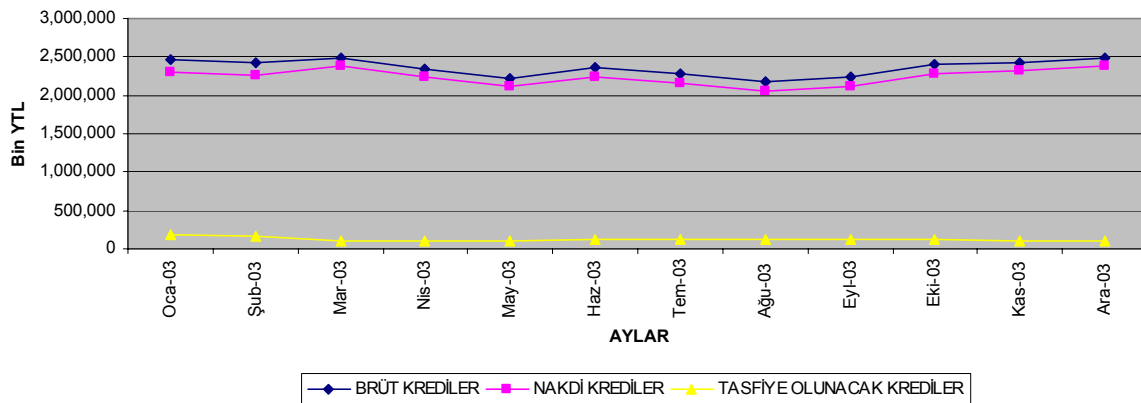
Tablo 21.2002 Yılı Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları

	AYLAR											
	Oca.02	Şub.02	Mar.02	Nis.02	May.02	Haz.02	Tem.02	Ağu.02	Eyl.02	Eki.02	Kas.02	Ara.02
BRÜT KREDİLER	1.457.591	1.449.351	1.408.634	1.476.527	1.668.379	1.992.108	2.215.761	2.290.531	2.345.509	2.407.931	2.330.618	2.413.319
NAKDİ KREDİLER	1.428.537	1.420.362	1.379.276	1.450.334	1.641.025	1.928.909	2.137.434	2.194.844	2.196.940	2.248.769	2.168.447	2.241.776
TASFİYE OLUNACAK KREDİLER	29.054	28.989	29.358	26.193	27.354	63.200	78.328	95.687	148.569	159.162	162.171	171.543

Kaynak: <http://www.tcmb.gov.tr/> erişim tarihi, 12.12.2007

2002 yılında, Ocak ayında tasfiye olunacak krediler 29 Milyon YTL gibi düşük bir tutar iken yılsonunda 171 Milyon YTL yükselmiştir. Nakdi krediler Haziran ayında ciddi bir artış göstermiş ve en yüksek seviyeye Ekim ayında (2.248 Milyon YTL) ulaşmıştır.

**BANKALARCA FİNANSMAN KONULARINA GÖRE FİRMA BAZINDA KREDİLER
(OTOMOTİV)**



Grafik 11. 2003 Yılı Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları

Kaynak: <http://www.tcmb.gov.tr/> erişim tarihi, 12.12.2007

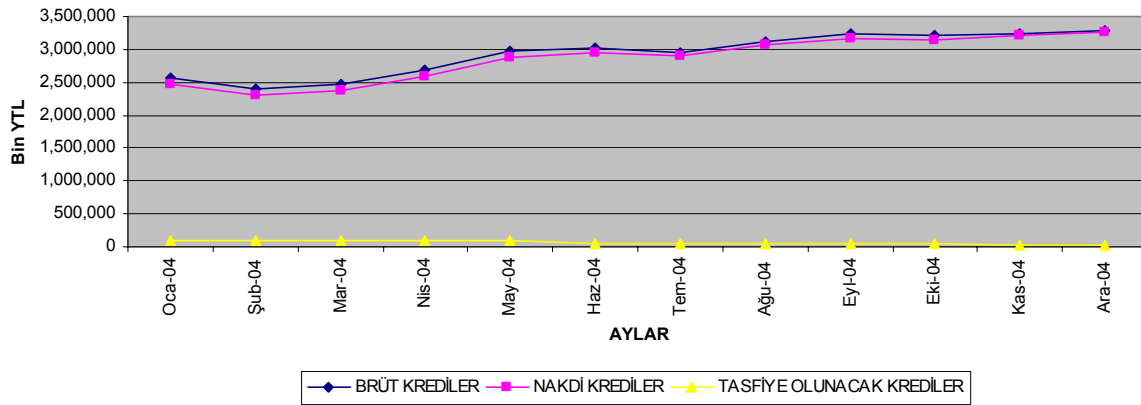
Tablo 22.2003 Yılı Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları

	AYLAR											
	Oca.03	Şub.03	Mar.03	Nis.03	May.03	Haz.03	Tem.03	Ağu.03	Eyl.03	Eki.03	Kas.03	Ara.03
BRÜT KREDİLER	2.475.480	2.424.000	2.491.264	2.352.303	2.208.934	2.358.048	2.287.512	2.174.279	2.239.553	2.401.514	2.431.888	2.489.249
NAKDİ KREDİLER	2.296.422	2.263.568	2.389.229	2.249.569	2.108.536	2.235.012	2.166.227	2.054.031	2.120.875	2.281.194	2.319.657	2.381.746
TASFİYE OLUNACAK KREDİLER	179.058	160.432	102.036	102.734	100.398	123.035	121.285	120.248	118.678	120.320	112.231	107.503

Kaynak: <http://www.tcmb.gov.tr/> erişim tarihi, 12.12.2007

2003 yılı sonunda tasfiye olunacak krediler Ocak ayına göre düşmüştür. Nakdi kredilerde dalgalı bir seyir gözlenmiştir. Mart-Nisan ve Mayıs aylarında düşen nakdi krediler Haziran ayında artmış, Temmuz ve Ağustosta tekrar düşmüştür, Eylülden itibaren ise yükseliş gözlenmiştir.

Önceki yıllarda, her dönem sonunda dönem başına göre yaklaşık 1,5-2 kat artış gösteren sektördeki brüt kredilerin 2003 yılında, dönem içerisinde küçük artış ve düşüşler göstermesine rağmen, dönemin başlangıcında olduğu gibi, yıl sonunda da 2,500 milyon seviyesinde kaldığı ve değişmediği göze çarpmaktadır.

BANKALARCA FİNANSMAN KONULARINA GÖRE FİRMA BAZINDA KREDİLER (OTOMOTİV)**Grafik 12.2004 Yılı Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları**

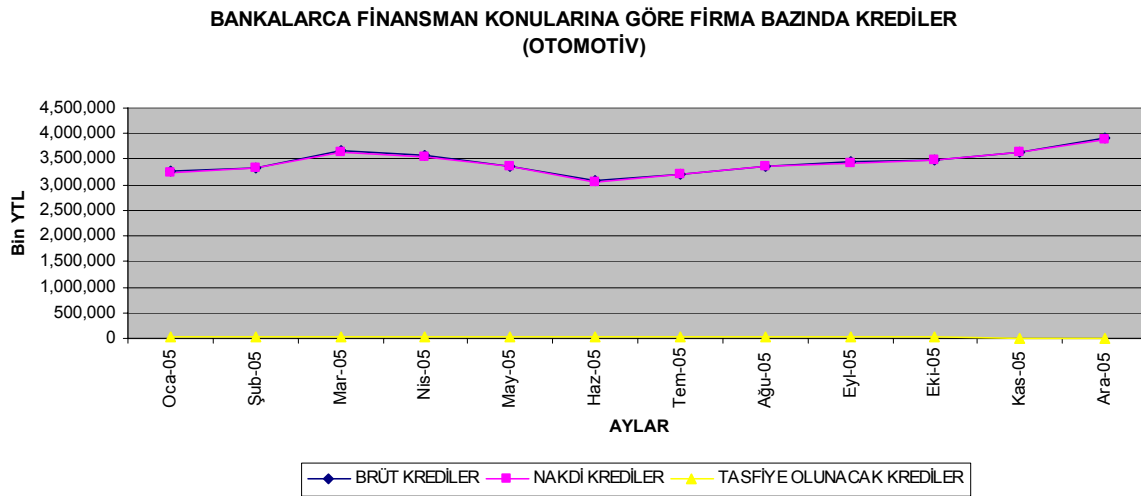
Kaynak: <http://www.tcmb.gov.tr/> erişim tarihi, 12.12.2007

Tablo 23.2004 Yılı Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları

	AYLAR											
	Oca.04	Şub.04	Mar.04	Nis.04	May.04	Haz.04	Tem.04	Ağu.04	Eyl.04	Eki.04	Kas.04	Ara.04
BRÜT KREDİLER	2.576.950	2.405.404	2.471.136	2.674.817	2.966.706	3.016.813	2.957.162	3.121.322	3.224.982	3.203.044	3.230.559	3.287.270
NAKDİ KREDİLER	2.473.380	2.303.269	2.373.358	2.578.400	2.879.951	2.960.243	2.900.640	3.065.101	3.169.765	3.148.596	3.211.254	3.263.728
TASFİYE OLUNACAK KREDİLER	103.571	102.134	97.778	96.418	86.755	56.569	56.522	56.221	55.217	54.448	19.305	23.542

Kaynak: <http://www.tcmb.gov.tr/> erişim tarihi, 12.12.2007

2004 yılında brüt krediler içindeki tasfiye olunacak krediler düşük bir orana sahiptir. Ocak ayında 103 Milyon YTL olan tasfiye olunacak krediler yılı düşüşle (23 Milyon YTL) kapatmıştır. Nakdi krediler, yaz aylarına doğru ciddi bir artış göstermiş ve dönem sonuna kadar bu seviyede devam etmiştir. Diğer taraftan, önceki dönemde (2003) 2,500 milyon düzeyinde sabit kalan sektör kredilerinin, bu yılda artarak 3,500 milyon seviyesine yaklaştığı görülmektedir.



Grafik 13. 2005 Yılı Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları

Kaynak: <http://www.tcmb.gov.tr/> erişim tarihi, 12.12.2007

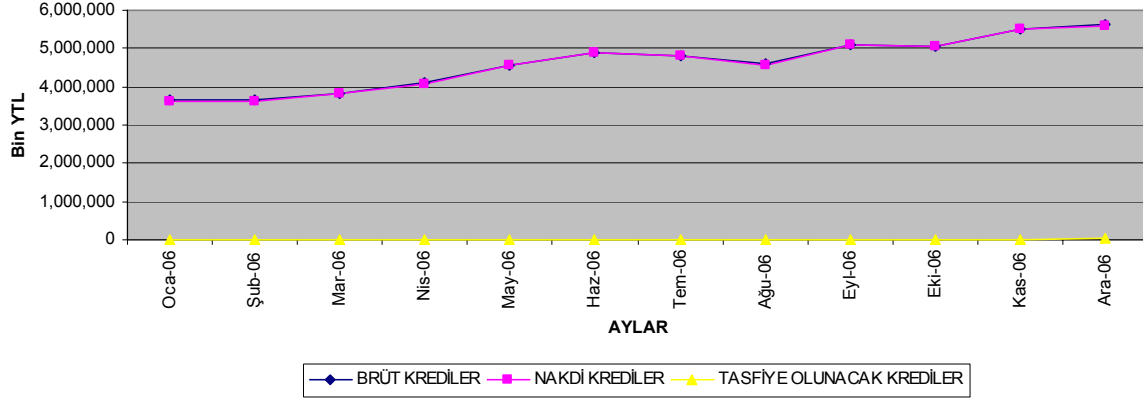
Tablo 24.2005 Yılı Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları

	AYLAR											
	Oca.05	Şub.05	Mar.05	Nis.05	May.05	Haz.05	Tem.05	Ağu.05	Eyl.05	Eki.05	Kas.05	Ara.05
BRÜT KREDİLER	3.259.909	3.338.412	3.656.989	3.562.319	3.371.270	3.076.952	3.220.791	3.374.686	3.440.091	3.488.495	3.645.107	3.912.106
NAKDİ KREDİLER	3.235.788	3.315.685	3.634.326	3.538.366	3.347.264	3.053.952	3.197.484	3.352.140	3.418.015	3.472.252	3.629.779	3.898.017
TASFİYE OLUNACAK KREDİLER	24.121	22.727	22.664	23.952	24.006	23.000	23.307	22.546	22.076	16.243	15.328	14.089

Kaynak: <http://www.tcmb.gov.tr/> erişim tarihi, 12.12.2007

2005 yılında tasfiye olunacak kredilerin oranı %1'in altındadır. Nakdi kredilerin dönemin başında 3.235 Milyon düzeyinde olup, yılın 1.çeyreğinin sonunda 3.634 Milyon düzeyine çıkmış, yaz dönemine doğru azalmasına rağmen 2005 yılında 3.898 Milyon ile kapatmıştır.

**BANKALARCA FİNANSMAN KONULARINA GÖRE FİRMA BAZINDA KREDİLER
(OTOMOTİV)**



Grafik 14. 2006 Yılı Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları

Kaynak: <http://www.tcmb.gov.tr/> erişim tarihi, 12.12.2007

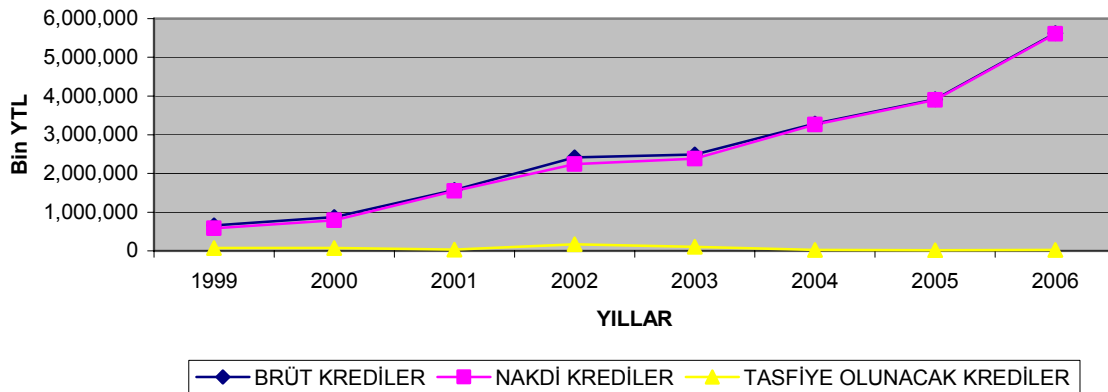
Tablo 25.2006 Yılı Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları

	AYLAR											
	Oca.06	Şub.06	Mar.06	Nis.06	May.06	Haz.06	Tem.06	Ağu.06	Eyl.06	Eki.06	Kas.06	Ara.06
BRÜT KREDİLER	3.645.691	3.647.240	3.841.375	4.100.109	4.582.146	4.904.790	4.822.423	4.594.629	5.107.970	5.054.606	5.505.645	5.623.170
NAKDİ KREDİLER	3.631.304	3.634.636	3.828.391	4.086.607	4.568.952	4.891.772	4.809.122	4.580.957	5.094.443	5.040.764	5.487.275	5.602.529
TASFİYE OLUNACAK KREDİLER	14.387	12.604	12.984	13.501	13.194	13.018	13.300	13.672	13.528	13.842	18.370	20.641

Kaynak: <http://www.tcmb.gov.tr/> erişim tarihi, 12.12.2007

2006 yılında, 2005 yılında olduğu gibi tasfiye olunacak kredilerin oranı %1'in altındadır. Dönemsel olarak iniş çıkış gösteren nakdi kredilerin yılın başında 3.631 Milyon düzeyinde iken dikkate değer bir artış göstererek 5.602 Milyon düzeyine kapatması dikkat çekmektedir.

YILLAR İTİBARIYLA OTOMOTİV SEKTÖRÜ KREDİLERİ (1999-2006)



Grafik 15. 1999-2006 Yılları Arası Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları

Kaynak: <http://www.tcmb.gov.tr/> erişim tarihi, 12.12.2007

Tablo 26.1999-2006 Yılları Arasında Otomotiv Sektöründe Banka Kredisi Kullanımları

	Ara.99	Ara.00	Ara.01	Ara.02	Ara.03	Ara.04	Ara.05	Ara.06
BRÜT KREDİLER	662.037	872.907	1.577.849	2.413.319	2.489.249	3.287.270	3.912.106	5.623.170
NAKDİ KREDİLER	588.224	795.282	1.547.477	2.241.776	2.381.746	3.263.728	3.898.017	5.602.529
TASFİYE OLUNACAK KREDİLER	73.813	77.625	30.371	171.543	107.503	23.542	14.089	20.641

Kaynak: <http://www.tcmb.gov.tr/> erişim tarihi, 12.12.2007

Otomotiv sektörü kredilerinin 1999-2006 arasında 7 yıllık dönemdeki gelişimi değerlendirildiğine, kredilerin dönemler itibariyle artış gösterdiği, buna karşın artış oranının yıllar içerisinde farklılaştığı görülmektedir. Otomotiv sektörü brüt kredileri (Nakdi krediler+tasfiye olunacak krediler) bir önceki döneme göre, 2000 yılında % 32 artarken, 2001 yılında, bir önceki döneme göre neredeyse 2 kat (% 81) yükseliş göstermiştir. 2002 yılında ise, sektörde yabancı kaynak ihtiyacının artmaya devam ettiği ve bu dönemde de kredilerin 2001'e göre % 53 düzeyinde arttığı göze çarpmaktadır. Başka bir deyişle, kriz döneminde ve krizden sonraki ekonominin yapılanma sürecinde, otomotiv sektöründe finansman ihtiyacının arttığı dikkati çekmektedir. Genel anlamada değerlendirildiğinde, 1999 ve 2006 yılları arasındaki 7 yıllık süreçte, sektörün kullandığı kredilerin tutarı 7 kattan fazla artış göstermiştir.

Toplam kredi kullanımındaki artışın, sektörün özellikle krizden sonraki dönemde yeniden yapılanmasından kaynaklandığı düşünülmektedir. Eski teknolojilere dayalı olarak üretim yapılan (1970'lerin sonu ve 1980'ler gibi) ithal ikameci dönemlerin tersine, yabancı ortaklığın ağırlık kazanması ile beraber, güncel teknolojiyi yakalayan modellerin üretilmesine yönelik olarak, üretim tesislerinin modernleştirilmeye başlanması ve bu amaçla yapılan yatırımların ağırlık kazanmasının kredi kullanımında önemli rolü olduğu tahmin edilmektedir.

2001 krizinden sonra, yerli sermayeye dayalı olarak ve eski teknolojilerle, iç pazar ağırlıklı üretim yapan otomotiv sektörünün ciddi bir değişim geçirdiği, bir taraftan sektörde yabancı sermaye payının arttığı (ortalama % 50 ya da daha fazla), diğer taraftan iç pazardan çok ihracata yönelik üretimin başladığı, bu amaçla da üretim kapasitesini artıracak tesis yatırımlarının gerçekleştirildiği ve ayrıca modern teknolojiyi yakalayan, uluslararası alanda rekabet edebilecek modellerin üretilmeye başlandığı görülmektedir. Büyümeye ve modernleşmeye yönelik olarak gerçekleştirilen yukarıda belirtilen unsurların, sektörün büyümesinde ve yabancı kaynak ihtiyacının artmasında payı olduğu tahmin edilmektedir.

Nakdi kredi kullanımındaki dikkate değer artışa rağmen (7 yılda 7 kat), sektörde tasfiye olunacak nitelikteki kredilerin payının dönemler itibariyle gerilediği ve 2005 itibariyle toplam kredi kullanımı içerisindeki payının % 1'in de altına indiği ve 2006 yılında da gerilemeye devam ettiği göze çarpmaktadır. Sorunlu olarak nitelendirilebilecek, vadesi geçmiş, vadesinde kapatılmamış, tahsilinin başka yollarla gerçekleştirilmesi için karar alınmış borçlardan oluşan bu nitelikteki kredilerin, otomotiv sektörü toplam kredi kullanımı içerisindeki payının her dönem azalması olumlu olarak değerlendirilmektedir. Başka bir ifadeyle, sektördeki nakdi kredi kullanımının son 7 yıllık dönemde 7 kattan fazla artması da dikkate alındığında, otomotiv sektörünün bir yandan hızla büyüdüğü, ve buna bağlı olarak finansman ihtiyacının arttığı, ancak risk artışına rağmen, sektörde sorun teşkil eden risklerin payının hızla azaldığı ve % 1 düzeyinin altına indiği görülmektedir. Sektör, kapasite artırımına ve modernleşmeye yönelik yatırımlarla hızla büyümüş, iç pazarın yanı sıra, ihracat odaklı çalışmaya başlamış, uluslar arası alanda rekabet eder hale gelmiş ve tüm bu olumlu unsurlar gerçekleşirken, nakdi risklerdeki ciddi artışa rağmen, sorunlu krediler azalarak çok düşük seviyelere gerilemiştir.

5-) KRİZİN OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE FİRMALARIN MALİ YAPILARINA ETKİSİNİN ANALİZİ (TOFAŞ ÖRNEĞİ)

5-1-) ARAŞTIRMANIN AMACI

Mali analiz, analiz tekniklerini mali tablolara uygulamak suretiyle bulunacak analiz sonuçlarının işletmenin mali durumunu ve faaliyet sonuçlarını anlatmak üzere yorumlanmasıdır.⁶⁴

Mali tablolarda yer alan bilgilerin karar vericiler tarafından en iyi şekilde ve süratle kullanılabilmesi için bu tabloların anlaşılabilir, ihtiyaca uygun, güvenilir, karşılaştırılabilir olması, zamanında düzenlenmesi gerekir.⁶⁵

Yüzde mali tablolar tekniği ile rasyoların hepsi firmanın geçmiş performansı ile birlikte ve sektördeki diğer firmalar ile kıyaslandığında anlamlıdır. Örneğin yüksek bir cari rasyo her zaman daha iyiymiş gibi görünmektedir. Bu rasyo ne kadar yüksekse ödeme güçlüğü riski de o kadar düşüktür. Ama, yüksek bir cari rasyo firmanın kaynaklarını etkin olmayan bir biçimde kullanmasına da yol açabilir. Finansal tabloları analiz ederken süsleme taktikleri karşısında her zaman dikkatli olmak gerekir. Örneğin cari rasyoyu artırmanın ya da iyileştirmenin basit bir yöntemi mali yılın son günlerinde uzun süreli bir kredi almak ve ertesi yılın ilk günlerinde bunları geri ödemektir. Kredi ile elde edilen fonlar nakit değerler içinde tutulursa cari rasyo yükselecek ve rasyolar firmanın likidite durumunu doğru bir biçimde yansıtmayacaktır. Bu nedenle rasyolar bir bütünün parçası olarak değerlendirilmeli ve izole edilmiş bir şekilde düşünülmemelidir.⁶⁶

Bu çalışmanın amacı, Şubat 2001 yılında çıkan krizin ülke ekonomisine etkisinin ve sonuçlarının değerlendirilmesi, özelde ise otomotiv sektörünün kriz öncesi dönem, kriz dönemi ve kriz sonrası dönemde bir uygulama ile incelenmesidir. Bu sayede kriz döneminden etkilenmemek için ya da en az etkilenmek için firmaların/sektörlerin nasıl davranması gerektiği hakkında fikir sahibi olunabilecektir.

⁶⁴ Ferruh Çömlekçi, Muhasebe Denetimi ve Mali Analizi, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir. 1997, s:284

⁶⁵ Ümit Ataman, Muhasebede Dönem Sonu İşlemleri, İstanbul, Türkmen Kitabevi, 2001, s:226

⁶⁶ Robert W. Kolb-Ricardo J. Rodriguez, (Çeviren;Ali İhsan Karacan) Finansal Yönetim, 2. Baskı, SPK, Ankara, s:39

5-2-) ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ VE SINIRLARI

Daha önce yapılan araştırmalar incelendiğinde, çok kısa dönemlerde (3-4 yıl incelemeye konu olmuş) kriz incelenmiş, sektörün önde gelen 2 yada 3 firması karşılaştırılarak oran yöntemi ile analiz yapılmıştır. Bu çalışmada, seçilen firma sektör ile karşılaştırmalı olarak incelenmiş ve hem sektörün, hemde örnek olarak seçilen firmanın mali analizi yapılmış, krizden etkilenme ve etkilenmeme nedenleri konusunda bilgiler elde edilmiştir. Sektörde 9 yıl incelenirken, firmada güncel verilerde ele alınmış ve 11 yıl incelenmiştir. Bunun nedeni, Türkiye'nin içerisinde bulunduğu ekonomik çevreler tarafından belirtilen örtülü kriz dönemi ile ilgili bilgi sahibi olunmak istenmesidir.

Otomotiv sektörünün oranları Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası tarafından yayınlanan Standart Oranlar kitabında anahtar oran olarak seçilen oranlar baz alınarak değerlendirilmiştir. Firmanın bilanço ve gelir tablosuna ise İstanbul Menkul Kıymetler Borsası'nın internet sitesinden (<http://www.imkb.gov.tr/bilanco/mtablodonem.htm>) elde edilmiştir.

5-3-) ARAŞTIRMANIN VARSAYIMLARI

H1: Kriz döneminde bankalara borçlanmaktansa piyasaya (satıcılara) borçlanmak yani ticari borçları artırmak, firmaların krizden daha az etkilenmesine neden olur.

H2: Kısa vadeli alacaklar kriz dönemi artar.

H3: Kriz döneminde özsermayesini güçlendiren firmalar krizden daha az etkilenir.

H4: Stok politikasına dikkat eden, stok sirkülasyonun sağlayabilen firmalar, krizden daha az etkilenir.

5-4-)ORAN YÖNTEMİ İLE ANALİZ

Finansal tablolar analizinde kullanılan en yaygın yöntem oran yöntemi ile analizdir. Finansal tablolardaki kalemler arasındaki anlamlı ilişkiler, birbirinin yüzdesi veya birkaç katı olarak belirtilmektedir. 'Rasyo yöntemi ile analiz' biçiminde adlandırılan bu yöntemde, hesap veya hesap grupları arasındaki matematiksel ilişkiler kurulmak suretiyle, işletmenin; ekonomik veya mali yapısı ile karlılık, çalışma durumu hakkında bir yargıya ulaşılmaya

çalışılmaktadır. Mali analiz tekniğinde, oran sözcüğü, finansal tablolar analiziyle ilgili çalışmalar bakımından, her biri aynı anlam taşıyan homojen değerler arasındaki oransal bağıntıları yansıtmaktadır. Önemli olan oranların, işletmenin amaçları ile bütünleştirilerek değerlendirilmesi ve yorumlanmasıdır.

Oranların işletme amacı ile bütünleştirilerek yorumlanmasında bazı kıstaslardan yararlanılması zorunludur. Örneğin, işletme için hesaplanan oranları işletmenin geçmiş dönemlerinde hesaplanan oranlarla veya deneyler sonucunda bulunan genel kabul görmüş ölçülerle ya da işletmenin içinde bulunduğu endüstri kolu için geliştirilen oranlarla karşılaştırılması ve değerlendirmenin buna göre yapılması gerekir.⁶⁷

5-5-)ANALİZDE KULLANILAN ORANLAR

1-Firmanın likidite durumunun analizinde kullanılan oranlar (Likidite Oranları)

2-Firmanın finansal yapısı ile ilgili oranlar, (Finansal Yapı Oranları)

3-Firmanın varlık kaynak kullanımında etkinlik derecesini ölçmede kullanılan oranlar (Devir Hızı Oranları)

4-Firmanın karlılık durumunun ölçülmesinde kullanılan oranlar (Karlılık Oranları)⁶⁸

5-5-1-)Likidite Oranları

Likidite oranları, bir işletmenin kısa süreli borçlarını ödeme yeteneğini gösterir. Bu oranlar, dönen varlıkların yani 1 yıldan kısa vadeli cari değerlerin, kısa süreli borçlara yani 1 yıldan kısa vadeli yükümlülöklere bölünmesi sonucu bulunur. Firmanın likidite oranları analizinde, şu noktalar araştırılmaktadır.

- Dönen varlıkların iş hacmine oranla gösterdiği eğilim,
- Likit varlıkların iş hacmine oranla gösterdiği eğilim,
- Senetli alacakların doğuşu nedeni,

⁶⁷ Prof. Dr. Nalan Akdoğan-Prof. Dr. Nejat Tenker, Finansal Tablolar ve Mali Analiz Teknikleri,Gazi Kitabevi, Mart 2001, s:606

⁶⁸ Öztin Akgüç, Kredi Taleplerinin Değerlendirmesi, Arayış Yayıncılık, 6. Baskı, s:170

- Stokların niteliği,
- Alacakların tahsil yeteneği, doğuş nedenleri,
- İş hacmi ve net çalışma sermayesi uygunluğu,

İşletmenin ödeme gücünün analizinde genel olarak üç orandan yararlanılmaktadır. Bu oranlar cari oran, likidite oranı ve nakit orandır.⁶⁹

5-5-1-1-)Cari Oran

Bu oran, bilanço da yer alan dönen varlıkların kısa süreli borçlara oranlanması sonucu hesaplanır.

Cari Oran: Dönen Varlıklar/ Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar

Bu oran aynı zamanda çalışma sermayesine ilişkin bilgi verir. Çalışma sermayesi dönen varlıklar ile kısa süreli borçlar arasındaki farkı göstermektedir. Bu durumda cari oranın 1 olması, net çalışma sermayesinin 0 olduğunu, oranın 1'den küçük olması ise çalışma sermayesi açığını ifade eder.⁷⁰

Batı ülkelerinde (Avrupa, Kuzey Amerika gibi ülkelerde) bankalar genel bir kural olarak, cari oranın 2'den büyük olmasını yeterli kabul ederken ülkemiz de dahil gelişmekte olan ülkelerde cari oranın 1,5 olması borç ödeme gücü açısından yeterli kabul edilmektedir. Ancak bu oranın yeterli olup olmaması çok çeşitli etmenlere bağlıdır. Bunlar,

- Firmanın faaliyette bulunduğu endüstri kolu,
- Dönen varlıkların yapısı, likidite dereceleri,
- Dönen varlıkların gerçek değeri,
- Dönen varlıkların değerinin düşme olasılığı,
- Firmanın satın alma ve satış koşulları,

⁶⁹ Niyazi Berk, Finansal Yönetim, Türkmen Kitabevi, 6. Baskı, İstanbul, 2002, s:35

⁷⁰ a.g.e, s.35

- Alacakların devir hızı,
- Stokların devir hızı,
- Ticari alacakların senetli ve senetsiz olarak dağılımı,
- Kısa süreli borçların vade dağılımı,
- Firmanın borçlarını erteleme olanağı,
- Firmanın yabancı kaynaklarının bileşimi,
- Firmanın yakın gelecekte büyük ödemelerde bulunma olasılığı,
- Firmanın satışlarındaki gelişmeler ve satış yaptığı piyasadaki rekabet koşulları,
- İncelenen firmanın son yıllarda cari oranında göstermiş olduğu eğilim,
- Mevsimlik hareketlerin cari oran üzerindeki etkileri,⁷¹

5-5-1-2-)Likidite Oranı

Asit test oranı da denilen likidite oranı, hazır değerler, menkul değerler ve kısa vadeli alacakların toplamının kısa vadeli yabancı kaynaklara oranıdır.

Likidite Oranı: Hazır Değerler+Menkul Değerler+Kısa Vadeli Alacaklar / Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar ya da

Likidite Oranı: Dönen Varlıklar-(Stoklar+Peşin Ödenmiş Giderler+Diğer Dönen Varlıklar) / Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar

Likidite oranı değerlendirilirken firmanın alacak devir hızına, kısa vadeli borçların dağılımına, iş riskine, satışlarına bakılmalıdır. Alacak devir hızı yüksek, satışları düzenli ve kısa vadeli borçları yıl içinde dengeli bir şekilde dağılmış firmalar

Likidite oranının 1 civarında olması yeterli olarak kabul edilebilir. Likidite oranının 1 civarında olması, firmanın likiditesi yüksek değerlerini paraya çevirdiğinde kısa vadeli

⁷¹ Akgüç, a.g.e, s:173-178

borçlarını ödeme gücü olduğunu gösterir. Türkiye’de imalat sanayi genelinde ortalama olarak likidite oranının %70-80 dolayında olduğu gözlenmektedir.

Likidite oranının söz konusu oranların altına inmesi firmaların vadeleri geldiğinde borçlarını ödemede zorluğa düşebileceğini göstermektedir.

5-5-1-3) Nakit Oran

Para ve paraya kolayca çevrilebilen (likit) menkul kıymetlerin kısa vadeli yabancı kaynaklara bölünmesi sonucu hesaplanmaktadır. İşletmenin elindeki stokları paraya çevirememesi ve alacaklarını tahsil edememesi durumundaki borç ödeme yeteneğini gösterir.

Nakit Oran: Kasa+Bankalar+Serbest Menkul Kıymetler / Kısa Vadeli Borçlar

Batılı Ülkelerde 0,2 olması koşulu aranmaktadır. Ancak bu oranda alacaklar ve stokların niteliği önem kazanmaktadır.⁷²

5-5-2-) Finansal Yapı Oranları

Borçlanma düzeyinin önceki yıllara göre eğilimi, firmanın oto finansman politikası, öz sermayesinin yeterliliği, öz sermaye içinde kısa vadeli ve uzun vadeli borçların dağılımı gibi konular incelenir. Özellikle orta ve uzun vadeli kredi verenlerin dikkat ettiği oranlardır. Bu konu ile ilgili hesaplanacak oranların firmanın kaynak yapısı ve öz sermaye yeterliliğinin incelenmesi açısından yararlı görülmektedir. Bu oranlar, Borçların öz kaynaklara oranı, kısa vadeli yabancı kaynakların öz kaynaklara oranı, maddi duran varlıkların öz kaynaklara oranı, finansman giderlerini karşılama oranıdır.

5-5-2-1-) Borçların Öz kaynaklara Oranı

Bu oran yabancı kaynaklar ile öz kaynaklar arasındaki ilişkiyi gösterir.

Borçların Öz kaynaklara Oranı= (Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar+Uzun Vadeli Yabancı Kaynaklar)x100 / Öz kaynaklar

⁷² Berk, a.g.e, s:37

Bu oran bankaların kredilendirme sürecinde önemle üzerinde durdukları bir orandır. Öz kaynaklarının yüzde kaç kadar yabancı kaynaktan yararlandığını gösterir. ABD’de bu oranın 1:1’i aşmaması istenir. Oranın 1’den büyük olması firmanın faiz yükü altında olduğuna alacaklıların güvence içinde olmamalarına ve yeni kredi vereceklerin teminatlarını kuvvetlendirmeleri gerektiğini gösterir. Oranın 1’den küçük olması ise öz kaynakların borçları karşılayabilecek büyüklükte olduğu anlamına gelir ve alacaklıların güvence içinde olduğunu gösterir. Ülkemizde ise bu oranın 1’den büyük olması normal karşılanmaktadır. Bu oran değerlendirilirken firmanın satışlarının istikrarlı olup olmadığı, varlıkların yapısı, alacak devir hızı, borçların vadeleri gibi etmenler dikkate alınmalıdır.⁷³

5-5-2-2-)Maddi Duran Varlıkların Öz kaynaklara Oranı

Bu rasyo, özkaynakların kaç katı kadar duran varlık olduğunu gösterir. Buna immobilizasyon rasyosu adı da verilmektedir. Uzun vadeli borcun olmadığı durumda, bu rasyonun %100’den küçük olması gerekir. Çünkü, özkaynakların duran varlıkları karşıladıktan sonra kalanı, dönen varlıklara ayrılmaktadır.

Maddi Duran Varlıkların Öz kaynaklara Oranı= (Maddi Duran Varlıklarx100) / Öz kaynaklar

Duran varlık tutarı özkaynaktan çoksa bu rasyo tersinden de kurulabilir.⁷⁴

5-5-2-3-)Faizleri Karşılama Oranı (Faizin kaç kere karşılandığı oran)

Faizleri Karşılama Oranı = (Dönem Karı(Vergi Öncesi)+Faiz Giderleri) / Faiz Giderleri

Söz konusu oran, işletmenin ödemek zorunda olduğu faizleri kaç kere kazandığını göstermektedir. İşletmenin yıllık faiz yükünü, kolaylıkla karşılayıp karşılayamadığını belirlenmesinde bu orandan yararlanılır. İşletmenin faiz giderlerini karşılayamaması,

⁷³ BREALEY, Richard;A. Stewart C. Myers , Alan J. Marcus: Fundamentals of Corporate Finance, 3. Baskı, Orlando :Mc Graw-Hil Irwin, 2001, s:490-505

⁷⁴ Ahmet Hayri Durmuş, Mehmet Emin Arat, ‘İşletmelerde Mali Tablolar Tahlili, İlkeler ve Uygulamalar’ Marmara Üniversitesi Nihad Sayar Eğitim Vakfı, s:199

işletmeyi mali açıdan zor durumda bırakarak iflasına dahi neden olabilir. Oran, işletmenin mali güçlüklerle karşılaşmadan karlarının ne ölçüde düşebileceğini göstermektedir.⁷⁵

5-5-3-)Devir Hızı Oranları

İşletme varlıklarının verimli kullanılıp kullanılmadığını ölçmeye yarar. Bu amaçla aktif toplamı veya aktif kalemler ile satışlar arasında ilişkiler kurulur. Müşterilerin ödeme sürelerine uyup uymadıkları, stoklara yapılan yatırımın uygunluğu gibi durumlara da açıklık getirilmektedir.

Bu oranlar,

- Ortalama Tahsilat Dönemi Oranı
- Alacak Devir Hızı Oranı
- Stok Devir Hızı Oranı
- Dönen Varlıkların devir Hızı Oranı
- Maddi Duran Varlıkların Devir Hızı Oranı
- Aktif Devir Hızı Oranı

5-5-3-1-)Ortalama Tahsilat Dönemi Oranı

Bu oran, ticari alacaklar ile satışlar arasındaki ilişkiden doğar. Kredili satışlar bilinmiyorsa

Gelir tablosundaki satışlar kalemi konulabilir.

Günlük Satışlar=Kredili Satışlar / 360

Ortalama Tahsilat Dönemi Oranı = Ticari Alacaklar / Günlük Satışlar

⁷⁵ Akdoğan, ve Nejat Tenker, a.g.e. s:646

Bu oran gün olarak bulunur ve işletmenin kredili satışlarında müşterisine tanıdığı vadeyi ifade eder. Ortalama tahsilat dönemi oranının küçük çıkması işletmeye ait fonların kısa süre için satışlara bağlanmış olması açısından olumludur.⁷⁶

5-5-3-2-) Alacak Devir Hızı Oranı

Alacakların tahsil kabiliyeti ve likiditesi firmanın borç ödemesinde önem arz etmektedir. Firma satışlarını azaltmadan satışları kısa sürede tahsil etmek ister.

Ortalama alacaklar=(Dönem başı Ticari alacaklar+Dönem sonu Ticari Alacaklar) / 2

Alacak Devir Hızı = Kredili Satışlar Tutarı / Ortalama Ticari Alacaklar

Uygulamada kredili satış tutarı yerine net satışlar dikkate alınır. Dönem başı ticari alacak bilgisi elimizde yok ise sadece dönem sonu ticari alacaklar konulabilir. Alacak devir hızının yüksek oluşu, firmanın alacaklarını tahsil etmesi açısından iyi bir göstergedir, alacak devir hızındaki artış işletmenin daha az finansmana gereksinim duyduğu ve daha az işletme sermayesini alacaklara bağladığını gösterir. Alacak devir hızının yavaş olması, firmanın alacaklarını tahsilde güçlüklerle karşılaştığını, bunların şüpheli hale gelme olasılığının yüksek olduğunu etkili bir tahsilat politikasından yoksun olduğunu ve rekabeti yoğun bir sektörde rekabet gücünün zayıf olduğunu göstermektedir.

5-5-3-3-) Stok Devir Hızı Oranı

Stokların satışa çevrilmesi ve stokların kalitesi stokların likiditesi konusunda iyi bir göstergedir. Bu nedenle stok devir hızı oranı hesaplanır.

Stok Devir Hızı = Satılan Mamul Maliyeti(SMM) / (Dönem Başı Stoku + Dönem sonu stoku) / 2

Stok tutma süresi = 365 / Stok Devir Hızı

Firmanın stok devir hızının artması, stokların etkin bir biçimde yönetilmesi, firmanın daha fazla kar elde etmesi ve malların stokta beklemeden hemen satıldığı anlamına gelir. Oranın düşük çıkması malların stokta uzun süre beklediği ve bu yüzden maliyetin arttığı,

⁷⁶ REILLY, Frank K.-Edgar A. Norton: Investments.4. Baskı, Fortworth: The Dryden Press,1995 s:273-276

stokta bulunan malların çeşitli nedenlerle (bozulma, yıpranma, eskime) satış kabiliyetinin azalması gibi sonuçlar doğurmaktadır. Bir firmanın stok devir hızının düşük olması aşağıda sıralanan faktörlerin biri yada birkaçının etkilenmesi sonucu olabilir,⁷⁷

- Pazarlama ve üretim bölümleri arasında koordinasyon eksikliği,
- Fiyatların yükseleceği beklentisiyle yapılan spekülative amaçlı yatırım,
- Yılsonu stokların değerlerinin yüksek gösterilmesi,
- Stokların arasında piyasaya sürümü ağır malların yer alması,
- Firmanın stok kontrolünün yetersizliği.

Stok devir hızının yüksek oluşu ise,

- Stok kalitesinin yüksekliği,
- Stok yetersizliği,
- Satılan mamul maliyeti'nin yükselmesi,
- Dönem sonunda stokların bilanço da düşük bir değerle gösterilmesi,
- Stoklar arasında gösterilmesi gereken kalemlerin bilançonun diğer kalemlerinde gösterilmesine bağlanabilir.

Stok Devir Hızı oranının yeterli olup olmadığını belirlemek için genel bir kural geliştirilmemiştir. Bu oran sektörden sektöre değişimler göstermektedir.

Nakit dönüşüm süresi; Alacakların Ortalama Tahsil süresi+Ortalama Stok Devir Süresi

Bu oran bir malın alımından nakde dönüşmesine kadar geçen süreyi göstermektedir. Bu süre ne kadar kısalsa o kadar iyi olur.

⁷⁷ EILENBERGER, G., Betriebliche Finanzwirtschaft, München, 1985, s.23-24 , Weston / Brigham, Essentials of managerial Finance, Sixth Edition, 1982 s.83; Van Home, J. Fundamentals of Financial Management, Second Edition, 1974, s:35

5-5-3-4-)Dönen Varlıkların(İşletme Sermayesi) Devir Hızı Oranı

Bu oran, dönem içinde dönen varlıkların kaç katı kadar satış yapıldığını gösterir.

Dönen Varlıkların(İşletme Sermayesi) Devir Hızı Oranı = Net Satışlar / Dönen Varlıklar

Oranın büyüklüğü firmanın iş hacmi için gerekli finansman ihtiyacını azalttığını ve dönen varlıkların verimli bir şekilde kullanıldığını gösterir. 365 / Dönen Varlıkların(İşletme Sermayesi) Devir Hızı Oranı ile firmanın kaç günlük işletme sermayesi ile çalıştığını gösterir. İşletmenin aşırı likit olması, stoklara aşırı yatırım yapılması, yatırımları devam eden ve satışlarda beklenen artışları gerçekleştiremeyen firmalarda bu oran düşük çıkar.

5-5-3-5-)Maddi Duran Varlıkların Devir Hızı Oranı

Maddi duran varlıkların ne derece verimli kullanıldıklarını ölçmeye yarar.

Maddi Duran Varlıkların Devir Hızı Oranı=Net Satışlar / Ortalama Maddi Duran Varlıklar

Bir firmada maddi duran varlıklar toplam varlık yapısı içinde önemli yer tutuyorsa bu oran düşüktür.

Firma incelenirken bu rasyo sektörün ortalamasından düşükse firmanın sabit varlıklarını endüstrideki diğer bazı firmalar kadar yüksek bir kapasitede kullanmadığı anlaşılır. Finans yöneticisi yeni yatırımlar için fon talep edildiği zaman bunu aklından çıkarmamalıdır.⁷⁸

5-5-3-6-)Aktif (Varlık)Devir Hızı Oranı

Bu oran, aktifin kendisinden kaç kat satışa neden olduğunu gösterir.

Varlık Devir Hızı=Net satışlar / Ortalama Toplam Aktif

⁷⁸ F. Eugene F. (Çevirenler; Özdemir Akmut, Halil Sariaslan), Finansal Yönetimin Temelleri 1, Ankara Üniversitesi Rektörlüğü Yayınları, Brigham-Florida Üniversitesi, 1996, s:269

Varlık devir hızının düşük olması firmada kullanılmayan yada atıl kalan varlıkların bulunduğu konusunda ipucu verebilir. Bir firmada varlık karlılığı, firmanın varlık devir hızı ile kar marjının ortak sonucudur.

$$\text{Net Kar} / \text{Varlık Toplamı} = \text{Net Satışlar} / \text{Varlık toplamı} \times \text{Net Kar} / \text{Net Satışlar}$$

5-5-4-)Karlılık Oranları ⁷⁹

Yatırılan sermayenin firma için doyurucu bir kar sağlama yeteneğini gösterir. Karlılığın düşük olduğu alanlara yatırımcılar sermayelerini bırakmadıkları gibi, girişimciler de yatırım yapmaktan kaçınır. Firmanın karlılık durumunun değerlendirilmesinde;

- Satışların karlılığının (brüt/net kar marjının) iş kolu ortalamasına uygunluğu,
- Satışlarda ve kardaki değişimin nedenleri, artışın miktardan mı yoksa fiyattan mı kaynaklandığı,
- Vergiden önceki ve sonraki karın karşılaştırılması,
- Pay başına karın gösterdiği eğilim

5-5-4-1-)Brüt ve Net Kar Marjı

Brüt kar marjı oranı, faaliyetlerin etkinliğinin yanı sıra işletmenin fiyat politikasına ilişkin bilgilerde verir.

$$\text{Brüt kar marjı} = \frac{\text{Brüt Kar}(\text{Satışlar} - \text{satışların maliyeti})}{\text{Net Satışlar}}$$

Brüt kar arttıkça kar marjının da artacağı ve firma yönetiminin başarılı olacağı söylenebilir. Bu oran, maliyetler değişmediği halde satış fiyatının yükselmesi, satış fiyatı sabit kaldığı halde maliyetlerin düşmesi, maliyetlerdeki düşüşün satış fiyatındaki düşüşten daha hızlı olması gibi nedenlerle yükselebilir.

$$\text{Net kar marjı} = \frac{\text{Vergi Sonrası Kar}}{\text{Net Satışlar}}$$

$$= \frac{\text{Net Kar}}{\text{Net Satışlar}}$$

⁷⁹ Berk, a.g.e. s:45

Net kar marjı oranı da brüt kar marjı oranı gibi yüksek olması istenir.

5-5-4-2-)Öz sermaye Karlılığı

Öz sermaye karlılığı=Vergi sonrası kar/Ortalama öz sermaye

İşletmenin sahip ve sahipleri tarafından sağlanan kaynağın bir birimine düşen kar payını göstermektedir. İşletmenin yönetiminde başarı derecesi ile karlılık durumunun analizinde, anılan oran, önemli bir göstergedir.⁸⁰

Bu oran, firmanın almış olduğu kredinin anapara taksitlerini geri ödemeye yeterli olup olmadığı hakkında bilgi verir. Bu oranın 2 olması istenmekle birlikte, firma gelirinin istikrarlı olması halinde 1,5 olması da yeterlidir.⁸¹

5-5-4-3-)Tüm Varlıkların Karlılığı (Aktif Karlılığı)

Oran, varlıkların işletmede ne ölçüde verimli kullanılıp kullanılmadığının saptanmasında kullanılır. İşletmelerin çalışma sermayesi unsurlarına ve duran varlık unsurlarına yaptıkları yatırımlardan ne kadar kar elde ettikleri bu oran yardımı ile ölçülmeye çalışılır.

Bu oran,

Dönem Net Karı/Toplam Varlık biçiminde belirtilmektedir.⁸²

⁸⁰ Akdoğan ve Nejat Tenker, a.g.e, s:637

⁸¹ Berk, a.g.e, s: 45

⁸² Akdoğan ve Nejat Tenker, a.g.e. s:640

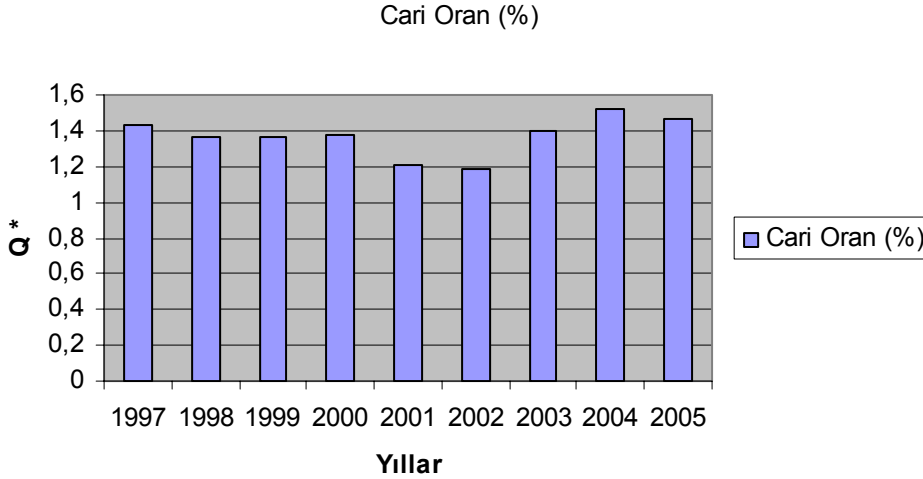
6-) İMKB'DE İŞLEM GÖREN TOFAŞ'IN KRİZ ÖNCESİ DÖNEM, KRİZ DÖNEMİ VE KRİZ SONRASI DÖNEMDE MALİ TABLOLARININ SEKTÖR ORANLARI İLE KARŞILAŞTIRMALI ANALİZİ

6-1-) LİKİDİTE ORANLARININ YORUMU

Tablo 27.Otomotiv Sektörü Cari Oranları

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Cari Oran(%)	1,433	1,363	1,37	1,376	1,203	1,182	1,404	1,519	1,462

Kaynak: TCMB Sektör bilançoları (1997-1999) Standart Oranlar-(Kartiller) 2000,Ankara, 2000, s:217-218
TCMB Sektör bilançoları (2000-2002) Standart Oranlar-(Kartiller) 2003, Ankara, 2003, s:227-228
TCMB Sektör bilançoları (2003-2005) Standart Oranlar-(Kartiller) 2006, Ankara, 2006, s:209-210



Grafik 16. Otomotiv Sektörü Cari Oranları

Kaynak: TCMB Sektör bilançoları (1997-1999) Standart Oranlar-(Kartiller) 2000,Ankara, 2000, s:217-218
TCMB Sektör bilançoları (2000-2002) Standart Oranlar-(Kartiller) 2003, Ankara, 2003, s:227-228
TCMB Sektör bilançoları (2003-2005) Standart Oranlar-(Kartiller) 2006, Ankara, 2006, s:209-210
(*) TCMB sektör tablosundan hesaplanan oran

Tablo 28.Tofaş'ın cari oranları (1997-2007)

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
1,70	0,97	0,70	1,21	1,13	1,12	1,34	1,62	1,53	1,33	1,22

Kaynak: <http://www.imkb.gov.tr/bilanco/mtablodonem.htm>, erişim tarihi: 16.01.2007

Cari oranın 2 olması durumunda, firma ancak dönen varlıklarının yarısından fazlasını kaybettiğinde, kısa vadeli borçlarını ödeme kapasitesini yitirecektir. Cari oranın 2 olması vazgeçilmez bir ölçü olmayıp, dönemlere, sektörlere ve ülkelere göre değişiklik

göstermektedir. Türkiye de dahil olmak üzere az gelişmiş ülkeler için cari oranın 1,5 düzeyinde olması makul olarak kabul edilmiştir.⁸³ Bu tür ülkelerde, değişik nedenlerle makro anlamda ekonomik ve siyasi istikrarı sağlamanın güç olması nedeniyle firmaların 2 gibi yüksek bir cari oranı yakalayamadığı ya da cari oranın bu düzeye ulaşmasının zor olduğu görülmektedir.

1997 ile 2005 yılları arasında Türk otomotiv sektöründe cari oranlar incelendiğinde, dönemler itibariyle bu oranın 1,18 ile 1,51 düzeyinde olduğu görülmektedir. Cari oran, başka bir deyişle sektörün dönen değerlerinin, yine sektörün 1 yıldan kısa vadeli yükümlülüklerini karşılayabilme oranı bu dönemler içerisinde 1,18 ile 1,51 arasında değişmiştir. Sektörün cari oranının en düşük düzeyine 2002 yılında (hemen kriz sonrası dönemde) gerilediği, diğer taraftan en yüksek seviye olan 1,51'e ise sektörde ihracat odaklı üretimin yoğunlaşmaya başladığı 2004 yılında ulaştığı göze çarpmaktadır.

Otomotiv sektöründe cari oranın, en yüksek düzeyini yakaladığı 2004 yılında bile, yukarıda az gelişmiş ülke şartları ile ilgili olarak belirtildiği gibi, 1,51 seviyesine ancak ulaşabildiği görülmektedir. 1997-2005 döneminin ortalaması ise 1,37'dir. Bu anlamda Türk otomotiv sektöründe belirtilen dönemler itibariyle cari oranın ortalama 1,37'de kaldığı, yani gelişmiş ülkelerde yeterli olarak görülen 2'den uzak olduğu ve Türkiye şartlarında makul olarak ulaşılması hedeflenen 1,5'in de altında kaldığı dikkati çekmektedir. Bu durumdan sektörde ödeme gücünün çok ta iyi olmadığı anlaşılmaktadır.

Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.'nin cari oranlarına bakıldığında 1997-2007 yılları arasında bu oranın 0,70 ile 1,70 arasında değiştiği görülmektedir. Tofaş A.Ş.'nin cari oranlarında en başta dikkat çeken özelliğin firmanın cari oranının, dönemler itibariyle Türk otomotiv sektörünün ortalamalarının hem altında kalması (1998, 1999, 2001, 2002) hem de sektör ortalamasının üzerine çıkmasıdır (1997, 2004, 2005) Bu anlamda Tofaş A.Ş.'nin cari oranlarının sektör ortalamalarına göre daha dalgalı bir seyir izlediği ve inişli çıkışlı gerçekleştiği göze çarpmaktadır.

Firmanın dönen varlıklarının, 1 yıldan kısa vadeli borçlarını ödeme kapasitesi 1998 ve 1999 yılında 1'in altına inmiş, diğer dönemlerde 1'in üzerinde gerçekleşmiştir. 2004'de

⁸³ Akgüç, a.g.e.S.172.

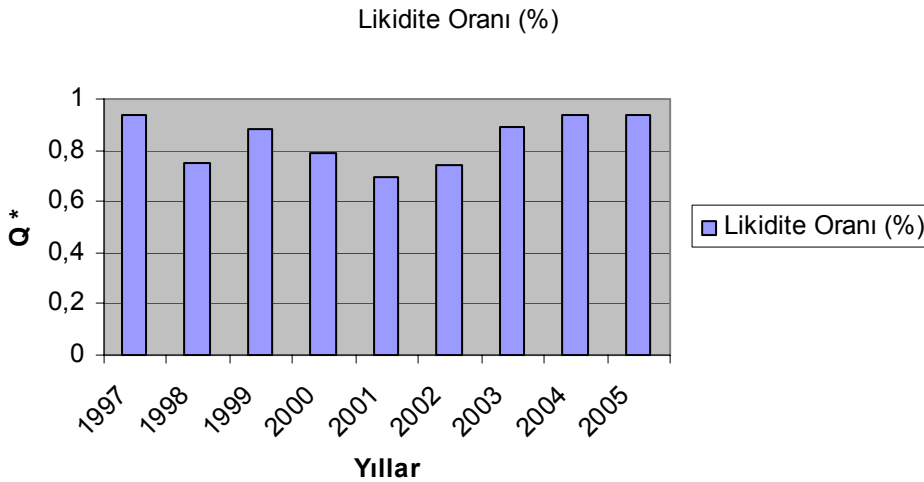
firmanın cari oranı 1,62 ile en yüksek seviyesindedir (aynı yıl sektör ortalaması 1,5'tir.) Sektöre göre firmanın ödeme gücünün daha iyi olduğu anlaşılmaktadır.

Toplam dönen varlıklardan toplam kısa vadeli borçlar çıkarıldığı zaman net işletme sermayesine ulaşılmaktadır. Net işletme sermayesinin pozitif olması istenmektedir. Dönen varlıkların kısa vadeli borçlarla finanse edilmesi ve vade uyumunu göstermesi açısından bakılması gereken bir orandır. Analistler dönen varlıkların kısa vadeli yabancı kaynaklarla, duran varlıklarında uzun vadeli yabancı kaynaklarla finanse edilmesini isterler. Firmanın net işletme sermayesi 1998 ve 1999 yıllarında negatiftir, yani kısa vadeli yabancı kaynakların (borçların) dönen varlıklardan daha fazla arttığını göstermektedir. Diğer tüm yıllarda artarak devam eden bu oran 2000 yılında pozitif dönmüş, 2001 kriz döneminde dahi artmaya devam etmiştir. En büyük artış 2003 yılında yaşanmıştır. (%260)

Tablo 29. Otomotiv Sektörü Likidite Oranları

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Likidite Oranı(%)	0,934	0,748	0,886	0,791	0,694	0,745	0,887	0,935	0,941

Kaynak: TCMB Sektör bilançoları (1997-1999) Standart Oranlar-(Kartiller) 2000,Ankara, 2000, s:217-218
TCMB Sektör bilançoları (2000-2002) Standart Oranlar-(Kartiller) 2003, Ankara, 2003, s:227-228
TCMB Sektör bilançoları (2003-2005) Standart Oranlar-(Kartiller) 2006, Ankara, 2006, s:209-210



Grafik 17. Otomotiv Sektörü Likidite Oranları

Kaynak: TCMB Sektör bilançoları (1997-1999) Standart Oranlar-(Kartiller) 2000,Ankara, 2000, s:217-218
TCMB Sektör bilançoları (2000-2002) Standart Oranlar-(Kartiller) 2003, Ankara, 2003, s:227-228
TCMB Sektör bilançoları (2003-2005) Standart Oranlar-(Kartiller) 2006, Ankara, 2006, s:209-210
(*) TCMB sektör tablosundan hesaplanan oran

Tablo 30.Tofaş'ın likidite oranları(1997-2007)

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
1,42	0,68	0,5	0,88	0,94	0,98	1,12	1,3	1,33	1,16	0,99

Kaynak: <http://www.imkb.gov.tr/bilanco/mtablodonem.htm>, erişim tarihi: 16.01.2007

Likidite oranı diğer bir deyişle asit test oranı, cari oranı tamamlayan bir oran olup, firmanın likiditesi açısından cari oranla beraber değerlendirilmesi, kredi veren kurumlar ya da farklı sebeplerle inceleme yapan firmalar için daha gerçekçi bir sonuç ortaya çıkartacaktır. Cari oran bir yıldan kısa vadeli değerlerinin, firmanın yine bir yıldan kısa vadeli yükümlülüklerini karşılayabilme kapasitesini ölçerken, likidite oranında bir yıldan kısa vadeli değerlerden stoklar ve diğer dönen varlıklar çıkarılmaktadır.

Otomotiv sektöründe likidite oranı, 1997-2005 yılları arasında 0,69 ile 0,94 arasında değiştiği görülmüştür. En düşük oran 2001 yılında yani kriz döneminde yaşanmış olup bir önceki yıla göre düşüş %14'tür. En yüksek oran ise 2005 yılında yaşanmıştır. Sektörde 2001 yılında itibaren likidite oranının artması olumlu bir tablo ortaya çıkarmaktadır. 1997-2005 yıllarının ortalama değeri 0,84 olup gelişmiş ülkelerde geçerli olan 1 oranının altında seyretmektedir.

Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.'nin likidite oranlarına bakıldığında 1997-2006 yılları arasında 0,50 ile 1,42 arasında değiştiği gözlenmektedir. 1997-2006 dönemi ortalaması ise 1,02 olup sektörün üzerinde ve yeterli seviyede likidite yaratabilen yani firma likiditesi yüksek değerlerini paraya çevirdiğinde kısa süreli borçlarını ödeme gücü olduğunu göstermektedir. En yüksek oran 1997 yılında gerçekleşirken, en düşük oran 1999 yılında gözlemlenmiştir. 1999 yılından sonra likidite oranı, 2006 yılına kadar artarak devam etmiştir. Bir önceki yıla göre 2006 yılında 1,33'ten 1,16'ya gerilemiştir. Kriz döneminde bile (2001 yılı) bu oranın bir önceki yıla göre %6 oranında artış göstermesi dikkat çekicidir.

6-2-) FİNANSAL YAPI ORANLARININ YORUMU

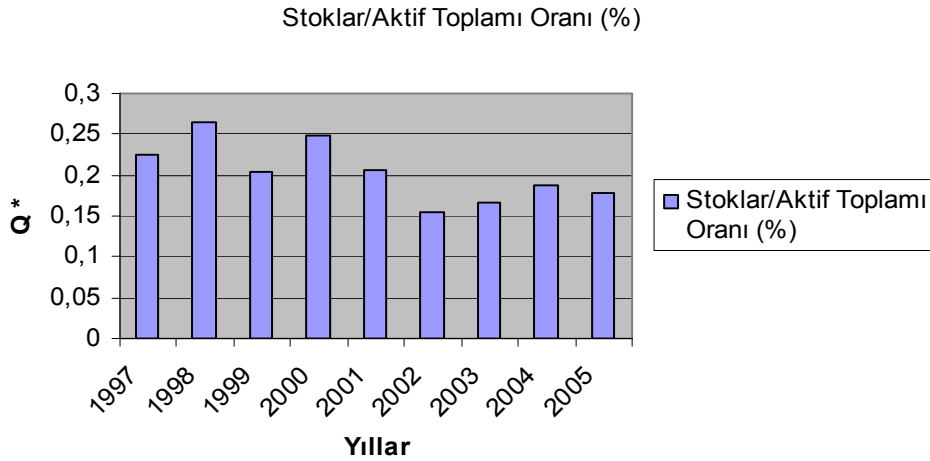
Tablo 31. Otomotiv Sektörü Stoklar/Aktif Toplamı Oranları

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stoklar/Aktif Toplamı Oranı (%)	0,224	0,266	0,203	0,248	0,207	0,154	0,167	0,187	0,177

Kaynak: TCMB Sektör bilançoları (1997-1999) Standart Oranlar-(Kartiller) 2000, Ankara, 2000, s:217-218

TCMB Sektör bilançoları (2000-2002) Standart Oranlar-(Kartiller) 2003, Ankara, 2003, s:227-228

TCMB Sektör bilançoları (2003-2005) Standart Oranlar-(Kartiller) 2006, Ankara, 2006, s:209-210



Grafik 18. Otomotiv Sektörü Stoklar/Aktif Toplamı Oranlar

Kaynak: TCMB Sektör bilançoları (1997-1999) Standart Oranlar-(Kartiller) 2000, Ankara, 2000, s:217-218

TCMB Sektör bilançoları (2000-2002) Standart Oranlar-(Kartiller) 2003, Ankara, 2003, s:227-228

TCMB Sektör bilançoları (2003-2005) Standart Oranlar-(Kartiller) 2006, Ankara, 2006, s:209-210

(*) TCMB sektör tablosundan hesaplanan oran

Tablo 32.Tofaş'ın Stoklar/Aktif Toplamı Oranı (1997-2007)

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
0,1	0,19	0,11	0,12	0,09	0,06	0,08	0,11	0,01	0,06	0,09

Kaynak: <http://www.imkb.gov.tr/bilanco/mtablodonem.htm>, erişim tarihi: 16.01.2007

Stoklar/aktif toplamı oranı, toplam aktifin içinde stokların ne kadar yer kapladığını anlamamızı yardımcı olmaktadır. Firmalar stok politikasına önem vererek ellerinde çok fazla stok tutmamaya, ancak ihtiyaçları karşılayacak kadar stok tutmaya dikkat ederler. Bu hassas denge sektörden sektöre hatta firmadan firmaya değişiklik göstermektedir.

Otomotiv sektöründe stoklar/aktif toplamı oranı %15,4 ile %26,6 arasında değişmektedir. 2001 ve 2002 yılında krizin etkisiyle stoklarda düşüş yaşanmış, 9 yılın ortalaması ise %20,3 olarak gerçekleşmiştir.

Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.'nin stoklar/aktif toplamı oranının sektörün altında olduğu dikkat çekicidir. 1997-2006 yılları arasında %1 ile %19 arasında değişmektedir. Sektörle paralel olarak firmada da 2001 kriz yılında toplam aktif içerisindeki stokların düştüğü gözlenmektedir. Diğer yıllarda ise inişli çıkışlı bir seyir gözlenmektedir.

Tablo 33. Otomotiv Sektörü Kısa Vadeli Alacaklar/Aktif Toplamı Oranı

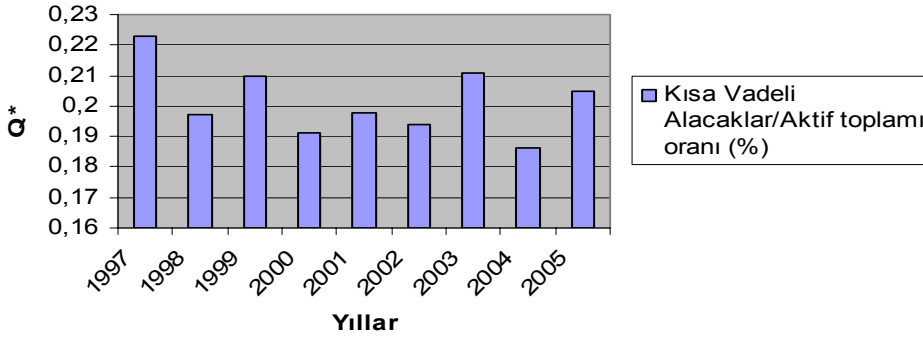
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Kısa Vadeli Alacaklar/Aktif toplamı oranı (%)	0,223	0,197	0,21	0,191	0,198	0,194	0,211	0,186	0,205

Kaynak: TCMB Sektör bilançoları (1997-1999) Standart Oranlar-(Kartiller) 2000, Ankara, 2000, s:217-218

TCMB Sektör bilançoları (2000-2002) Standart Oranlar-(Kartiller) 2003, Ankara, 2003, s:227-228

TCMB Sektör bilançoları (2003-2005) Standart Oranlar-(Kartiller) 2006, Ankara, 2006, s:209-210

Kısa Vadeli Alacaklar/Aktif toplamı oranı (%)

**Grafik 19. Otomotiv Sektörü Kısa Vadeli Alacaklar/Aktif Toplamı Oranı**

Kaynak: TCMB Sektör bilançoları (1997-1999) Standart Oranlar-(Kartiller) 2000, Ankara, 2000, s:217-218

TCMB Sektör bilançoları (2000-2002) Standart Oranlar-(Kartiller) 2003, Ankara, 2003, s:227-228

TCMB Sektör bilançoları (2003-2005) Standart Oranlar-(Kartiller) 2006, Ankara, 2006, s:209-210

(*) TCMB sektör tablosundan hesaplanan oran

Tablo 34. Tofaş'ın Kısa Vadeli Alacaklar/Aktif Toplamı Oranı (1997-2007)

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
0,26	0,31	0,22	0,19	0,31	0,24	0,24	0,25	0,24	0,21	0,23

Kaynak: <http://www.imkb.gov.tr/bilanco/mtablodonem.htm>, erişim tarihi: 16.01.2007

Bu oran, firmanın aktif toplamını yüzde kaçının kısa vadeli alacaklarla finanse ettiğini ortaya koyar. Aktif toplamı ve kısa vadeli alacaklar arasındaki uyum önemlidir. Sektörde 1997-2005 yılları arasında 0,186 ile 0,223 arasında değişmektedir. 2001 yılında artış gösteren bu oran 2004 yılında düşmüş ve 2005 yılında 0,205'e yükselmiştir.

Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.'de ise %19 ile %31 arasında değişmektedir. 2001 yılında ciddi oranda artan bu oranın (bir önceki yıla göre %63) yıllar itibariyle düştüğü gözlenmiştir. 2001 yılındaki artışın ülkedeki kriz nedeniyle, Tofaş'ta alacaklardaki artış olarak kendisini göstermiştir. Kriz döneminde yaşanan alacak sıkıntısı Tofaş'a da yansımış, ancak diğer dönemlerde firmanın alacaklarını kontrol altına alabilmiş olduğu gözlenmektedir.

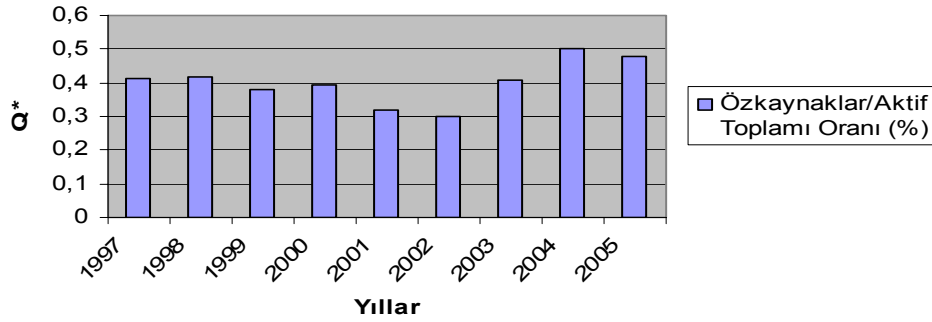
Tablo 35. Otomotiv Sektörü Öz kaynaklar/Aktif Toplamı Oranı

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Öz kaynaklar/Aktif Toplamı Oranı (%)	0,411	0,419	0,382	0,396	0,318	0,298	0,406	0,503	0,479

Kaynak: TCMB Sektör bilançoları (1997-1999) Standart Oranlar-(Kartiller) 2000, Ankara, 2000, s:217-218

TCMB Sektör bilançoları (2000-2002) Standart Oranlar-(Kartiller) 2003, Ankara, 2003, s:227-228

TCMB Sektör bilançoları (2003-2005) Standart Oranlar-(Kartiller) 2006, Ankara, 2006, s:209-210

Özkaynaklar/Aktif Toplamı Oranı (%)**Grafik 20. Otomotiv Sektörü Öz kaynaklar/Aktif Toplamı Oranı**

Kaynak: TCMB Sektör bilançoları (1997-1999) Standart Oranlar-(Kartiller) 2000, Ankara, 2000, s:217-218

TCMB Sektör bilançoları (2000-2002) Standart Oranlar-(Kartiller) 2003, Ankara, 2003, s:227-228

TCMB Sektör bilançoları (2003-2005) Standart Oranlar-(Kartiller) 2006, Ankara, 2006, s:209-210

(*) TCMB sektör tablosundan hesaplanan oran

Tablo 36. Tofaş'ın Öz kaynaklar/Aktif Toplamı Oranı(1997-2007)

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
0,49	0,3	0,36	0,37	0,27	0,42	0,46	0,53	0,54	0,42	0,37

Kaynak: <http://www.imkb.gov.tr/bilanco/mtablodonem.htm>, erişim tarihi: 16.01.2007

Bu oran, aktif ve pasif toplamı eşit olduğu için öz kaynakların bu toplamlar içerisinde nasıl bir yer kapladığı üzerinde durmaktadır. Firma sahip ya da sahiplerinin kattığı sermaye ile aktif/pasif toplamı arasındaki ilişkiyi gösterir. Öz sermayesi yüksek olan firmaların kendi kaynakları ile mali yapılarını finanse edip yabancı kaynaklara, banka kredilerine daha az ihtiyaç duyduğu anlamına gelmektedir.

Sektörde 1997-2005 yılları arasında %29,8 ile %50,3 arasında değişmektedir. Dönemin ortalaması %40,1'dir. 2001 yılında bir önceki döneme göre %24 oranında düşüş yaşanmıştır. Bu dönemde sektörde, firma sahiplerinin kattığı sermaye yetersiz gelmiş yabancı kaynak kullanımına yönelinmiştir. 2002 yılında da düşüşüne devam eden bu oran 2003 yılında %36 artmış (29,8'den 40,6'ya yükselmiş) ve 2005 yılında %47,9'a yükselmiştir.

Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.'de 1997-2007 yılları arasında bu oran %27 ile %54 arasında değişmekte olup, ortalama sektörün ortalamasına çok yakındır. (%41,1).

Sektörle paralel olarak, kriz döneminde (2001 yılı) bir önceki döneme göre %37 oranında düşüş yaşanmış olup, 2002 yılından itibaren yükselmeye devam etmiş ve en yüksek değere 2005 yılında (%54) ulaşmıştır. Firmanın sermaye yapısının yıllar itibariyle iyileşmesi nedeniyle, yabancı kaynak kullanımından daha az yararlandığı görülmektedir. Özkaynağı giderek iyileşen firmanın banka kredisi kullanımı azalmış ve kriz döneminde bu durum olumlu bir şekilde firmaya yansımıştır. Firma bu dönemde uzun vadeli borçlarını ve faizlerini ödemede herhangi bir güçlükle karşılaşmayacağı imajını vermektedir.

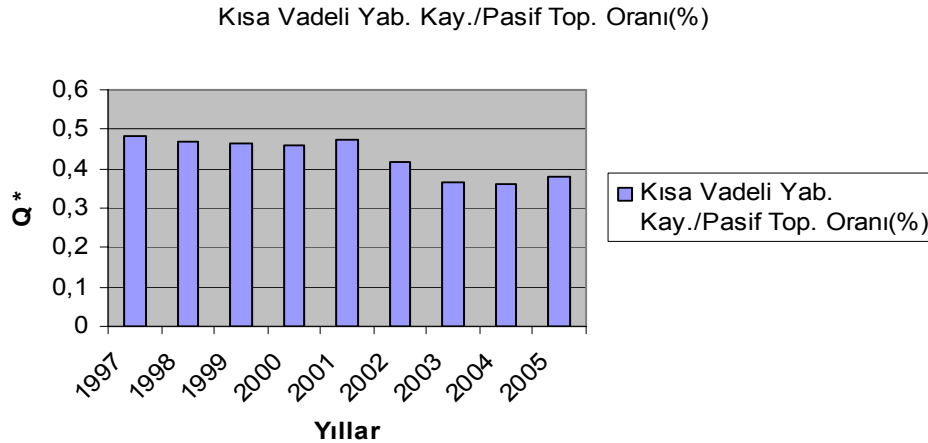
Tablo 37. Otomotiv Sektörü Kısa Vadeli Yabancı Kaynak/Pasif Toplamı Oranı

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Kısa Vadeli Yab. Kay./Pasif Top. Oranı(%)	0,482	0,468	0,464	0,461	0,475	0,418	0,366	0,361	0,382

Kaynak: TCMB Sektör bilançoları (1997-1999) Standart Oranlar-(Kartiller) 2000, Ankara, 2000, s:217-218

TCMB Sektör bilançoları (2000-2002) Standart Oranlar-(Kartiller) 2003, Ankara, 2003, s:227-228

TCMB Sektör bilançoları (2003-2005) Standart Oranlar-(Kartiller) 2006, Ankara, 2006, s:209-210



Grafik 21. Otomotiv Sektörü Kısa Vadeli Yabancı Kaynak/Pasif Toplamı Oranı

Kaynak: TCMB Sektör bilançoları (1997-1999) Standart Oranlar-(Kartiller) 2000, Ankara, 2000, s:217-218

TCMB Sektör bilançoları (2000-2002) Standart Oranlar-(Kartiller) 2003, Ankara, 2003, s:227-228

TCMB Sektör bilançoları (2003-2005) Standart Oranlar-(Kartiller) 2006, Ankara, 2006, s:209-210

(*) TCMB sektör tablosundan hesaplanan oran

Tablo 38. Tofaş'ın Kısa Vadeli Yabancı Kaynak/Pasif Toplamı Oranı (1997-2007)

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
0,37	0,63	0,56	0,37	0,45	0,39	0,38	0,33	0,38	0,39	0,38

Kaynak: <http://www.imkb.gov.tr/bilanco/mtablodonem.htm>, erişim tarihi: 16.01.2007

Sektörde bu oran, %36,1 ile %48,2 arasında değişmektedir. 2001 yılında krizin etkisiyle banka kredisi kullanımına gidilmiş 2002 yılından itibaren düşüş yaşanmıştır. 2005 yılında ise 38,2'ye yükselmiştir.

Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş. sektör ile paralel ilerlemiş ve 2001 yılında öz kaynaklardaki azalmanın neticesinde kısa vadeli yabancı kaynak kullanımına gidilmiş ve bu dönemde bu oran %21 artış göstermiştir. 2002, 2003 ve 2004 yıllarında yine sektörle paralel hareketle düşüş yaşanmış ancak 2005 yılında %15 artmıştır. Sektörden farklı olarak ve dikkati çeken nokta 1998 yılında %63'e yükselmiştir. Bu dönemdeki kısa vadeli yabancı kaynak kullanımı ciddi oranda yükselmiş ve diğer hiçbir dönemde bu kadar artış gözlenmemiştir. Bu dönemde kısa vadeli banka kredi kullanımının kısa vadeli yabancı kaynaklar içinde en yüksek paya sahip olduğu (%63'ün içinde %31 ile) 2. sırada %26 ile ticari borçların geldiği görülmüştür. Dönem ortalaması %42'dir. 2003-2007 yılları arasında ortalamanın üzerine çıkmadığı gözlenmiştir. Firma bu yıllarda banka kredisi kullanımını azaltmış (%3'e düşmüş), piyasaya borçlanmayı tercih ederek ticari borçlarını arttırmıştır. (2006 yılında %39 içerisinde %32'ye yükselmiştir.) Firma tüm dönemlerde piyasaya borçlanmayı tercih ederek yani ticari borçlar kalemini artırarak (1999 yılı hariç), banka riskine daha az girmiş ve bunun sonucunda da kriz döneminden daha az hasar alan bir yapıya bürünmüştür.

Tablo 39. Otomotiv Sektörü Uzun Vadeli Yabancı Kaynak/Pasif Toplamı Oranı

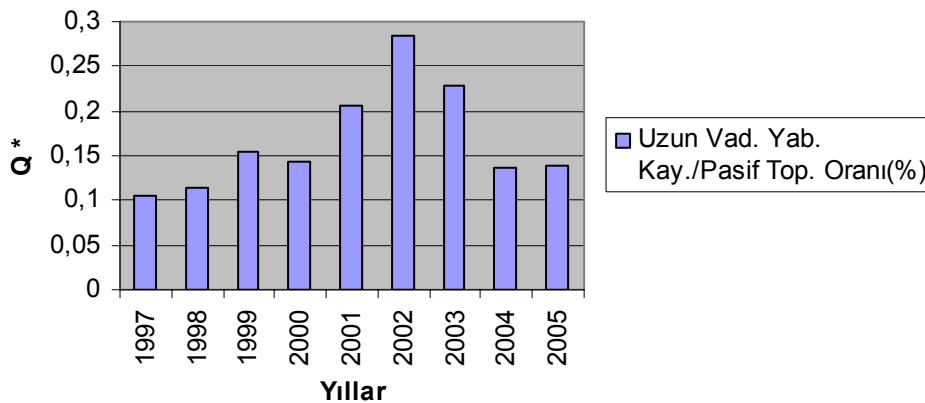
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Uzun Vad. Yab. Kay./Pasif Top. Oranı(%)	0,106	0,114	0,154	0,143	0,207	0,284	0,228	0,136	0,139

Kaynak: TCMB Sektör bilançoları (1997-1999) Standart Oranlar-(Kartiller) 2000, Ankara, 2000, s:217-218

TCMB Sektör bilançoları (2000-2002) Standart Oranlar-(Kartiller) 2003, Ankara, 2003, s:227-228

TCMB Sektör bilançoları (2003-2005) Standart Oranlar-(Kartiller) 2006, Ankara, 2006, s:209-210

Uzun Vad. Yab. Kay./Pasif Top. Oranı(%)



Grafik 22. Otomotiv Sektörü Uzun Vadeli Yabancı Kaynak/Pasif Toplamı Oranı

Kaynak: TCMB Sektör bilançoları (1997-1999) Standart Oranlar-(Kartiller) 2000, Ankara, 2000, s:217-218

TCMB Sektör bilançoları (2000-2002) Standart Oranlar-(Kartiller) 2003, Ankara, 2003, s:227-228

TCMB Sektör bilançoları (2003-2005) Standart Oranlar-(Kartiller) 2006, Ankara, 2006, s:209-210

(*) TCMB sektör tablosundan hesaplanan oran

Tablo 40.Tofaş'ın Uzun Vadeli Yabancı Kaynaklar/Pasif Toplamı Oranı (1997-2007)

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
0,14	0,08	0,07	0,26	0,28	0,19	0,16	0,14	0,08	0,19	0,26

Kaynak: <http://www.imkb.gov.tr/bilanco/mtablodonem.htm>, erişim tarihi: 16.01.2007

Bu oran, borçların vadesi konusunda fikir verir. Uzun vadeli yabancı kaynaklara firmalar genellikle yatırım yaptıkları zaman, leasing yada faktöring kullanımlarında yönelirler.

Sektörde 1997-2005 yıllarında %10,6 ile %28,4 arasında değişmektedir. Kısa vadeli yabancı kaynaklarda olduğu gibi uzun vadeli yabancı kaynaklarda da 2001 kriz yılında artış gözlenmektedir. (bir önceki yıla göre %44 artış) Bu dönemlerin ortalaması 16,7'dir. Krizin etkisiyle uzun vadeli borçlanmayı seçen sektörde, ortalamanın üzerine 2001, 2002 ve 2003 yıllarında çıkmıştır.

Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.'de 1997-2007 yıllarının ortalaması %16'dır. 2001 yılında %28'e çıkan oran 2006 yılında %19'a kadar düşmüştür. Dikkat çeken artış 2000 yılında gerçekleşmiş, uzun vadeli yabancı kaynak kullanımı yaklaşık 4 katına çıkmıştır. Bu dönemden itibaren uzun vadeli banka kredisi kullanımını artmış, 2003 yılından itibaren de düşüş göstermeye başlamıştır. 2005 yılında kısa vadeli yabancı kaynak ve öz kaynaktaki artışın neticesinde uzun vadeli yabancı kaynağın pasif toplamı içerisinde düşük bir orana sahip olduğu gözlemlenmektedir.

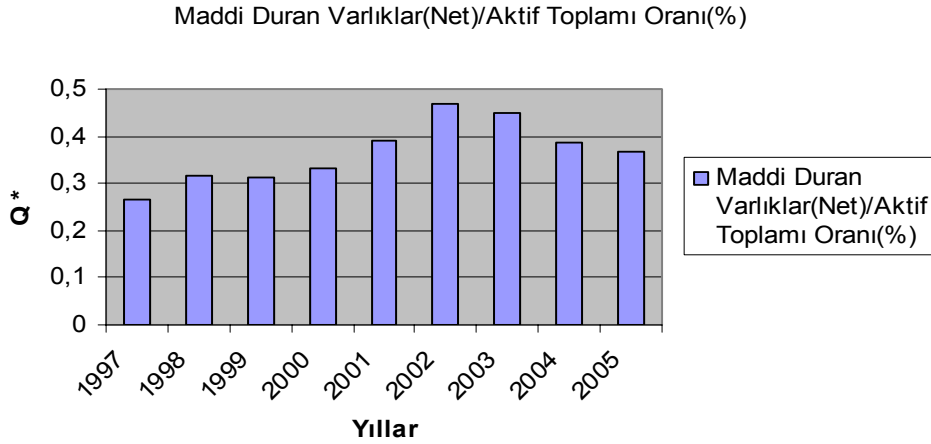
Tablo 41. Otomotiv Sektörü Maddi Duran Varlıklar (net)/Aktif Toplamı Oranı

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Maddi Duran Varlıklar(Net)/Aktif Toplamı Oranı(%)	0,265	0,318	0,313	0,333	0,392	0,47	0,449	0,385	0,366

Kaynak: TCMB Sektör bilançoları (1997-1999) Standart Oranlar-(Kartiller) 2000, Ankara, 2000, s:217-218

TCMB Sektör bilançoları (2000-2002) Standart Oranlar-(Kartiller) 2003, Ankara, 2003, s:227-228

TCMB Sektör bilançoları (2003-2005) Standart Oranlar-(Kartiller) 2006, Ankara, 2006, s:209-210



Grafik 23. Otomotiv Sektörü Maddi Duran Varlıklar (net)/Aktif Toplamı Oranı

Kaynak: TCMB Sektör bilançoları (1997-1999) Standart Oranlar-(Kartiller) 2000, Ankara, 2000, s:217-218

TCMB Sektör bilançoları (2000-2002) Standart Oranlar-(Kartiller) 2003, Ankara, 2003, s:227-228

TCMB Sektör bilançoları (2003-2005) Standart Oranlar-(Kartiller) 2006, Ankara, 2006, s:209-210

(*) TCMB sektör tablosundan hesaplanan oran

Tablo 42.Tofaş'ın Maddi Duran Varlıklar/Aktif Toplamı Oranı (1997-2007)

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
0,29	0,37	0,6	0,54	0,48	0,43	0,37	0,34	0,25	0,31	0,32

Kaynak: <http://www.imkb.gov.tr/bilanco/mtablodonem.htm>, erişim tarihi: 16.01.2007

Bu oran, amortisman çıkarıldıktan sonra bulunan net maddi duran varlıkların aktif içerisindeki payını gösterir. Sektörde, 1997-2005 yılları arasında %26,5 ile %47 arasında değişmektedir.2000-2002 yılları arasında artan oran, 2002 yılından sonra düşmüştür.

Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.'de 1997-2007 dönemi ortalaması %39'dur. 1998-2002 yılları arasında ortalamanın üzerinde seyretmiştir. Bu oranın en yüksek 2000 yılında(%54) olduğu görülmüştür. 2003-2006 yılları arasında düşmesine rağmen, maddi duran varlıkların aktif toplamı içerisinde diğer bilanço kalemleri ile karşılaştırıldığında en büyük orana sahip olduğu görülmektedir.

6-3-) DEVİR HIZI ORANLARININ YORUMU

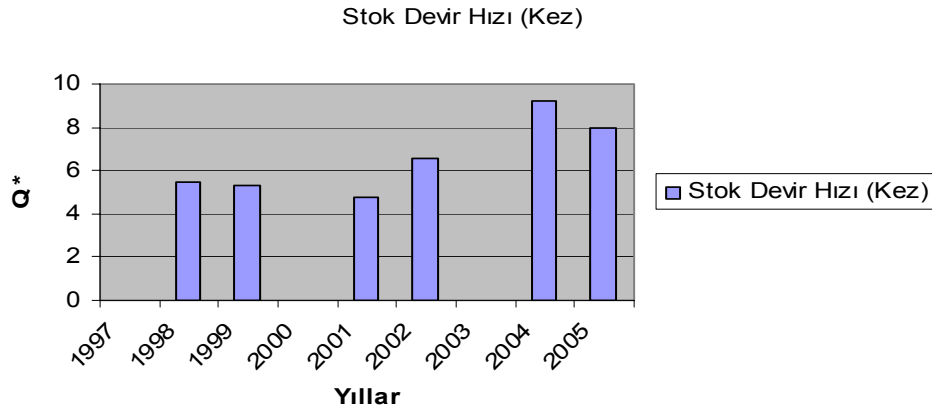
Tablo 43. Otomotiv Sektörü Stok Devir Hızı

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stok Devir Hızı (Kez)	0	5.5	5.3	0	4.8	6.6	0	9.2	8

Kaynak: TCMB Sektör bilançoları (1997-1999) Standart Oranlar-(Kartiller) 2000,Ankara, 2000, s:217-218

TCMB Sektör bilançoları (2000-2002) Standart Oranlar-(Kartiller) 2003, Ankara, 2003, s:227-228

TCMB Sektör bilançoları (2003-2005) Standart Oranlar-(Kartiller) 2006, Ankara, 2006, s:209-210



Grafik 24. Otomotiv Sektörü Stok Devir Hızı

Kaynak: TCMB Sektör bilançoları (1997-1999) Standart Oranlar-(Kartiller) 2000, Ankara, 2000, s:217-218

TCMB Sektör bilançoları (2000-2002) Standart Oranlar-(Kartiller) 2003, Ankara, 2003, s:227-228

TCMB Sektör bilançoları (2003-2005) Standart Oranlar-(Kartiller) 2006, Ankara, 2006, s:209-210

(*) TCMB sektör tablosundan hesaplanan oran

Tablo 44.Tofaş'ın Stok Devir Hızı(1997-2007)

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
10,5	9,04	8,85	13,6	16,3	19	16,4	15,2	14,2	18	14,7

Kaynak: <http://www.imkb.gov.tr/bilanco/mtablodonem.htm>, erişim tarihi: 16.01.2007

Tablo 45.Tofaş'ın Stok Bekleme Süresi (gün)

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
34,7	40,3	41,2	26,8	22,4	19,2	22,2	24	25,7	20,2	24,8

Stok devir hızı, stokların likiditesi açısından iyi bir göstergedir ve stokların satışı ve firmaya nakit olarak girme süresi dikkat edilecek noktalar arasında yer almaktadır. Bu oran stokların kalitesi, firmada paraya dönme süresi, stokların likiditesi hakkında bilgi verir.

Sektörde stok devir hızının bazı yıllarda 0 olması dikkat çekicidir. En yüksek 9,2 ile 2004 yılındadır. Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.'de ise tüm yıllarda sektörün üzerinde olduğu görülmektedir. Bu da bir dönemde malların stokta beklemeden hemen satıldığının ve stok sirkülasyonunun olduğu anlamına gelmektedir. Firmada 1997-2007 dönemi ortalaması 14,1'dir. Firmada 2006 yılında 18,05 ile 2002 yılındaki yüksek düzeye yaklaşmış olması dikkat çekicidir. Kriz döneminde (2001 yılı) firmada da sektörde de stok devir hızında artış yaşanmıştır. Stoklar/aktif toplamının sektöre göre düşük olmasına bağlı olarak, genelde, sektörden farklı olarak firmanın mallarını bekletmeden hemen sattığı, kriz döneminde dahi stokları eritme konusunda sorun yaşanmadığı gözlemlenmektedir.

Stokta bekleme süresine gün olarak bakıldığında, 2000-2001 (kriz dönemi) ve 2002 yıllarındaki düşüş dikkat çekicidir. Yani 2001 yılında firmanın 22 günde bir stoklarını sattığını göstermektedir. Tüm dönemlere bakıldığında firmanın stoklarında herhangi bir sorun olmadığı ortalama 27 günde stoklarını erittiğini görülmektedir.

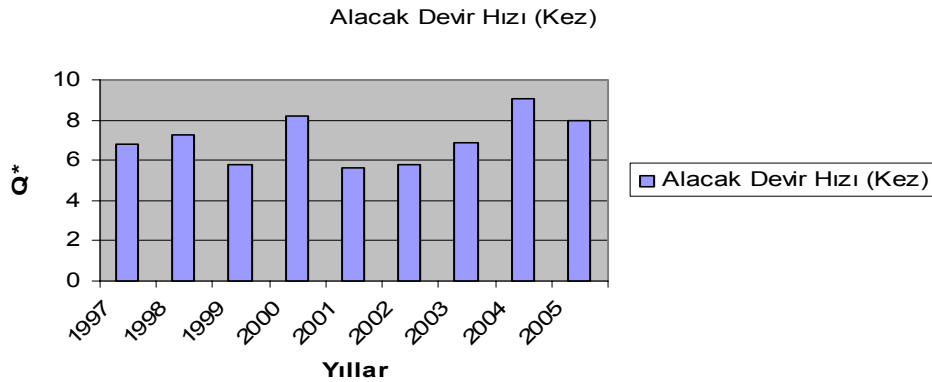
Tablo 46. Otomotiv Sektörü Alacak Devir Hızı

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Alacak Devir Hızı (Kez)	6.8	7.3	5.8	8.2	5.6	5.8	6.9	9.1	8

Kaynak: TCMB Sektör bilançoları (1997-1999) Standart Oranlar-(Kartiller) 2000, Ankara, 2000, s:217-218

TCMB Sektör bilançoları (2000-2002) Standart Oranlar-(Kartiller) 2003, Ankara, 2003, s:227-228

TCMB Sektör bilançoları (2003-2005) Standart Oranlar-(Kartiller) 2006, Ankara, 2006, s:209-210



Grafik 25. Otomotiv Sektörü Alacak Devir Hızı

Kaynak: TCMB Sektör bilançoları (1997-1999) Standart Oranlar-(Kartiller) 2000, Ankara, 2000, s:217-218

TCMB Sektör bilançoları (2000-2002) Standart Oranlar-(Kartiller) 2003, Ankara, 2003, s:227-228

TCMB Sektör bilançoları (2003-2005) Standart Oranlar-(Kartiller) 2006, Ankara, 2006, s:209-210

(*) TCMB sektör tablosundan hesaplanan oran

Tablo 47. Tofaş'ın Alacak Devir Hızı(1997-2007)

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
4,95	5,28	5,79	9,51	6,68	4,88	5,31	6,46	5,91	6,43	5,97

Kaynak: <http://www.imkb.gov.tr/bilanco/mtablodonem.htm>, erişim tarihi: 16.01.2007

Tablo 48. Tofaş'ın Alacakların Ortalama Tahsil Süresi(gün)

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
73,7	69,1	63	38,3	54,6	74,8	68,7	56,4	61,7	56,7	61,1

Alacak devir hızı, alacakların bir dönem içinde kaç kez tahsil edildiğini gösterir. Oranın yüksek çıkması alacakların kısa sürede ve kolay tahsil edildiğini, işletmenin daha az finansmana gereksinim duyduğu ve daha az işletme sermayesini alacaklara bağladığını gösterir.

Sektörde 1997-2005 yılı ortalaması 7 kezdir. 2001 kriz yılında bu oranın düştüğü yani alacak devir hızının yavaşladığı, alacakların tahsilatının zorlaştığı ve tahsilat süresinin uzadığı anlamına gelmektedir. Sonraki yıllarda yükselmeye başlayan bu oran, 2005 yılında tekrar düşüş göstermiştir.

Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.'de, 11 yılın ortalaması 6,1'dir. Sektörle paralel hareket etmiş olan bu oran 2001 kriz yılında düşmüş sonraki yıllarda yükselmeye başlamış ve 2005 yılında tekrar düşmüştür. En yüksek alacak devir hızı 2000 yılında görülmektedir.

Alacakların ortalama tahsil süresine gün olarak baktığımızda ise en az gün sayısı 2000 yılındadır. Alacak tahsil süresinin dalgalı bir seyir izlediği gözlenmekle beraber, firma zaman zaman alacaklarını tahsilatın da zorlanmamış kim zamanda (örneğin 2001 kriz dönemi) zorlanmıştır.

Tablo 49. Otomotiv Sektörü Özkaynaklar Devir Hızı

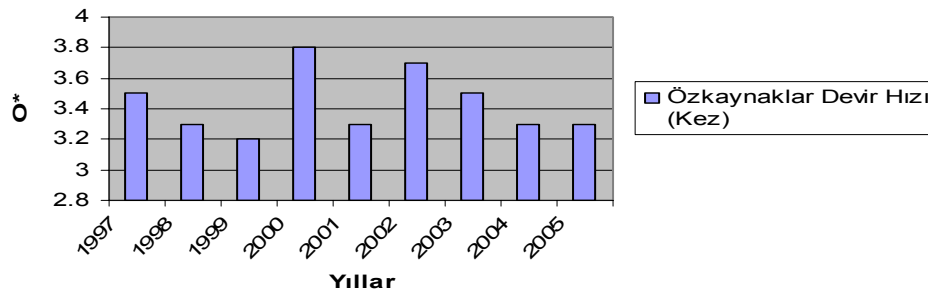
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Özkaynaklar Devir Hızı (Kez)	3.5	3.3	3.2	3.8	3.3	3.7	3.5	3.3	3.3

Kaynak: TCMB Sektör bilançoları (1997-1999) Standart Oranlar-(Kartiller) 2000, Ankara, 2000, s:217-218

TCMB Sektör bilançoları (2000-2002) Standart Oranlar-(Kartiller) 2003, Ankara, 2003, s:227-228

TCMB Sektör bilançoları (2003-2005) Standart Oranlar-(Kartiller) 2006, Ankara, 2006, s:209-210

Özkaynaklar Devir Hızı (Kez)



Grafik 26. Otomotiv Sektörü Özkaynaklar Devir Hızı

Kaynak: TCMB Sektör bilançoları (1997-1999) Standart Oranlar-(Kartiller) 2000, Ankara, 2000, s:217-218

TCMB Sektör bilançoları (2000-2002) Standart Oranlar-(Kartiller) 2003, Ankara, 2003, s:227-228

TCMB Sektör bilançoları (2003-2005) Standart Oranlar-(Kartiller) 2006, Ankara, 2006, s:209-210

(*) TCMB sektör tablosundan hesaplanan oran

Tablo 50. Tofaş'ın Öz kaynak Devir Hızı(1997-2007)

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
2,65	4,11	4,54	5,23	6,1	2,82	2,93	3,22	2,7	3,02	3,36

Kaynak: <http://www.imkb.gov.tr/bilanco/mtablodonem.htm>, erişim tarihi: 16.01.2007

Bu oran firmanın öz sermayesini ne ölçüde verimli kullandığını gösterir. Bu oranın yüksek oluşu firmanın sermayesini etkin bir biçimde kullandığını gösterir.

Sektörde 1997-2005 yılları ortalaması 3,4'tür. Yıllar itibariyle aynı düzeyde olan bu oran, 2000 yılında 3,8 ile en yüksek seviyesine ulaşmıştır.

Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.'de 1997-2007 yılları arasında en yüksek oranın (6,1) ile 2001 kriz yılında, en düşük 1997 (2,65) yılında olduğu görülmüştür. Kriz yılındaki artış, firmanın kriz döneminde sermayesini etkin bir biçimde kullandığını ifade etmektedir. Ancak Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.'de 1998-2007 yılları arasında bilançosunda öz sermayenin oransal değeri %30 ve %54 arasında değişmekte olup, sermaye yeterli seviyededir. Dolayısıyla kriz yılındaki artış sermayesi yeterli olan firmada sermayenin etkin biçimde kullanıldığını göstermektedir.

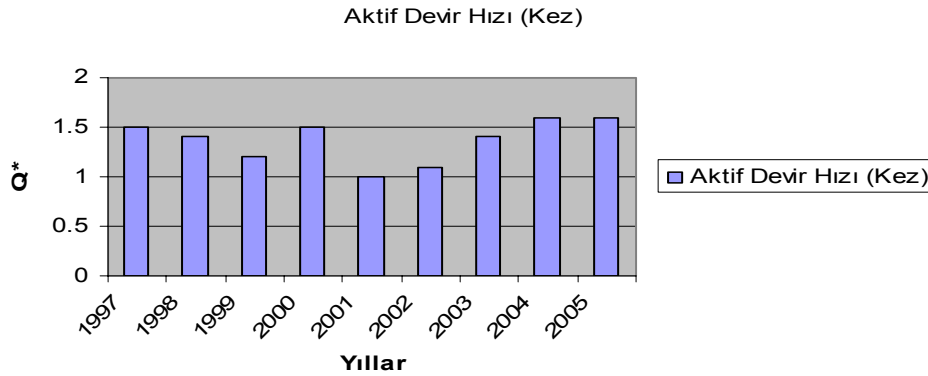
Tablo 51. Otomotiv Sektörü Aktif Devir Hızı

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Aktif Devir Hızı (Kez)	1.5	1.4	1.2	1.5	1	1.1	1.4	1.6	1.6

Kaynak: TCMB Sektör bilançoları (1997-1999) Standart Oranlar-(Kartiller) 2000, Ankara, 2000, s:217-218

TCMB Sektör bilançoları (2000-2002) Standart Oranlar-(Kartiller) 2003, Ankara, 2003, s:227-228

TCMB Sektör bilançoları (2003-2005) Standart Oranlar-(Kartiller) 2006, Ankara, 2006, s:209-210



Grafik 27. Otomotiv Sektörü Aktif Devir Hızı

Kaynak: TCMB Sektör bilançoları (1997-1999) Standart Oranlar-(Kartiller) 2000, Ankara, 2000, s:217-218

TCMB Sektör bilançoları (2000-2002) Standart Oranlar-(Kartiller) 2003, Ankara, 2003, s:227-228

TCMB Sektör bilançoları (2003-2005) Standart Oranlar-(Kartiller) 2006, Ankara, 2006, s:209-210

(*) TCMB sektör tablosundan hesaplanan oran

Tablo 52. Tofaş'ın Aktif Devir Hızı Oranı (1997-2007)

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
1,31	1,53	1,51	1,91	1,84	1,18	1,3	1,6	1,45	1,43	1,31

Kaynak: <http://www.imkb.gov.tr/bilanco/mtablodonem.htm>, erişim tarihi: 16.01.2007

Firmanın kaynaklarını tümüyle ve verimli bir şekilde kullanıp kullanmadığını gösteren önemli bir orandır. Bu oranın yavaşlama eğilimi göstermesi firmada atıl kalan varlıkların bulunduğunu göstermektedir.

Sektörde aktif devir hızı, 1997-2005 yılları arasında 1 ile 1,6 arasında değişmekte olup, en düşük orana (1) 2001 yılında rastlanmıştır. Bu dönemde kriz sektöre de yansımış, atıl kalan, tam olarak kullanılmayan varlıkların olduğu görülmektedir.

Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.'de 1997-2007 yılları ortalaması 1,48'dir. 1997-2000 yılları arasında artış gösteren bu oran 2001 yılında %3 oranında düşmüş olmasına rağmen ortalamanın üzerindedir. Kriz döneminde de atıl kalan çok fazla varlığın olmadığı görülmektedir.

6-4-) KARLILIK ORANLARININ YORUMU

Tablo 53. Otomotiv Sektörü Vergi Öncesi Kar/Özkaynaklar Oranı

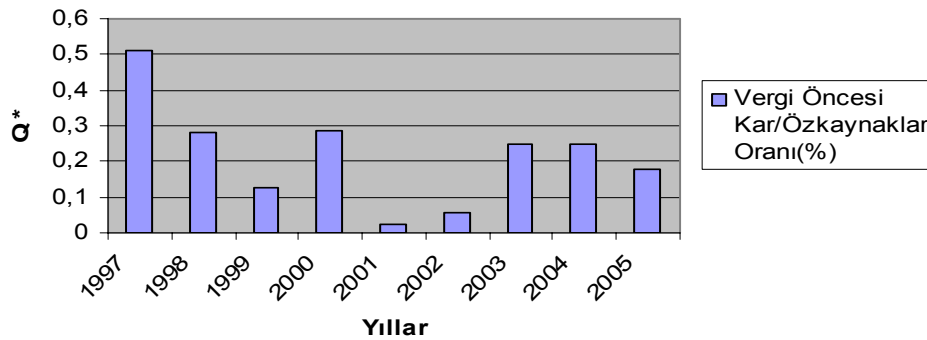
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Vergi Öncesi Kar/Özkaynaklar Oranı(%)	0,512	0,281	0,128	0,288	0,025	0,058	0,25	0,249	0,178

Kaynak: TCMB Sektör bilançoları (1997-1999) Standart Oranlar-(Kartiller) 2000, Ankara, 2000, s:217-218

TCMB Sektör bilançoları (2000-2002) Standart Oranlar-(Kartiller) 2003, Ankara, 2003, s:227-228

TCMB Sektör bilançoları (2003-2005) Standart Oranlar-(Kartiller) 2006, Ankara, 2006, s:209-210

Vergi Öncesi Kar/Özkaynaklar Oranı(%)



Grafik 28. Otomotiv Sektörü Vergi Öncesi Kar/Özkaynaklar Oranı

Kaynak: TCMB Sektör bilançoları (1997-1999) Standart Oranlar-(Kartiller) 2000, Ankara, 2000, s:217-218

TCMB Sektör bilançoları (2000-2002) Standart Oranlar-(Kartiller) 2003, Ankara, 2003, s:227-228

TCMB Sektör bilançoları (2003-2005) Standart Oranlar-(Kartiller) 2006, Ankara, 2006, s:209-210

(*) TCMB sektör tablosundan hesaplanan oran

Tablo 54. Tofaş'ın Vergi Öncesi Kar /Özkaynaklar Oranı(1997-2007)

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
0,36	-0,51	-0,63	0,2	0,01	-0,15	0,01	0,03	0,16	0,18	0,18

Kaynak: <http://www.imkb.gov.tr/bilanco/mtablodonem.htm>, erişim tarihi: 16.01.2007

Vergi oranları karı etkilediği için vergi öncesi karın öz sermayeye oranı karlılıkla ilgili bilgi vermektedir.

Sektörde dikkati çeken en büyük oran 1997 yılındadır (%51,2). Diğer yıllarda bu oran yükselmemiştir. En düşük oran ise 2001 yılındadır(%2). Bu dönemde vergi öncesi karın düştüğü görülmektedir. 1997-2005 yılları ortalaması 0,21’dir.

Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.’de sektörden farklılık gösteren bu oran bazı yıllarda (1998,1999 ve 2002) negatife dönmüştür. 1997-2007 yılları arasında -0,63 ile 0,36 arasında değişmektedir. 2000 yılında bir önceki döneme göre ciddi oranda artış gösteren bu oran negatiften pozitive dönmüştür. 2002 yılında ise krizden çıkmış olan ülke ekonomisi neticesinde zarar kaydeden firmada bu oranın negatif olduğu görülmektedir.

Tablo 55. Otomotiv Sektörü Faaliyet Karı/Net Satışlar Oranı

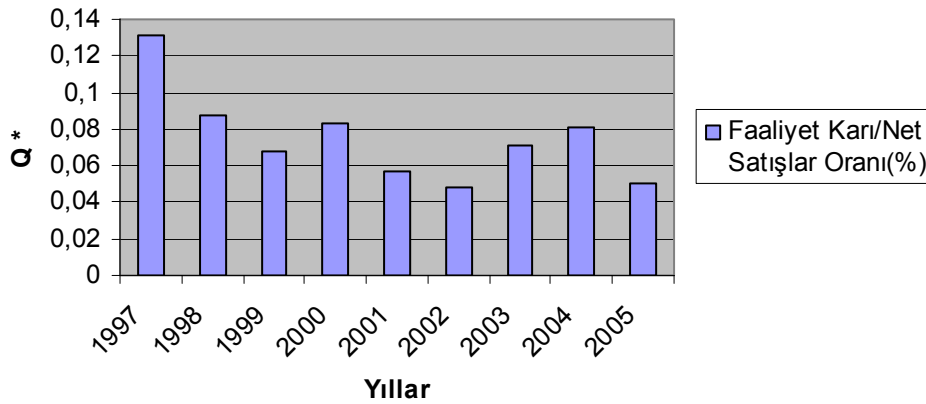
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Faaliyet Karı/Net Satışlar Oranı(%)	0,131	0,088	0,068	0,083	0,057	0,048	0,071	0,081	0,05

Kaynak: TCMB Sektör bilançoları (1997-1999) Standart Oranlar-(Kartiller) 2000,Ankara, 2000, s:217-218

TCMB Sektör bilançoları (2000-2002) Standart Oranlar-(Kartiller) 2003, Ankara, 2003, s:227-228

TCMB Sektör bilançoları (2003-2005) Standart Oranlar-(Kartiller) 2006, Ankara, 2006, s:209-210

Faaliyet Karı/Net Satışlar Oranı(%)



Grafik 29. Otomotiv Sektörü Faaliyet Karı/Net Satışlar Oranı

Kaynak: TCMB Sektör bilançoları (1997-1999) Standart Oranlar-(Kartiller) 2000,Ankara, 2000, s:217-218

TCMB Sektör bilançoları (2000-2002) Standart Oranlar-(Kartiller) 2003, Ankara, 2003, s:227-228

TCMB Sektör bilançoları (2003-2005) Standart Oranlar-(Kartiller) 2006, Ankara, 2006, s:209-210

(*) TCMB sektör tablosundan hesaplanan oran

Tablo 56.Tofaş’ın Faaliyet Karı/Net Satışlar Oranı(1997-2007)

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
-0.02	-0.10	-0.07	0,04	0,04	-0,02	0,01	-0,01	0,01	0,03	0,04

Kaynak: <http://www.imkb.gov.tr/bilanco/mtablodonem.htm>, erişim tarihi: 16.01.2007

Esas faaliyetin karlılığını ölçen bu oranın yükselmesi olumlu olarak yorumlanır.

Sektörde % 0,048 ile %0,13 arasında değişen oran 2001 yılında ekonominin darbe alması sonucu düşme eğilimine girmiştir.

Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.'de sektörden farklı olarak negatif değerlere rastlanmış olup, 2001 yılında bir önceki yıla göre oran değişmemektedir.(0,04) Negatif değerlere firma faaliyet zararı açıkladığı dönemlerde oluşmuştur.

Tablo 57.Tofaş'ın Aktif Karlılığı (1997-2007)

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
0.16	-0.15	-0.23	0,07	0,00	0,02	0,00	0,02	0,07	0,03	0,06

Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş. aktif karlılığı oranı 1998 ve 1999 yıllarında zararın oluşması neticesinde eksi çıkmıştır. 2000 yılında %7 olan bu oran 2001 yılında aktif toplamındaki artışın neticesinde % 0 olmuş, 2001 yılından itibaren artış göstermiştir. Firmanın 1997 (%16), 2000 (%7), 2005(%7) ve 2007 (%6) yıllarında varlıklarını verimli kullandığı ve duran varlıklara yapılan yatırımlardan kar elde edildiği ortaya çıkmıştır.

7-)SONUÇ

Bu çalışmanın temel amacı, Şubat 2001 yılında çıkan krizin ülke ekonomisine etkisinin ve sonuçlarının değerlendirilmesi, özelde ise otomotiv sektörünün kriz öncesi dönem, kriz dönemi ve kriz sonrası dönemde bir uygulama ile incelenmesidir. Krizi hazırlayan ekonomik şartlar, krizin ekonomi üzerindeki etkileri, döviz kuruna dayalı istikrar programının çökme nedenleri ve krizden sonraki ekonomik yapılandırma süreci incelenmiş, özelde otomotiv sektörünün bu koşullardan nasıl etkilendiği saptanmış ve Tofaş ile otomotiv sektörünün mali yapıları karşılaştırmalı olarak incelenerek, bundan sonraki kriz dönemlerinde sektörün nasıl bir politika izlemesi gerektiğine dair sinyaller alınmış ve şu sonuçlar ortaya çıkmıştır.

Sektörün oranları TCMB Sektör bilançolarından hesaplanırken, İMKB’de işlem gören Tofaş’ın oranlarına ise İMKB’de yer alan bilanço ve gelir tablolarından hesaplanarak ulaşılmıştır. Sektörün ve firmanın oranları 2001 yılında düşüş göstermiş, daha sonraki dönemlerde, özellikle ihracat odaklı üretimin yapıldığı dönemlerde krizin etkileri en aza indirgenmiştir. 2003 yılından itibaren cari oran ve net işletme sermayesinde iyileşme görülmüştür. Kriz döneminde dahi likidite oranını arttırmayı başarabilen Tofaş, kriz döneminde stok politikasına önem vermiş ve sektörden farklı bir yol izleyerek elinde fazla stok tutmamaya dikkat etmiştir. Firmanın kriz döneminde dahi stoklarını bekletmeden sattığı görülmektedir. Kısa vadeli alacaklarında ülkenin kriz içerisinde olmasından etkilenen ve 2001 yılında %63’lük bir artış yaşayan firma diğer dönemlerde alacaklarını kontrol altına alabilmeyi başarmıştır. Krizden az etkilenmenin nedenlerinden biri olarak öz sermayeyi güçlendirmek olduğuna inanan Tofaş’ın 2001 yılında düşen öz sermayesinin pasif toplamı içerisindeki yeri, yıllar itibariyle artmıştır. Yıllar itibariyle öz sermayenin artmış olması nedeniyle borçların azalması dikkat çekici bir özelliktir. Firma tüm dönemlerde piyasaya borçlanmayı yani ticari borçlarını arttırmayı tercih ederek, banka riskine daha az girmiş ve bunun sonucunda da kriz döneminden daha az hasar alan bir yapıya bürünmüştür. Piyasaya borçlanmayı (satıcılar kalemini arttırmak-ticari borçlarını arttırmak) tercih eden firma kriz döneminde ülkenin içinde bulunduğu durumdan etkilenmiş ve alacaklarını tahsil süresi uzamıştır. Yıllar itibariyle sermayesini en etkin şekilde kullandığı dönem kriz dönemidir. Sermayesi yeterli olan firma kriz dönemlerinden en az etkilenmek için sermayesini etkin bir

biçimde kullanmayı tercih etmiştir. Firmaların kriz döneminde karlılıkları da önemli ölçüde etkilenmiştir. Girdi maliyetlerinde yaşanan artış kriz döneminde karı etkilemiş ve Tofaş 2001 yılında zarar açıklamıştır. Ancak diğer yıllarda krizin etkilerini çabuk atlattığı gözlemlenmiştir. Mali tabloları incelenen firmanın kriz dönemindeki belirsizlik ve dalgalanmalardan etkilendiği ancak, öz kaynak yapısını güçlendirerek ve bankalara değilde piyasaya borçlanarak yani ticari borçlanmayı tercih ederek krizin etkilerini en aza indirdiği ve ihracata yönelerek bu darboğazı aşmaya çalıştığı bilgileri edinilmiştir.

2000 yılının ilk günleriyle beraber hızla gerileyen faizler ve sonrasında düşüş eğilimine giren enflasyonun Türkiye üzerinde oluşturduğu olumlu hava, 20 Kasım 2000'de yaşanan finansal dalgalanmayla ortadan kalkmış, ekonomideki dalgalanma 19 Şubat 2001 MGK toplantısındaki gerginlikle büyük bir krize dönüşmüştür. Hükümet uzun bir aradan sonra tekrar "dalgalı kur" politikasına geçme kararı almış, ancak alınan önlemlere ve uygulanan ekonomik programa rağmen krizin etkileri uzun süre devam etmiş, binlerce kişi işsiz kalmış, çok sayıda işyeri kapanmıştır. (2001 yılında açılan işyeri sayısı 12.378, kapanan işyeri sayısı 10.883)

1999 ve 2006 yılları arasında sektörün yabancı kaynak ihtiyacı (kullandığı krediler) 7 kattan fazla artış göstermiştir. Bu durumun kriz sonrası dönemde sektörün yeniden yapılanması, üretim tesislerinin modernleştirilmesi amacıyla yapılan yatırımların etkili olabileceği tahmin edilmektedir. Sektördeki krediler artarken tasfiye olunacak yani vadesi geçmiş, vadesinde kapatılmamış kredilerin kriz döneminden sonra arttığı, ancak sonraki dönemlerde giderek azaldığı ve 2006 yılında %1'in altına indiği gözlemlenmiştir. Bu durum sektör açısından oldukça olumludur.

KAYNAKÇA

- Akdoğan Nalan ve Nejat Tenker. Finansal Tablolar ve Mali Analiz Teknikleri. Gazi Kitabevi, Mart 2001, s:606
- Alper, Yusuf. Bursa’da İlk 250 Şirket ve İstihdam
Ankara Üniversitesi Rektörlüğü Yayınları, 1996, s:269
- Ataman, Ümit. Muhasebede Dönem Sonu İşlemleri, İstanbul, Türkmen Kitabevi, 2001, s:226
- Başbakanlık Basın Merkezi açıklaması, 22.02.2001.
- Boratav, Korkut. Türkiye İktisat Tarihi 1908-2002. Ankara:İmge Kitabevi Yayınları, 2003, s:33
- BREALEY, Richard;A. Stewart C. Myers ,Alan J. Marcus: Fundamentals of Corporate Finance, 3. Baskı , Orlando :Mc Graw-Hil Irwin, 2001, s:490-505
- Calvo, Guillermo A., Carlos A. Végh. Inflation Stabilization and Nominal Anchors. Contemporary Economic Policy. Cilt: 12, 1994, s:35-45.
- Çetiner, Yılmaz. Otomobilin Öyküsü, Türkiye’de Otomotiv Sanayii Nasıl Kuruldu? Anılar Belgeler Fotoğraflar. 1. Baskı, İstanbul: Miliyet Yayınları, 1996, s:30
- Çömlekçi, Ferruh. Muhasebe Denetimi ve Mali Analzi, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir. 1997, s:284
- DİE. 2002. www.tuik.gov.tr (30 Eylül 2007)
- DİE. Osmanlı İmparatorluğu’nun ve Türkiye’nin Nüfusu,1500-1927. Ankara: DİE Yayınları
- Durmuş, Ahmet Hayri ve Mehmet Emin Arat ‘İşletmelerde Mali Tablolar Tahlili, İlkeler ve Uygulamalar’ Marmara Üniversitesi Nihad Sayar Eğitim Vakfı, s:216
- EILENBERGER, G. Betriebliche Finanzwirtschaft, München, 1985, s:23-24
- Erdönmez, Pelin Ataman. Ekonomik Kriz Sonrası Kurumsal Yeniden Yapılandırma Süreci. TBB Bankacılar Dergisi Sayı 43-2002, s:67-68
- Eugene F. Finansal Yönetimin Temelleri. Özdemir Akmut, Halil Sarıaslan (çev.) Brigham-Florida Üniversitesi
- <http://www.tcmb.gov.tr/> (5 Ocak 2008)

<http://www.uib.org.tr> (12 Aralık 2007)

<http://www.imkb.gov.tr/bilanco/mtablodonem.htm> (16 Ocak 2007)

Hürriyet Gazetesi .“Dolar: 963.943 lira, Faiz: Yüzde 5200”, 23.02.2001

Hürriyet Gazetesi “Faiz tarihi rekora uçtu: % 7500”, 22.2.2001

Hürriyet Gazetesi, 04.03.2001

Hürriyet Gazetesi, 24.02.2001

İktisadi Kalkınma Vakfı’ndan Uzman Leyla Tunç Yeltin. Gümrük Birliği Çerçevesinde Avrupa Birliği ve Türkiye’de Otomotiv Sektör. İstanbul. 1999 No:154, s:16

İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, DPT. Türkiye’de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi. Yayın No:2660, Kasım 2002 s:2

İstanbul Sanayi Odası. Otomotiv Sanayi Sektörü, Avrupa Birliği’ne Tam Üyelik Sürecinde İstanbul Sanayii Odası Meslek Komiteleri Sektör Stratejileri Geliştirilmesi Projesi, Yayın No:2002/04, s:6

İstanbul Ticaret Odası. Otomotiv Sanayii Sektör Raporu. İstanbul: Şubat 2003.s:7

İstatistik Genel Müdürlüğü, İstatistik Yıllığı, 1934/1935

Kazgan, Gülten. Türkiye’de Ekonomik Krizler (1929-2001) Nedenleri ve Sonuçları Üzerine Karşılaştırmalı bir İrdeleme. 25-26-27 Eylül, DEGEV- Türkiye İş Bankası, s:6-7

Kibritçioğlu, Aykut. Türkiye’de Ekonomik Krizler ve Hükümetler. 1969-2001 s:1

Koyuncu, Murat ve Fikret Şenses. Kısa Dönem Krizlerin Sosyoekonomik Etkileri: Türkiye, Endonezya ve Arjantin Deneyimleri. Ankara: 2004, s:21-22-23

Kumcu, Ercan. Türkiye nerde yanlış yaptı? İki krizin ardınan bir değerlendirme. Görüş Dergisi Mayıs 2001, s:30-31

Mandel, E. Kapitalist Gelismenin Uzun Dalgalar. İstanbul: Yazın Yayıncılık, 1978.

Milliyet Gazetesi “Kaliteden kaçışta krizin etkisi kalmadı”, 07.09.2006.

Milliyet Gazetesi, 04.04.2001.

Niyazi Berk, Finansal Yönetim, Türkmen Kitabevi, 6. Baskı, İstanbul, 2002, s:35

Otomotiv Sanayi Derneği (OSD) 2006 Yılı Değerlendirme Raporu s:3
<http://www.osd.org.tr/2006yilidegerlendirme.pdf>

Otomotiv Sanayi Derneği Haber Bülteni. Haziran 2007

Otomotiv Sanayi Derneği Otomotiv Sanayinde Dış Ticaret 1999-2005. Mart 2006, s.12 <http://www.osd.org.tr/disticaret2005.pdf>

Otomotiv Sanayi Derneği, Otomotiv Sektörü Veri Analizleri Raporu: 5. İstanbul.1999

Otomotiv Sanayi Derneği Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçinde Otomotiv Sanayi. 2006/06 Rapor. 2006

Otomotiv Sanayi Derneği Aylık Rapor Mayıs 2007. s.16 <http://www.osd.org.tr/2007rapor.pdf>

Otomotiv Yan Sanayi. 2001. www.inputresearch.com/pdf/2002/otomotiv.pdf (25 Eylül 2007)

Önder, İzzettin. Dünyada ve Türkiye’de Krizin Ekonomik Analizi, Toplum, Sağlık, Eczacı, Ekonomik Kriz ve Sağlık Özel Sayısı. S:3-14.

Öztin Akgüç, Kredi Taleplerinin Değerlendirmesi, Arayış Yayıncılık, 6. Baskı, s:170

Referans Gazetesi “Tüketici Davranışları Üzerine”, 14.09.2006

REILLY, Frank K.-Edgar A. Norton: Investments.4. Baskı, Fortworth: The Dryden Press,1995 s:273-276

Robert W. Kolb-Ricardo J. Rodriguez. Finansal Yönetim. Ali İhsan Karacan (çev.). 2. Baskı, SPK, Ankara,s:39

Silier, Oya. Türkiye’de Tarımsal Yapının Gelişimi, 1923-1938. İstanbul:Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, 1981

T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi. Otomotiv Ana ve Otomotiv Ana ve Yan Sanayi. 2007, s:6

T.C. Merkez Bankası Başkanı Süreyya Serdengeçti’nin Açılış Konuşması. Şubat 2001 Krizi Üzerine Düşünceler: Merkez Bankası Bakış Açısından Çıkarılacak Dersler. Ankara: ODTÜ 6.Uluslararası Ekonomi Konferansı, 11 Eylül 2002 s:1-2.

TCMB Sektör Bilançoları (1997-1999) Standart Oranlar-(Kartiller) 2000-Ankara-2000 s:217-218

TCMB Sektör bilançoları (2000-2002) Standart Oranlar-(Kartiller) 2003-Ankara-2003 s:227-228

TCMB Sektör bilançoları (2003-2005) Standart Oranlar-(Kartiller) 2006-Ankara-2006 s:209-210

- TCMB.Sektör Bilançoları Değerlendirmesi 2004-2006. İstatistik Genel Müdürlüğü, Aralık 2007
- T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Sanayi Araştırma ve Geliştirme Genel Müdürlüğü . Otomotiv Sanayi Sektör Araştırması. Ankara: 2001
- Takvim Gazetesi “Kriz Unutuldu, Kaliteli Tüketime Talep Patladı”, 14.09.2006.
- Tezer, E..Otomotiv Sanayinde Dış Ticaretin Değerlendirilmesi’ İstanbul: OSD Yayınları, 2003
- Tuncay, A.. Otomotiv Sektörü ve Türkiye’de Otomobil Üreten Üç Firmanın Finansal Analizi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, İstanbul. 2001
- Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O. Planlama ve İktisadi araştırmalar Grup Yönetmenliği. Otomotiv Sektörü (İktisadi Araştırmalar ve Mevzuat Yönetmenliği) Sektör Araştırmaları Serisi/ No:27, Haziran 2002, s:15
- Türkiye’nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçinde Otomotiv Sanayi, Otomotiv Sanayi Derneği, 2006/6 Rapor
- Uçan, Okyay. Türkiye’de Otomotiv Sektörü Dış Ticaretinin Gelişimi. s:121-2005
- Van Home, J. Fundamentals of Financial Management, Second Edition, 1974, s:35.
- Weston / Brigham, Essentials of managerial Finance, Sixth Edition, 1982 s:83.
- Yeldan, Erinç. Behind The 2000/2001 Turkish Crisis: Stability, Credibility and Governance,for Whom?. Bilkent Üniversitesi, Ankara, s:11
- Yeldan, Erinç. Küreselleşme Sürecinde Türkiye Ekonomisi. Ankara: İletişim Yayınları.
- Yenal, Oktay. Cumhuriyet’in İktisat Tarihi, İstanbul: Türkiye Sınai Kalkınma Bankası Yayınları. 2002, s:26
- Yenal, Oktay. İktisat Siyaseti Üzerine İncelemeler, Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1999, s:13.
- Yenal, Oktay. İktisat Siyaset ve Plan. İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Dergisi, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları Cilt XX, Sayı: 1-4, s:228-242.
- Yerasimos, Stefanos. Azgelişmişlik Sürecinde Türkiye. İstanbul: Cilt: 2, Gözlem Yayınları, 1977. s: 671.
- Yüzal, Sinan. Automotive and Autoparts Industries in Turkey. IGEME Export Promotion Center of Turkey 2007

EK 1: 14 MART 2001'DE AÇIKLANAN EKONOMİK PROGRAM

Programın Genel Stratejisi

Kasım ve Şubat aylarında yaşanan krizler özellikle bankacılık kesiminin zaafiyetlerini artırmış, mali piyasalarda önemli dalgalanmalara ve istikrarsızlığa neden olmuştur. Böyle bir ortamda hazırlanacak programın genel stratejisi üç aşamadan oluşacaktır. Birinci aşamada, bankacılık sektörüne ilişkin tedbirler süratle alınarak, mali piyasalarda belirsizlik azaltılacak ve kriz ortamından en kısa sürede çıkılacaktır.

İkinci aşamada özellikle faiz ve döviz kurunun belirli bir istikrar kazanması sağlanacak, böylece ekonomik birimlere orta vadeli bir perspektif kazandırılacaktır.

Üçüncü aşamada, makroekonomik dengeler tesis edilerek ekonomide yılın ikinci yarısından itibaren istikrarlı bir büyüme ortamı sağlanacaktır.

Bu temel stratejiler çerçevesinde, enflasyonla mücadele de kararlılıkla sürdürülecektir. Mart ve Nisan aylarında yükselmesi beklenen aylık fiyat artışları, uygulanacak olan sıkı maliye ve aktif para politikalarıyla, ve özellikle bankacılık kesiminin daha sağlıklı bir yapıya kavuşturulmasıyla birlikte tekrar düşme eğilimine girecektir.

Dalgalı kur sistemine geçilmesi ile turizm ve ihracat gelirleri artacak olup, bu gelişmeler ödemeler dengesini olumlu yönde etkileyecektir.

Ekonomik program ve yapısal reformların etkin uygulanması, doğrudan yabancı sermaye yatırımlarını artıracaktır. Bu süreci daha da hızlandırmak için gerekli tüm mevzuat alt yapısı süratle tamamlanacaktır.

Enflasyonla mücadelede önemli bir araç olan gelirler politikasının sağlıklı olarak sürdürülmesi amacıyla toplumun tüm kesimlerinin desteğinin sağlanması temel amaçtır.

Diğer taraftan, başta bankacılık ve özelleştirme olmak üzere 2000 yılında önemli adımlar atılmış olan yapısal reformların hayata geçirilmesinde kararlılık sürdürülecektir.

Ekonomik programımız, güven ortamının yeniden tesis edilmesi ve siyasi kararlılığın çok keskin bir biçimde programın çözüm önerilerinin arkasına konulması temeline dayanacaktır.

İçinde bulunduğumuz şartlar, programın ilk aşamasında, ekonomik istikrarın sağlanmasının bir ön koşul olduğunu göstermektedir. Programın nihai amacı ise, enflasyonu tek haneli rakamlara çekmek, gelir dağılımını düzelterek sosyal adaleti temin etmek ve sürdürülebilir büyüme ortamını sağlamaktır.

İçinde bulunulan durum, başta kamu bankaları olmak üzere bankacılık sisteminin çok ciddi bir biçimde ele alınmasını gerekli kılmaktadır. Bu nedenle programda bu sorunun çözümü öncelikli hedef olacaktır. Bu, ilk etapta kamu kaynaklarının kullanılmasını gerektirmektedir.

Enerji sektöründeki devam etmekte olan liberalizasyon süreci, süratle ve kararlılıkla yürütülecektir.

Enflasyonla mücadele, para politikasına ve orta vadede enflasyon hedeflemesine dayanacaktır. Bankacılık sektöründeki düzenlemeler enflasyonla mücadele programının önemli bir unsurudur. Kısa vadede para politikası piyasalarda istikrarı sağlamaya yönelik olarak uygulanacaktır.

Programın diğer önemli dayanağı gelir (ücret, fiyat) politikasıdır. Bu açıdan toplumun tüm kesimlerinden destek sağlanması son derece önemlidir.

Kamu Maliyesi

2001 yılı konsolide bütçe faiz dışı fazlası hedefine ulaşmak için alınması gereken politika tedbirleri aşağıdadır:

Başta enerji ve petrol sektörü olmak üzere ithale dayalı ürünlerin fiyatları kurdaki değişiklikleri, artan maliyetleri ve tümüyle ekonomik gerçekleri yansıtacak şekilde geciktirilmeden ayarlanacaktır.

Akaryakıttaki otomatik fiyatlandırma mekanizmasına devam edilecek ve Akaryakıt Tüketim Vergisi en az hedeflenen enflasyon ölçüsünde ayarlanacaktır.

Dar gelirli çiftçilerin doğrudan gelir desteği sistemi ile güçlendirilmesi temel ilke olacaktır. Bu çerçevede devlet destekleme fiyatları, hedeflenen enflasyonu (TÜFE) aşmayacak şekilde artırılacak ve kuruluşların finansman imkanları dikkate alınarak miktar kısıtlamasına gidilecektir.

Kamu kesiminde çalışan memur ve sözleşmeli personelin maaşları hedeflenen enflasyon oranını yansıtacak şekilde artırılacaktır.

Tüm kesimleri ilgilendirmeyen ve ücret adaletini hedeflemeyen münferit ücret artış talepleri dikkate alınmayacaktır.

Kamu işçilerinin ücretleri, istihdam kaybına yol açılmadan 1999 – 2000 dönemini kapsayan toplu iş sözleşmeleriyle sağlanan reel artışlar, bütçe imkanları ve kamu işletmelerinin ödeme kabiliyeti dikkate alınarak, kamu kesimi çalışanları arasında ücret adaleti gözetilecek şekilde ayarlanacaktır.

Aralık 2000’de alınan gelir getirici önlemler eksiksiz uygulanacaktır.

Banka kredileriyle ilgili özel karşılıkların tamamen vergiden düşürülmesine imkan veren kanuni düzenleme çıkarılacaktır.

Gider artışına yol açacak yeni teşkilat kurulması ve yeni kadro ihdası dahil kaynağı olmayan harcama artırıcı hiç bir öneri gündeme getirilmeyecektir.

Özelleştirme kapsamındaki kuruluşlardan, fonlardan ve döner sermayelerden konsolide bütçe kapsamındaki kurumlara ve KİT’lere kesinlikle işçi nakli yapılmayacaktır.

İşletmelerin verimliliği ve etkinliği dikkate alınarak, emekliliği gelmiş kamu işçileri her türlü kanuni hakları verilerek emekliliğe sevk edileceklerdir.

Maliye Bakanlığı’nın uygun gördüğü ödenek kalemlerinde blokaj uygulanacaktır.

Vergi gecikme zammı oranı piyasa faiz oranları dikkate alınarak ve mükellefin vergi ödemekten kaçınmasını önleyecek düzeyde belirlenecektir.

Vergi numarası uygulamasının yaygınlaştırılmasına hız verilecektir.

Çok zorunlu haller dışında yatırım programına yeni proje alınmayacak ve yıllara sari ihalelere gidilmeyecektir.

Kamu maliyesinde harcamaların disiplin altına alınmasının yanısıra, gelir artırıcı önlemler de araştırılacaktır. Bu şekilde sağlanılabilecek yeni imkanlar, sosyal adaleti artırmak ve borç stoğunu düşürmek amacıyla kullanılacaktır.

Gelirler Politikası

Hedeflenen enflasyonla uyumlu gelirler politikası uygulanması esastır.

Ayrıca, özelleştirmenin istihdam boyutu ve yoksullukla mücadele ile ilgili olarak uluslararası kuruluşlarla koordineli bir strateji yürütülecektir.

İş çevreleri ve işçi temsilcileriyle yoğun diyalog kurularak ılımlı ücret ve fiyat artışları sağlanacaktır. Kamu ücretlerinin tespiti konusunda kamu işveren sendikaları; Maliye Bakanlığı, Devlet Planlama Teşkilatı ve Hazine Müsteşarlığı ile koordinasyon içinde tespit edilecek ortak ücret stratejisi çerçevesinde müzakereleri yürütecektir.

Yüksek Planlama Kurulu düzenli olarak toplanacak, Ekonomik ve Sosyal Konsey ekonomik gelişmeler hakkında düzenli olarak bilgilendirilecek ve sosyal kesim temsilcileri ile bire bir görüşmelerde bulunarak fiyat ve ücret konularında ekonomik programın hedefleri ile uyumlu hareket etmeleri sağlanacaktır.

Özelleştirme

Türk Telekom'un özelleştirilme şansının artırılması için aşağıdakiler yapılacaktır:

Türk Telekom'un %51'inin blok olarak, kalan hisselerinin halka arz yöntemi ve çalışanlarına satılması yoluyla tamamının özelleştirilmesine olanak sağlayacak yasal

değişiklikler hızla yapılacaktır. Ayrıca, katma değerli hizmetlerin lisans devirlerine ilişkin deregülasyon çalışmaları hızlandırılacaktır.

Türk Telekom Yönetim Kurulu'nun en öncelikli görevi şirketi özelleştirmeye hazırlamak olup, Yönetim Kurulu bu kapsamda ihale komisyonu ile yakın işbirliği içinde olacaktır.

Üçüncü nesil mobil telefon (UMTS) lisansının satışına ilişkin hazırlık çalışmaları yapılacaktır.

THY, TEKEL ve Şeker fabrikaları başta olmak üzere Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın mevcut portföyünde bulunan kuruluşların özelleştirilmesi hızla tamamlanacaktır.

Özelleştirme portföyüne alınacak yeni kuruluşların özelleştirmeye hazırlık çalışmaları Hazine Müsteşarlığı ve Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından müştereken yürütülecektir.

Sivil Havacılık Kanunu'nda hemen değişiklik yapılarak Türk Hava Yolları iç hat uçuş fiyatlarını, ayrıca Hükümet onayına gerek kalmaksızın serbestçe belirleyecektir.

BANKACILIK

Bankacılık sektörü ekonomik programın acil olarak çözüm bulması gereken en büyük sorundur. Zaten büyük sorunları olan bankacılık sektörünün yapısı, Kasım 2000 ve Şubat 2001 krizleri ile daha da bozulmuştur. Şu anda bu sorun tüm ekonomiyi tehdit eder niteliktedir.

Kamu Bankaları

Kamu bankaları gecelik piyasadan çok yüksek miktarda borçlanma mecburiyetindedir. Bu bankacılık sistemini tehdit eden en acil sorundur. Bu sorunun çözümü için 3 kamu bankasına yaklaşık 13 katrilyon TL tutarında bir kaynak sağlanması gerekmektedir. Bu bankaların % 8'lik sermaye yeterliliği oranına ulaşmaları için ise sermaye katkısı olarak ilaveten Hazine tarafından 3 katrilyon TL civarında sermaye aktarılması

gerekmektedir. Bu acil sorunun bir ölçüde çözümü için, oluşmuş görev zararları karşılığında piyasa koşullarında Hazine tarafından devlet iç borçlanma senedi ihrac edilecektir. Daha sonra, görev zararları karşılığı verilen bu kağıtlar nakde çevrilmek suretiyle kamu bankalarının bilançoları önemli ölçüde küçültülecektir. Yurtdışından sağlanacak kaynaklar öncelikle bu amaca tahsis olunacaktır.

Ayrıca, getirilecek çözümlerin kalıcı olması, benzer sorunların zaman içinde tekrar oluşmaması ve piyasanın güveninin tesis edilebilmesi için önemli yapısal değişikliklerin gerçekleştirilmesi şarttır. Bu amaçla;

3 kamu bankası için ortak bir yönetim kurulu oluşturulacak, bu yönetim kuruluna profesyonel bankacılar atanacak ve siyasi hiç bir baskı olmadan çalışacaktır.

Bu şekilde oluşturulacak yönetim kuruluna Bakanlar Kurulu Kararı ile yapılacak bir değişiklikle yeniden yapılandırma yetkisi de verilecektir.

Emlak Bankası'nın Ziraat Bankası ile birleştirilmesi Bankalar Kanunu çerçevesinde yapılacaktır.

Sözkonusu kamu bankalarının ortak yönetim kurulu, fon yönetiminin profesyonelce yapılması için gerekli tedbirleri alacaktır.

Bundan sonra kamu bankalarına zarar oluşturacak görev verilmeyecektir. Hükümetin sosyal açıdan gerekli gördüğü hallerde yardıma gerçekten muhtaç bazı kesimlere kamu bankaları kanalıyla verilecek destek, bütçeye konulacak ödeneklerden karşılanacaktır. Bu çerçevede, mevcut görev zararlarına ilişkin Kanun ve Kararnamelerin iptali ile ilgili yasal düzenlemeler hemen yapılacaktır.

Bu yeniden yapılanma sürecinde, ekonominin ve özellikle küçük ve orta ölçekli özel girişimin en verimli şekilde çalışabilmesi için, sadece kamu bankaları değil tüm bankacılık sistemi gözönünde tutularak, yeni bir perspektif getirilmesi amacıyla her türlü çaba gösterilecektir.

Kamu bankalarının piyasa kurallarına ve karlılık esasına uygun bir şekilde çalışması esastır. Bu amaçla fazla şubeler kapatılacak ve emekliliği hak eden personel emekli edilecektir.

Tasarruf Mevduatı Sigorta Fonu (TMSF) Kapsamındaki Bankalar

TMSF'ye devredilen bankaların likidite ihtiyaçları kamu bankalarına benzer bir yöntemle çözülecek ve sorun yaratan kısa vadeli yükümlülükleri, bir plan dahilinde tasfiye edilecektir.

TMSF kapsamındaki bankalarla ilgili yapılacak her türlü işlem sırasında, mudilerin ve kreditorlerin alacakları, Aralık 2000 tarihinde Hükümet tarafından ilan edilen garanti kapsamında tam güvence altında olmaya devam edecektir.

Fon bankalarının sorunlu alacaklarının tahsili ile ilgili yasal düzenleme süratle yapılmalıdır.

TMSF kapsamındaki bankaların sorunlarının ele alınarak, 2001 takvim yılı içinde çözüme kavuşturulması gerekmektedir.

Para Politikası

Dalgalı döviz kuru rejimine geçilmesi ile birlikte Merkez Bankası'nın para politikası yeni bir çerçeve almıştır. Yeni dönemde para politikasının nihai politika amacı fiyat istikrarı olmaya devam edecektir. Tek ve nihai hedef olan fiyat istikrarını desteklemek amacıyla finansal piyasalardaki istikrarı korumak da Merkez Bankası'nın öncelikleri arasındadır. Mali piyasalardaki istikrarı sağlama ve koruma amacına yönelik olarak, kamu bankalarının sorunlarının çözülmesi ve mali sistem üzerinde yarattıkları baskının en aza indirgenmesine yönelik uygulamaların hayata geçirilmesi ve bankacılık sisteminin tümüne yönelik politikanın açıklanması büyük önem taşımaktadır.

Merkez Bankası aşağıda belirtilen hedefler çerçevesinde tutarlı ve aktif bir para politikası uygulayacaktır. Buna göre, Merkez Bankası nihai amacı doğrultusunda kendi bilançosundan Net İç Varlıklar ve Net Uluslararası Rezervler büyüklüklerini operasyonel hedef olarak izlemeye devam edecektir. Net İç Varlıklar için belirlenecek değerler Merkez

Bankası'nın para talebinin üzerinde para yaratmasını kısıtlayarak iç varlık genişlemesinin enflasyona yol açmasını engelleyecektir. Net Uluslararası Rezervler yeni program öncesi geçerli olan kur rejimi çerçevesine göre dengeleyici değişken rolünü önemli oranda yitirmesine rağmen yeni politikaların kredibilitesini yansıtacak bir sinyal mekanizması olarak algılanması, Net Uluslararası Rezervlerin açıklanan hedefle birlikte izlenmesini gerektirmektedir.

Dalgalı kur rejimiyle birlikte Merkez Bankası'nın döviz piyasalarına müdahaleleri döviz kurunda kısa dönemde oluşacak aşırı dalgalanmaları telafi etme yönünde olabilecek ancak döviz kurunun uzun dönem denge değerini etkileyecek içerik ve boyutta olmayacaktır.

Tek ve nihai hedef olan fiyat istikrarı Merkez Bankası'nın kurumsal altyapısını güçlendirmeye yönelik olarak hazırlanan yeni Merkez Bankası Kanunu'nda açık ve net bir biçimde yer almaktadır.

Merkez Bankası aktif para politikası gereği, iç varlık genişlemesini kontrol altında tutmaya devam edecek orta vadede ise kısa dönem faizleri daha etkin olarak kullanılabilecek ve gerekli ön koşulların oluşması ile beraber enflasyon hedeflemesine geçilebilecektir.

Acil Yasal Düzenlemeler

Şubat 2001 Krizi'nin mali etkisini yansıtacak şekilde Ek Bütçe Kanunu'nun çıkarılması ve Bütçe Kanunu'nun bazı maddelerinde (borçlanma limiti ve görev zararı gibi) değişikliklerin yapılması,

Bankalar Kanunu'nda gerekli değişikliklerin yapılması,

Kalan fonların kapatılmasına yönelik yasal düzenlemenin yapılması,

İcra ve İflas Kanunu'nda banka tasfiyesinin kolaylaştırılması amacıyla gerekli değişikliklerin yapılması,

Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası'na Avrupa Birliği normlarına uygun bir yapı getirecek yeni Merkez Bankası Kanunu'nun çıkarılması,

Telekom'un %51'inin satışına izin veren Kanun'un çıkarılması,

Tütün Kanunu ve Şeker Kanunu'nun çıkarılması,

Kamu İhale Kanunu ve kamulaştırmalara ilişkin yasal değişiklikler yapılması,

Borçlanma Kanunu'nun çıkarılması,

Sivil Havacılık Kanunu'nda gerekli değişikliğin yapılması,

Petrol ve Doğalgaz Kanunlarının çıkarılması,

Mevcut görev zararlarına ilişkin Kanun ve Kararnamelerin iptali ile ilgili yasal düzenlemeler yapılması,

Banka kredileriyle ilgili özel karşılıkların tamamen vergiden düşürülmesine imkan veren kanuni düzenleme çıkarılması,⁸⁴

⁸⁴ http://www.belgenet.com/eko/program_2001.html

EK 2

SEKTÖRLERİN KIYASLANMASI(1999)

	Üretimden Satışlar(Net)		Satış Hasılatı(Net)		Brüt Katma Değer		Özsermaye		Net Aktifler		Vergi Öncesi Dönem Karı		İhracat		İstihdam	Firma Sayısı
	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL		
Otomotiv	4.017	1.832.393.856	4.913	2.240.729.856	785	358.249.617	1.341	611.710.775	4.450	2.029.891.378	178	81.306.439	1.426	650.261.305	35.075	30
Tekstil	5.212	2.377.275.788	5.760	2.627.082.683	1.550	706.991.409	2.168	988.758.419	6.513	2.970.392.113	-50	-22.630.371	2.463	1.123.498.697	105.956	94
Gıda	4.418	2.014.980.927	5.023	2.291.015.216	930	424.366.715	1.045	476.794.260	3.610	1.646.480.936	14	6.317.715	798	364.109.207	43.365	77
500 Büyük Kuruluş	45.175	20.604.355.477	56.144	25.607.630.904	18.371	8.379.100.533	21.780	9.934.153.126	58.269	26.576.955.885	4.143	1.889.749.686	11.126	5.074.804.758	549.825	500
468 Özel Sektör	35.275	16.089.235.720	41.281	18.828.384.844	9.900	4.515.651.838	13.527	6.169.582.994	38.085	17.370.942.944	2.791	1.273.006.082	10.402	4.744.325.313	358.364	468
İSO Üyesi 229 Büyük	21.157	9.649.877.313	25.283	11.531.653.328	6.231	2.842.152.602	7.365	3.359.181.425	20.394	9.301.586.649	1.703	776.833.983	6.569	2.995.964.561	178.281	229
İso Üyesi 226 Özel	21.018	9.586.607.135	25.144	11.468.378.673	6.213	2.833.927.882	7.320	3.338.844.529	20.261	9.241.054.084	1.703	776.829.738	6.526	2.976.456.727	174.679	226

Otomotiv, Tekstil, Gıda Sektörlerinin '500 Büyük Sanayi Kuruluşu'İçindeki Payları (%)

	Üretimden Satışlar (Net)	Satış Hasılatı(Net)	Brüt Katma Değer	Özsermaye	Net Aktifler	Vergi Öncesi Dönem Karı	İhracat	İstihdam	Firma Sayısı
Otomotiv	8,9	8,8	4,3	6,2	7,6	4,3	12,8	6,4	6
Tekstil	11,5	10,3	8,4	10	11,2	-1,2	22,1	19,3	18,8
Gıda	9,8	8,9	5,1	4,8	6,2	0,3	7,2	7,9	15,4
Diğer	69,8	72	82,2	79,1	75	96,6	57,9	66,5	59,8

Otomotiv, Tekstil, Gıda Sektörlerinin 468 adet 'Özel Sektör Büyük Sanayi Kuruluşu'İçindeki Payları (%)

	Üretimden Satışlar(Net)	Satış Hasılatı(Net)	Brüt Katma Değer	Özsermaye	Net Aktifler	Vergi Öncesi Dönem Karı	İhracat	İstihdam	Firma Sayısı
Otomotiv	11,4	11,9	7,9	9,9	11,7	6,4	13,7	9,8	6,4
Tekstil	14,8	14	15,7	16	17,1	-1,8	23,7	29,6	20,1
Gıda	12,5	12,2	9,4	7,7	9,5	0,5	7,7	12,1	16,5
Diğer	61,3	62	67	66,3	61,7	94,9	54,9	48,5	57,1

Otomotiv, Tekstil, Gıda Sektörlerinin 229 adet 'İSO Üyesi Büyük Sanayi Kuruluşu'İçindeki Payları (%)

	Üretimden Satışlar(Net)	Satış Hasılatı(Net)	Brüt Katma Değer	Özsermaye	Net Aktifler	Vergi Öncesi Dönem Karı	İhracat	İstihdam	Firma Sayısı
Otomotiv	19	19,4	12,6	18,2	21,8	10,5	21,7	19,7	13,1
Tekstil	24,6	22,8	24,9	29,4	31,9	-2,9	37,5	59,4	41
Gıda	20,9	19,9	14,9	14,2	17,7	0,8	12,2	24,3	33,6
Diğer	35,5	37,9	47,6	38,2	28,5	91,6	28,6	-3,4	12,2

Otomotiv, Tekstil, Gıda Sektörlerinin 226 adet 'İSO Üyesi Özel Sanayi Kuruluşu'İçindeki Payları (%)

	Üretimden Satışlar(Net)	Satış Hasılatı(Net)	Brüt Katma Değer	Özsermaye	Net Aktifler	Vergi Öncesi Dönem Karı	İhracat	İstihdam	Firma Sayısı
Otomotiv	19,1	19,5	12,6	18,3	22	10,5	21,8	20,1	13,3
Tekstil	24,8	22,9	24,9	29,6	32,1	-2,9	37,7	60,7	41,6
Gıda	21	20	15	14,3	17,8	0,8	12,2	24,8	34,1
Diğer	35,1	37,6	47,4	37,8	28,1	91,6	28,2	-5,6	11,1

Not:1999 Yılı İçin ABD Doları 456,105 TL olarak alınmıştır.

Kaynak:Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçinde Otomotiv Sanayi, OSD, 2006/06 Rapor

SEKTÖRLERİN KIYASLANMASI(2000)

	Üretimden Satışlar(Net)		Satış Hasılatı(Net)		Brüt Katma Değer		Özsermaye		Net Aktifler		Vergi Öncesi Dönem Karı		İhracat		İstihdam	Firma Sayısı
	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL		
Otomotiv	5.415	3.670.618.590	7.474	5.066.208.114	1.492	1.011.646.642	1.606	1.088.681.179	4.183	2.835.125.137	589	398.947.396	1.376	932.529.922	38.702	31
Tekstil	1.919	1.300.895.025	2.168	1.469.629.631	555	375.998.133	834	565.570.391	2.017	1.367.275.901	25	16.756.545	2.375	1.609.921.618	49.812	95
Gıda	4.124	2.795.391.216	4.690	3.179.081.837	597	404.405.519	359	243.065.640	3.605	2.443.753.369	-284	-192.772.590	790	535.640.841	43.424	73
500 Büyük Kuruluş	50.302	34.096.974.169	64.863	43.967.514.233	19.658	13.324.945.919	22.126	14.997.885.210	59.206	40.132.929.607	4.437	3.007.368.695	11.247	7.624.075.881	558.288	500
469 Özel Sektör	38.099	25.825.247.686	48.905	33.150.309.232	11.244	7.621.627.467	13.768	9.332.303.469	38.168	25.871.736.267	3.216	2.179.738.840	10.403	7.051.551.444	366.635	469
İSO Üyesi 229																
Büyük	23.028	15.609.680.630	28.566	19.363.100.332	7.086	4.803.410.426	7.965	5.398.896.933	20.607	13.968.168.126	2.035	1.379.460.102	6.667	4.519.014.481	178.493	229
İso Üyesi 226 Özel	22.920	15.536.307.429	28.435	19.274.368.357	7.048	4.777.219.362	7.947	5.386.787.985	20.511	13.903.106.472	2.024	1.371.912.203	6.667	4.518.989.324	177.420	226

Otomotiv, Tekstil, Gıda Sektörlerinin '500 Büyük Sanayi Kuruluşu'İçindeki Payları (%)

	Üretimden Satışlar (Net)	Satış Hasılatı(Net)	Brüt Katma Değer	Özsermaye	Net Aktifler	Vergi Öncesi Dönem Karı	İhracat	İstihdam	Firma Sayısı
Otomotiv	10,8	11,5	7,6	7,3	7,1	13,3	12,2	6,9	6,2
Tekstil	3,8	3,3	2,8	3,8	3,4	0,6	21,1	8,9	19
Gıda	8,2	7,2	3	1,6	6,1	-6,4	7	7,8	14,6
Diğer	77,2	77,9	86,6	87,3	83,4	92,6	59,6	76,4	60,2

Otomotiv, Tekstil, Gıda Sektörlerinin 469 adet 'Özel Sektör Büyük Sanayi Kuruluşu'İçindeki Payları (%)

	Üretimden Satışlar(Net)	Satış Hasılatı(Net)	Brüt Katma Değer	Özsermaye	Net Aktifler	Vergi Öncesi Dönem Karı	İhracat	İstihdam	Firma Sayısı
Otomotiv	14,2	15,3	13,3	11,7	11	18,3	13,2	10,6	6,6
Tekstil	5	4,4	4,9	6,1	5,3	0,8	22,8	13,6	20,3
Gıda	10,8	9,6	5,3	2,6	9,4	-8,8	7,6	11,8	15,6
Diğer	69,9	70,7	76,5	79,7	74,3	89,8	56,3	64	57,6

Otomotiv, Tekstil, Gıda Sektörlerinin 229 adet 'İSO Üyesi Büyük Sanayi Kuruluşu'İçindeki Payları (%)

	Üretimden Satışlar(Net)	Satış Hasılatı(Net)	Brüt Katma Değer	Özsermaye	Net Aktifler	Vergi Öncesi Dönem Karı	İhracat	İstihdam	Firma Sayısı
Otomotiv	23,5	26,2	21,1	20,2	20,3	28,9	20,6	21,7	13,5
Tekstil	8,3	7,6	7,8	10,5	9,8	1,2	35,6	27,9	41,5
Gıda	17,9	16,4	8,4	4,5	17,5	-14	11,9	24,3	31,9
Diğer	50,2	49,8	62,7	64,9	52,4	83,8	31,9	26,1	13,1

Otomotiv, Tekstil, Gıda Sektörlerinin 226 adet 'İSO Üyesi Özel Sanayi Kuruluşu'İçindeki Payları (%)

	Üretimden Satışlar(Net)	Satış Hasılatı(Net)	Brüt Katma Değer	Özsermaye	Net Aktifler	Vergi Öncesi Dönem Karı	İhracat	İstihdam	Firma Sayısı
Otomotiv	23,6	26,3	21,2	20,2	20,4	29,1	20,6	21,8	13,7
Tekstil	8,4	7,6	7,9	10,5	9,8	1,2	35,6	28,1	42
Gıda	18	16,5	8,5	4,5	17,6	-14,1	11,9	24,5	32,3
Diğer	50	49,6	62,5	64,8	52,2	83,8	31,9	25,6	11,9

Not:2000 Yılı İçin ABD Doları 677,847 TL olarak alınmıştır.

Kaynak:Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçinde Otomotiv Sanayi, OSD, 2006/06 Rapor

SEKTÖRLERİN KIYASLANMASI(2001)

	Üretimden Satışlar(Net)		Satış Hasılatı(Net)		Brüt Katma Değer		Özsermaye		Net Aktifler		Vergi Öncesi Dönem Karı		İhracat	İstihdam	Firma Sayısı
	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$		
Otomotiv	3.047	3.990.994.450	3.531	4.625.762.018	516	675.407.480	890	1.165.684.783	3.037	3.978.481.227	62	80.635.222	2.089	32.283	26
Tekstil	5.752	7.534.836.811	6.512	8.530.862.903	1.415	1.853.535.266	2.445	3.203.312.751	6.889	9.024.731.203	142	186.463.230	3.052	113.020	107
Gıda	3.176	4.160.645.152	3.923	5.139.647.694	217	284.025.708	157	205.046.689	2.369	3.102.987.427	-217	-284.320.602	1.016	36.405	66
500 Büyük Kuruluş	44.563	58.377.591.211	54.028	70.777.324.414	14.610	19.139.029.323	15.219	19.936.919.952	53.574	70.181.862.645	3.764	4.930.296.552	14.812	526.314	500
468 Özel Sektör	32.391	42.432.611.161	40.848	53.510.608.217	8.755	11.468.957.623	10.343	13.549.110.672	33.040	43.282.702.892	2.517	3.297.140.827	13.618	348.309	468
ISO Üyesi 227 Büyük	19.283	25.261.298.349	22.875	29.966.561.193	4.436	5.811.008.112	5.754	7.538.390.276	17.062	22.351.317.631	1.419	1.858.614.806	8.606	169.082	227
İso Üyesi 224 Özel	19.208	25.162.088.941	22.778	29.839.111.175	4.414	5.781.918.131	5.731	7.507.519.464	16.990	22.257.368.416	1.415	1.854.204.542	8.606	167.954	224

Otomotiv, Tekstil, Gıda Sektörlerinin '500 Büyük Sanayi Kuruluşu' içindeki Payları (%)

	Üretimden Satışlar (Net)	Satış Hasılatı(Net)	Brüt Katma Değer	Özsermaye	Net Aktifler	Vergi Öncesi Dönem Karı	İhracat	İstihdam	Firma Sayısı
Otomotiv	6,8	6,5	3,5	5,8	5,7	1,6	14,1	6,1	5,2
Tekstil	12,9	12,1	9,7	15,1	12,9	3,8	20,6	21,5	21,4
Gıda	7,1	7,3	1,5	1	4,4	-5,8	6,9	6,9	13,2
Diğer	73,1	74,1	85,3	77,1	77,1	100,3	58,4	65,5	60,2

Otomotiv, Tekstil, Gıda Sektörlerinin 468 adet 'Özel Sektör Büyük Sanayi Kuruluşu' içindeki Payları (%)

	Üretimden Satışlar(Net)	Satış Hasılatı(Net)	Brüt Katma Değer	Özsermaye	Net Aktifler	Vergi Öncesi Dönem Karı	İhracat	İstihdam	Firma Sayısı
Otomotiv	9,4	8,6	5,9	8,6	9,2	2,4	15,3	9,3	5,6
Tekstil	17,8	15,9	16,2	23,6	20,9	5,7	22,4	32,4	22,9
Gıda	9,8	9,6	2,5	1,5	7,2	-8,6	7,5	10,5	14,1
Diğer	63	65,8	75,5	66,2	62,8	100,5	54,8	47,8	57,5

Otomotiv, Tekstil, Gıda Sektörlerinin 227 adet 'ISO Üyesi Büyük Sanayi Kuruluşu' içindeki Payları (%)

	Üretimden Satışlar(Net)	Satış Hasılatı(Net)	Brüt Katma Değer	Özsermaye	Net Aktifler	Vergi Öncesi Dönem Karı	İhracat	İstihdam	Firma Sayısı
Otomotiv	15,8	15,4	11,6	15,5	17,8	4,3	24,3	19,1	11,5
Tekstil	29,8	28,5	31,9	42,5	40,4	10	35,5	66,8	47,1
Gıda	16,5	17,2	4,9	2,7	13,9	-15,3	11,8	21,5	29,1
Diğer	37,9	38,9	51,6	39,3	27,9	100,9	28,5	-7,5	12,3

Otomotiv, Tekstil, Gıda Sektörlerinin 224 adet 'İSO Üyesi Özel Sanayi Kuruluşu' içindeki Payları (%)

	Üretimden Satışlar(Net)	Satış Hasılatı(Net)	Brüt Katma Değer	Özsermaye	Net Aktifler	Vergi Öncesi Dönem Karı	İhracat	İstihdam	Firma Sayısı
Otomotiv	15,9	15,5	11,7	15,5	17,9	4,3	24,3	19,2	11,6
Tekstil	29,9	28,6	32,1	42,7	40,5	10,1	35,5	67,3	47,8
Gıda	16,5	17,2	4,9	2,7	13,9	-15,3	11,8	21,7	29,5
Diğer	37,7	38,7	51,3	39,1	27,6	100,9	28,5	-8,2	11,2

Not:2001 Yılı İçin ABD Doları 1,310,000 TL olarak alınmıştır.

Kaynak:Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçinde Otomotiv Sanayi, OSD, 2006/06 Rapor

SEKTÖRLERİN KIYASLANMASI(2002)

	Üretimden Satışlar(Net)		Satış Hasılatı(Net)		Brüt Katma Değer		Özsermaye		Net Aktifler		Vergi Öncesi Dönem Karı		İhracat	İstihdam (Adet)	Firma Sayısı
	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$		
Otomotiv	4.539	7.448.106.505	5.179	8.498.853.683	834	1.367.922.665	1.107	1.815.972.229	4.620	7.581.821.306	-44	-71.529.784	3.143	36.455	30
Tekstil	6.195	10.166.072.166	6.905	11.331.429.274	1.502	2.465.438.803	2.687	4.409.655.093	6.634	10.886.909.513	228	374.851.893	3.298	119.925	104
Gıda	4.036	6.622.559.139	4.355	7.145.800.615	660	1.082.772.073	543	890.896.124	2.511	4.120.974.592	79	129.018.505	831	41.303	74
500 Büyük Kuruluş	50.146	82.288.823.954	62.017	101.770.649.671	23.012	37.762.956.797	21.154	34.713.964.440	55.462	91.013.413.861	4.718	7.741.789.016	17.375	504.796	500
470 Özel Sektör	37.989	62.339.440.390	50.943	83.598.021.279	13.145	21.571.328.826	15.067	24.724.189.714	41.066	67.389.810.553	3.410	5.595.247.299	16.403	365.694	470
ISO Üyesi 223 Büyük	21.463	35.221.006.537	28.595	46.923.687.937	6.683	10.967.409.345	7.630	12.521.462.409	19.660	32.262.559.461	1.798	2.950.948.554	10.125	172.571	223
İso Üyesi 220 Özel	22.722	37.286.727.243	28.473	46.724.182.046	6.648	10.909.739.734	7.593	12.460.131.422	19.532	32.052.372.219	1.792	2.939.956.233	10.125	171.122	220

Otomotiv, Tekstil, Gıda Sektörlerinin '500 Büyük Sanayi Kuruluşu'ndaki Payları (%)

	Üretimden Satışlar (Net)	Satış Hasılatı(Net)	Brüt Katma Değer	Özsermaye	Net Aktifler	Vergi Öncesi Dönem Karı	İhracat	İstihdam	Firma Sayısı
Otomotiv	9,1	8,4	3,6	5,2	8,3	-0,9	18,1	7,2	6
Tekstil	12,4	11,1	6,5	12,7	12	4,8	19	23,8	20,8
Gıda	8,0	7	2,9	2,6	4,5	1,7	4,8	8,2	14,8
Diğer	70,5	73,5	87	79,5	75,2	94,4	58,1	60,8	58,4

Otomotiv, Tekstil, Gıda Sektörlerinin 470 adet 'Özel Sektör Büyük Sanayi Kuruluşu'ndaki Payları(%)

	Üretimden Satışlar(Net)	Satış Hasılatı(Net)	Brüt Katma Değer	Özsermaye	Net Aktifler	Vergi Öncesi Dönem Karı	İhracat	İstihdam	Firma Sayısı
Otomotiv	11,9	10,2	6,3	7,3	11,3	-1,3	19,2	10	6,4
Tekstil	16,3	13,6	11,4	17,8	16,2	6,7	20,1	32,8	22,1
Gıda	10,6	8,5	5	3,6	6,1	2,3	5,1	11,3	15,7
Diğer	61,1	67,7	77,2	71,2	66,5	92,3	55,7	45,9	55,7

Otomotiv, Tekstil, Gıda Sektörlerinin 223 adet 'İSO Üyesi Büyük Sanayi Kuruluşu'ndaki Payları (%)

	Üretimden Satışlar(Net)	Satış Hasılatı(Net)	Brüt Katma Değer	Özsermaye	Net Aktifler	Vergi Öncesi Dönem Karı	İhracat	İstihdam	Firma Sayısı
Otomotiv	21,1	18,1	12,5	14,5	23,5	-2,4	31	21,1	13,5
Tekstil	28,9	24,1	22,5	35,2	33,7	12,7	32,6	69,5	46,6
Gıda	18,8	15,2	9,9	7,1	12,8	4,4	8,2	23,9	33,2
Diğer	31,2	42,5	55,2	43,2	30	85,3	28,2	-14,6	6,7

Otomotiv, Tekstil, Gıda Sektörlerinin 220 adet 'İSO Üyesi Özel Sanayi Kuruluşu'ndaki Payları (%)

	Üretimden Satışlar(Net)	Satış Hasılatı(Net)	Brüt Katma Değer	Özsermaye	Net Aktifler	Vergi Öncesi Dönem Karı	İhracat	İstihdam	Firma Sayısı
Otomotiv	20	18,2	12,5	14,6	23,7	-2,4	31	21,3	13,6
Tekstil	27,3	24,3	22,6	35,4	34	12,8	32,6	70,1	47,3
Gıda	17,8	15,3	9,9	7,1	12,9	4,4	8,2	24,1	33,6
Diğer	35	42,3	54,9	42,9	29,5	85,3	28,2	-15,5	5,5

Not:2002 Yılı İçin Ortalama ABD Doları 1,641,000 TL olarak alınmıştır.
Kaynak:Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçinde Otomotiv Sanayi, OSD, 2006/06 Rapor

SEKTÖRLERİN KIYASLANMASI(2003)

	Üretimden Satışlar(Net)		Satış Hasılatı(Net)		Brüt Katma Değer		Özsermaye		Net Aktifler		Vergi Öncesi Dönem Karı		İhracat	İstihdam (Adet)	Firma Sayısı
	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$		
Otomotiv	15.086	22.863.822.903	17.409	26.385.224.651	2.592	3.927.873.827	4.355	6.600.001.462	8.368	12.681.679.696	1.054	1.598.104.324	5.096	57.571	38
Tekstil	6.789	10.289.658.681	7.589	11.501.138.195	1.612	2.442.831.961	3.372	5.110.077.619	7.709	11.682.955.184	252	381.234.033	3.631	111.905	90
Gıda	6.415	9.722.665.556	7.292	11.052.297.496	1.074	1.628.273.298	1.470	2.227.792.257	4.290	6.502.022.165	308	466.660.452	1.378	47.803	74
500 Büyük Kuruluş	68.200	103.363.020.298	86.047	130.411.260.926	30.810	46.695.462.729	32.249	48.876.745.183	71.098	107.755.603.134	6.632	10.051.943.829	23.578	518.532	500
476 Özel Sektör	56.402	85.482.061.276	72.734	110.234.929.115	17.431	26.417.426.721	23.432	35.513.738.656	53.947	81.761.010.275	5.227	7.921.787.956	22.319	399.218	476
ISO Üyesi 218 Büyük	32.722	49.592.657.306	41.025	62.176.777.302	10.172	15.416.660.337	11.923	18.069.799.413	26.511	40.179.771.929	2.690	4.077.639.087	13.332	190.982	218
İso Üyesi 216 Özel	32.633	49.457.795.549	40.898	61.983.663.309	10.139	15.366.189.407	11.883	18.008.923.566	26.348	39.932.922.261	2.683	4.066.753.428	13.332	190.118	216

Otomotiv, Tekstil, Gıda Sektörlerinin '500 Büyük Sanayi Kuruluşu'ndaki Payları (%)

	Üretimden Satışlar (Net)	Satış Hasılatı(Net)	Brüt Katma Değer	Özsermaye	Net Aktifler	Vergi Öncesi Dönem Karı	İhracat	İstihdam	Firma Sayısı
Otomotiv	22,1	20,2	8,4	13,5	11,8	15,9	21,6	11,1	7,6
Tekstil	10,0	8,8	5,2	10,5	10,8	3,8	15,4	21,6	18
Gıda	9,4	8,5	3,5	4,6	6	4,6	5,8	9,2	14,8
Diğer	58,5	62,5	82,9	71,5	71,4	75,7	57,1	58,1	59,6

Otomotiv, Tekstil, Gıda Sektörlerinin 476 adet 'Özel Sektör Büyük Sanayi Kuruluşu'ndaki Payları (%)

	Üretimden Satışlar(Net)	Satış Hasılatı(Net)	Brüt Katma Değer	Özsermaye	Net Aktifler	Vergi Öncesi Dönem Karı	İhracat	İstihdam	Firma Sayısı
Otomotiv	26,7	23,9	14,9	18,6	15,5	20,2	22,8	14,4	8
Tekstil	12	10,4	9,2	14,4	14,3	4,8	16,3	28	18,9
Gıda	11,4	10	6,2	6,3	8	5,9	6,2	12	15,5
Diğer	49,8	55,6	69,7	60,8	62,2	69,1	54,7	45,6	57,6

Otomotiv, Tekstil, Gıda Sektörlerinin 218 adet 'ISO Üyesi Büyük Sanayi Kuruluşu'ndaki Payları (%)

	Üretimden Satışlar(Net)	Satış Hasılatı(Net)	Brüt Katma Değer	Özsermaye	Net Aktifler	Vergi Öncesi Dönem Karı	İhracat	İstihdam	Firma Sayısı
Otomotiv	46,1	42,4	25,5	36,5	31,6	39,2	38,2	38,2	17,4
Tekstil	20,7	18,5	15,8	28,3	29,1	9,3	9,3	27,2	41,3
Gıda	19,6	17,8	10,6	12,3	16,2	11,4	11,4	10,3	33,9
Diğer	13,5	21,3	48,1	22,9	23,2	40	40	24,2	7,3

Otomotiv, Tekstil, Gıda Sektörlerinin 216 adet 'ISO Üyesi Özel Sanayi Kuruluşu'ndaki Payları (%)

	Üretimden Satışlar(Net)	Satış Hasılatı(Net)	Brüt Katma Değer	Özsermaye	Net Aktifler	Vergi Öncesi Dönem Karı	İhracat	İstihdam	Firma Sayısı
Otomotiv	46,2	42,6	25,6	36,6	31,8	39,3	38,2	30,3	17,6
Tekstil	20,8	18,6	15,9	28,4	29,3	9,4	27,2	58,9	41,7
Gıda	19,7	17,8	10,6	12,4	16,3	11,5	10,3	25,1	34,3
Diğer	13,3	21	47,9	22,6	22,7	39,9	24,2	-14,3	6,5

Not:2003 Yılı İçin Ortalama ABD Doları 1,515,582 TL olarak alınmıştır.

Kaynak:Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçinde Otomotiv Sanayi, OSD, 2006/06 Rapor

SEKTÖRLERİN KIYASLANMASI(2004)

	Üretimden Satışlar(Net)		Satış Hasılatı(Net)		Brüt Katma Değer		Özsermaye		Net Aktifler		Vergi Öncesi Dönem Karı		İhracat	İstihdam (Adet)	Firma Sayısı
	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$		
Otomotiv	17.071	24.257.458.954	19.554	27.786.207.634	2.870	4.077.630.058	4.651	6.608.838.082	9.433	13.403.692.061	833	1.184.051.277	5.885	63.033	41
Tekstil	8.061	11.454.957.569	8.968	12.743.371.640	11.934	2.747.909.509	5.068	7.201.699.465	10.138	14.406.070.605	156	221.867.328	4.159	107.324	82
Gıda	8.497	12.073.807.451	9.708	13.795.046.466	1.534	2.179.576.067	1.895	2.692.722.362	6.266	8.903.343.739	38	53.547.269	1.718	50.531	75
500 Büyük Kuruluş	96.736	137.462.193.539	120.046	170.584.948.603	40.797	57.972.953.684	56.594	80.419.920.713	103.833	147.546.914.646	9.442	13.417.519.983	33.198	530.770	500
482 Özel Sektör	81.824	116.271.469.447	104.295	148.203.348.979	26.854	35.159.555.117	42.224	60.000.888.713	80.493	114.380.778.990	7.303	10.377.539.504	31.674	423.667	482
ISO Üyesi 213 Büyük	46.872	66.605.260.801	59.019	83.865.322.971	15.448	21.951.552.209	20.812	29.574.295.420	39.757	56.495.056.629	3.650	5.186.680.031	19.166	208.016	213
İso Üyesi 215 Özel	46.976	66.752.805.474	59.139	84.036.279.522	15.491	22.012.997.278	20.869	29.654.522.964	39.990	56.825.552.857	3.660	5.200.897.477	19.166	208.800	215

Otomotiv, Tekstil, Gıda Sektörlerinin '500 Büyük Sanayi Kuruluşu'İçindeki Payları (%)

	Üretimden Satışlar (Net)	Satış Hasılatı(Net)	Brüt Katma Değer	Özsermaye	Net Aktifler	Vergi Öncesi Dönem Karı	İhracat	İstihdam	Firma Sayısı
Otomotiv	17,6	16,3	7	8,2	9,1	8,8	17,7	11,9	8,2
Tekstil	8,3	7,5	4,7	9	9,8	1,7	12,5	20,2	16,4
Gıda	8,8	8,1	3,8	3,3	6	0,4	5,2	9,5	15
Diğer	65,2	68,2	84,5	79,5	75,1	89,1	64,6	58,4	60,4

Otomotiv, Tekstil, Gıda Sektörlerinin 482 adet 'Özel Sektör Büyük Sanayi Kuruluşu'İçindeki Payları (%)

	Üretimden Satışlar(Net)	Satış Hasılatı(Net)	Brüt Katma Değer	Özsermaye	Net Aktifler	Vergi Öncesi Dönem Karı	İhracat	İstihdam	Firma Sayısı
Otomotiv	20,9	18,7	10,7	11	11,7	11,4	18,6	14,9	8,5
Tekstil	9,9	8,6	7,2	12	12,6	2,1	13,1	25,3	17
Gıda	10,4	9,3	5,7	4,5	7,8	0,5	5,4	11,9	15,6
Diğer	58,9	63,3	76,4	72,5	67,9	85,9	62,9	47,9	58,9

Otomotiv, Tekstil, Gıda Sektörlerinin 213 adet 'ISO Üyesi Büyük Sanayi Kuruluşu'İçindeki Payları (%)

	Üretimden Satışlar(Net)	Satış Hasılatı(Net)	Brüt Katma Değer	Özsermaye	Net Aktifler	Vergi Öncesi Dönem Karı	İhracat	İstihdam	Firma Sayısı
Otomotiv	36,4	33,1	18,6	22,3	23,7	22,8	30,7	30,3	19,2
Tekstil	17,2	15,2	12,5	24,4	25,5	4,3	21,7	51,6	38,5
Gıda	18,1	16,4	9,9	9,1	15,8	1	9	24,3	35,2
Diğer	28,3	35,2	59	44,2	35	71,9	38,6	-6,2	7

Otomotiv, Tekstil, Gıda Sektörlerinin 215 adet 'ISO Üyesi Özel Sanayi Kuruluşu'İçindeki Payları (%)

	Üretimden Satışlar(Net)	Satış Hasılatı(Net)	Brüt Katma Değer	Özsermaye	Net Aktifler	Vergi Öncesi Dönem Karı	İhracat	İstihdam	Firma Sayısı
Otomotiv	36,3	33,1	18,5	22,3	23,6	22,8	3,7	30,2	19,1
Tekstil	17,2	15,2	12,5	24,3	25,4	4,3	21,7	51,4	38,1
Gıda	18,1	16,4	9,9	9,1	15,7	1	9	24,2	34,9
Diğer	28,4	35,4	59,1	44,3	35,4	71,9	38,6	-5,8	7,9

Not:2004 Yılı İçin Ortalama ABD Doları 1,421,000 TL olarak alınmıştır.

Kaynak:Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçinde Otomotiv Sanayi, OSD, 2006/06 Rapor

SEKTÖRLERİN KIYASLANMASI(2005)

	Üretimden Satışlar(Net)		Satış Hasılatı(Net)		Brüt Katma Değer		Özsermaye		Net Aktifler		Vergi Öncesi Dönem Karı		İhracat	İstihdam (Adet)	Firma Sayısı
	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$	Milyon TL	Milyon \$		
Otomotiv	18.011	24.206.466.396	20.653	27.758.038.802	2.997	4.027.500.340	4.946	6.647.798.805	9.957	13.382.050.268	868	1.166.143.466	9.795	59.216	41
Tekstil	7.635	10.261.914.350	8.560	11.504.322.960	1.789	2.404.262.473	5.488	7.376.482.547	10.794	14.506.657.852	-50	-67.727.927	3.931	103.379	72
Gıda	11.528	15.493.488.993	12.527	16.836.850.558	1.901	2.554.300.028	2.566	3.449.327.639	7.169	9.634.822.253	564	758.247.530	2.305	54.629	79
500 Büyük Kuruluş	111.866	150.347.763.973	139.712	187.773.389.516	44.184	59.383.039.765	63.111	84.821.379.779	119.331	160.381.185.886	7.906	10.625.051.251	36.936	514.642	500
485 Özel Sektör	104.008	139.786.115.781	131.258	176.410.550.939	37.780	50.775.810.614	50.083	67.311.288.741	97.398	130.903.248.608	7.122	9.572.340.494	36.348	440.155	485
ISO Üyesi 209 Büyük	53.283	71.612.429.598	67.949	91.323.263.826	15.329	20.602.387.177	23.261	31.262.615.470	45.369	60.975.644.671	3.533	4.748.925.066	20.587	211.586	209
İso Üyesi 207 Özel	53.138	71.417.483.312	67.637	90.903.470.983	15.237	20.478.812.638	23.175	31.147.332.858	45.146	60.676.837.545	3.495	4.697.685.018	20.587	210.691	207

Otomotiv, Tekstil, Gıda Sektörlerinin '500 Büyük Sanayi Kuruluşu'İçindeki Payları (%)

	Üretimden Satışlar (Net)	Satış Hasılatı(Net)	Brüt Katma Değer	Özsermaye	Net Aktifler	Vergi Öncesi Dönem Karı	İhracat	İstihdam	Firma Sayısı
Otomotiv	16,1	14,8	6,8	7,8	8,3	11	26,5	11,5	8,2
Tekstil	6,8	6,1	4	8,7	9	-0,6	10,6	20,1	14,4
Gıda	10,3	9	4,3	4,1	6	7,1	6,2	10,6	15,8
Diğer	66,8	70,1	84,9	79,4	76,6	82,5	56,6	57,8	61,6

Otomotiv, Tekstil, Gıda Sektörlerinin 485 adet 'Özel Sektör Büyük Sanayi Kuruluşu'İçindeki Payları (%)

	Üretimden Satışlar(Net)	Satış Hasılatı(Net)	Brüt Katma Değer	Özsermaye	Net Aktifler	Vergi Öncesi Dönem Karı	İhracat	İstihdam	Firma Sayısı
Otomotiv	33,8	30,4	19,5	21,3	21,9	24,6	47,6	28	19,6
Tekstil	14,3	12,6	11,7	23,6	23,8	-1,4	19,1	48,9	34,4
Gıda	21,6	18,4	12,4	11	15,8	16	11,2	25,8	37,8
Diğer	30,2	38,6	56,4	44,1	38,5	60,9	22,1	-2,7	8,1

Otomotiv, Tekstil, Gıda Sektörlerinin 209 adet 'ISO Üyesi Büyük Sanayi Kuruluşu'İçindeki Payları (%)

	Üretimden Satışlar(Net)	Satış Hasılatı(Net)	Brüt Katma Değer	Özsermaye	Net Aktifler	Vergi Öncesi Dönem Karı	İhracat	İstihdam	Firma Sayısı
Otomotiv	33,8	30,4	19,5	21,3	21,9	24,6	47,6	28	19,6
Tekstil	14,3	12,6	11,7	23,6	23,8	-1,4	19,1	48,9	34,4
Gıda	21,6	18,4	12,4	11	15,8	16	11,2	25,8	37,8
Diğer	30,2	38,6	56,4	44,1	38,5	60,9	22,1	-2,7	8,1

Otomotiv, Tekstil, Gıda Sektörlerinin 207 adet 'İSO Üyesi Özel Sanayi Kuruluşu'İçindeki Payları (%)

	Üretimden Satışlar(Net)	Satış Hasılatı(Net)	Brüt Katma Değer	Özsermaye	Net Aktifler	Vergi Öncesi Dönem Karı	İhracat	İstihdam	Firma Sayısı
Otomotiv	33,9	30,5	19,7	21,3	22,1	24,8	47,6	28,1	19,8
Tekstil	14,4	12,7	11,7	23,7	23,9	-1,4	19,1	49,1	34,8
Gıda	21,7	18,5	12,5	11,1	15,9	16,1	11,2	25,9	38,2
Diğer	30	38,3	56,1	43,9	38,2	60,5	22,1	-3,1	7,2

Not:2005 Yılı İçin Ortalama ABD Doları 1,344,000 TL olarak alınmıştır.

Kaynak:Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçinde Otomotiv Sanayi, OSD, 2006/06 Rapor

EK 3**TOASO****TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI A.Ş.****GENEL KURUL'A SUNULACAK
AYRINTILI BİLANÇO (Milyon TL)**

	<i>Bağımsız Denetim'den</i>	
	Geçmiş	Geçmiş
	31.12.98	31.12.97
I. DÖNEN VARLIKLAR	81,371,971	53,629,478
A. Hazır Değerler	14,704,457	4,025,390
1. Kasa	4,507	3,272
2. Bankalar	14,696,059	3,807,943
3. Diğer Hazır Değerler	3,891	214,175
B. Menkul Kıymetler	0	16,780,277
1. Hisse Senetleri	0	0
2. Özel Kesim Tahvil, Senet ve Bonoları	0	0
3. Kamu Kesimi Tahvil, Senet ve Bonoları	0	16,780,277
4. Diğer Menkul Kıymetler	0	0
5. Menkul Kıymetler Değer Düşüklüğü Karş.(-)	0	0
C. Kısa Vadeli Ticari Alacaklar	40,679,311	22,027,713
1. Alıcılar	40,968,868	22,082,257
2. Alacak Senetleri	0	0
3. Verilen Depozito ve Teminatlar	2,615	12,826
4. Diğer Kısa Vadeli Ticari Alacaklar	0	0
5. Alacak Reeskontu (-)	(292,172)	(67,370)
6. Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0
D. Diğer Kısa Vadeli Alacaklar	467,900	321,052
1. Ortaklardan Alacaklar	32,210	86
2. İştiraklerden Alacaklar	0	0
3. Bağlı Ortaklıklardan Alacaklar	0	0
4. Kısa Vadeli Diğer Alacaklar	437,161	322,437
5. Alacak Reeskontu (-)	0	0
6. Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	(1,471)	(1,471)
E. Stoklar	24,808,567	8,709,315
1. İlk Madde ve Malzeme	9,637,260	5,084,988
2. Yarı Mamüller	2,587,800	2,022,273
3. Ara Mamüller	0	0
4. Mamüller	7,859,190	597,177
5. Emtia	0	0
6. Diğer Stoklar	0	0
7. Stok Değer Düşüklüğü Karşılığı (-)	0	0
8. Verilen Sipariş Avansları	4,724,317	1,004,877
F. Diğer Dönen Varlıklar	711,736	1,765,731
II. DURAN VARLIKLAR	51,496,526	32,365,432
A. Uzun Vadeli Ticari Alacaklar	931	164
1. Alıcılar	0	0
2. Alacak Senetleri	0	0
3. Verilen Depozito ve Teminatlar	931	164
4. Diğer Uzun Vadeli Ticari Alacaklar	0	0
5. Alacak Reeskontu (-)	0	0
6. Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0
B. Diğer Uzun Vadeli Alacaklar	22,489	20,439
1. Ortaklardan Alacaklar	0	0
2. İştiraklerden Alacaklar	0	0

3. Bağlı Ortaklıklardan Alacaklar	0	0
4. Uzun Vadeli Diğer Alacaklar	22,489	20,439
5. Alacak Reeskontu (-)	0	0
6. Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0
C. Finansal Duran Varlıklar	1,937,876	7,502,082
1. Bağlı Menkul Kıymetler	0	0
2. Bağlı Menkul Kıy.Değ.Düş.Karşılığı (-)	0	0
3. İştirakler	78,018	0
4. İştiraklere Sermaye Taahhütleri (-)	0	0
5. İştirakler Değer Düşüklüğü Karşılığı (-)	0	0
6. Bağlı Ortaklıklar	0	0
7. Bağlı Ortaklıklara Sermaye Taahhütleri (-)	0	0
8. Bağlı Ortaklıklar Değer Düşüklüğü Karş. (-)	0	0
9. Diğer Finansal Duran Varlıklar	1,859,858	7,502,082
D. Maddi Duran Varlıklar	49,384,535	24,787,527
1. Arazi ve Arsalar	27,717	27,717
2. Yerüstü ve Yeraltı Düzenleri	2,500,473	1,831,255
3. Binalar	13,864,385	7,835,836
4. Makine, Tesis ve Cihazlar	92,037,026	51,360,692
5. Taşıt Araç ve Gereçleri	1,556,875	869,746
6. Döşeme ve Demirbaşlar	9,584,779	5,094,328
7. Diğer Maddi Duran Varlıklar	0	0
8. Birikmiş Amortismanlar (-)	(72,641,086)	(45,110,584)
9. Yapılmakta Olan Yatırımlar	668,294	1,413,699
10. Verilen Sipariş Avansları	1,786,072	1,464,838
E. Maddi Olmayan Duran Varlıklar	150,695	55,220
1. Kuruluş ve Teşkilatlanma Giderleri	0	0
2. Haklar	0	0
3. Araştırma ve Geliştirme Giderleri	0	0
4. Diğer Maddi Olmayan Duran Varlıklar	150,695	55,220
5. Verilen Avanslar	0	0
F. Diğer Duran Varlıklar	0	0

TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI A.Ş.

TOASO

GENEL KURUL'A SUNULACAK AYRINTILI BİLANÇO (Milyon TL)	Bağımsız Denetim'den	
	Geçmiş 31.12.98	Geçmiş 31.12.97
I. KISA VADELİ BORÇLAR	83,526,548	31,536,845
A. Finansal Borçlar	41,095,771	8,389,730
1. Banka Kredileri	40,920,220	8,298,000
2. Uzun Vadeli Kredilerin Anapara Taksitleri ve Faizleri	118,468	73,966
3. Tahvil Anapara Taksitleri ve Faizleri	0	0
4. Çıkarılmış Bonolar ve Senetler	0	0
5. Diğer Finansal Borçlar	57,083	17,764
B. Ticari Borçlar	34,126,219	16,351,731
1. Satıcılar	19,300,306	15,766,552
2. Borç Senetleri	15,197,465	583,604
3. Alınan Depozito ve Teminatlar	475	270
4. Diğer Ticari Borçlar	29,931	12,131
5. Borç Reeskontu (-)	(401,958)	(10,826)
C. Diğer Kısa Vadeli Borçlar	4,393,567	2,936,745
1. Ortaklara Borçlar	1,095	1,219
2. İştiraklere Borçlar	0	0
3. Bağlı Ortaklıklara Borçlar	0	0
4. Ödenecek Giderler	512,194	186,784
5. Ödenecek Vergi, Harç ve Diğer Kesintiler	3,325,109	2,202,763

6. Ertelenen ve Taksite Bağlanan Devlet Alacakları	0	0
7. Kısa Vadeli Diğer Borçlar	555,169	545,979
8. Borç Reeskontu (-)	0	0
D. Alınan Sipariş Avansları	0	282,289
E. Borç ve Gider Karşılıkları	3,910,991	3,576,350
1. Vergi Karşılıkları	0	1,770,129
2. Diğer Borç ve Gider Karşılıkları	3,910,991	1,806,221
II. UZUN VADELİ BORÇLAR	10,032,825	12,158,441
A. Finansal Borçlar	386,308	395,031
1. Banka Kredileri	386,308	395,031
2. Çıkarılmış Tahviller	0	0
3. Çıkarılmış Diğer Menkul Kıymetler	0	0
4. Diğer Finansal Borçlar	0	0
B. Ticari Borçlar	1,944,227	8,052,363
1. Satıcılar	0	0
2. Borç Senetleri	2,043,092	8,492,681
3. Alınan Depozito ve Teminatlar	0	0
4. Diğer Ticari Borçlar	0	0
5. Borç Reeskontu (-)	(98,865)	(440,318)
C. Diğer Uzun Vadeli Borçlar	0	0
1. Ortaklara Borçlar	0	0
2. İştiraklere Borçlar	0	0
3. Bağlı Ortaklıklara Borçlar	0	0
4. Ertelenen ve Taksite Bağlanan Devlet Alacakları	0	0
5. Uzun Vadeli Diğer Borçlar	0	0
6. Borç Reeskontu (-)	0	0
D. Alınan Sipariş Avansları	0	0
E. Borç ve Gider Karşılıkları	7,702,290	3,711,047
1. Kıdem Tazminatı Karşılıkları	7,702,290	3,711,047
2. Diğer Borç ve Gider Karşılıkları	0	0
III. ÖZ SERMAYE	39,309,124	42,299,624
A. Sermaye	17,640,000	12,600,000
B. Sermaye Taahhütleri (-)	0	0
C. Emisyon Primi	1,555	1,555
D. Yeniden Değerleme Değer Artışı	17,717,967	5,788,389
1. Duran Varlıklardaki Değer Artışı	17,717,967	5,788,389
2. İştiraklerdeki Değer Artışı	0	0
3. Borsa'da Oluşan Değer Artışı	0	0
E. Yedekler	23,909,680	10,474,785
1. Yasal Yedekler	2,340,515	1,580,264
2. Statü Yedekleri	0	0
3. Özel Yedekler	249	525,249
4. Olağanüstü Yedek	21,506,820	8,307,176
5. Maliyet Artış Fonu	62,096	62,096
6. Serm.Eklenecek İşt.His.ve Gayr.Satış Kazançları	0	0
7. Geçmiş Yıl Karı	0	0
F. Net Dönem Karı	0	13,434,895
G. Dönem Zararı (-)	(19,960,078)	0
H. Geçmiş Yıllar Zararları (-)	0	0
1. Yılı Zararı	0	0
2. Yılı Zararı	0	0
PASİF TOPLAMI	132,868,497	85,994,910

TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI A.Ş.

TOASO

Bağımsız Denetim'den

**GENEL KURUL'A SUNULACAK
AYRINTILI GELİR TABLOSU (Milyon TL)**

	Geçmiş 31.12.98	Geçmiş 31.12.97
A. Brüt Satışlar	167,955,575	113,502,859
1. Yurtiçi Satışlar	128,889,165	96,479,390
2. Yurtdışı Satışlar	28,217,398	14,459,248
3. Diğer Satışlar	10,849,012	2,564,221
B. Satışlardan İndirimler (-)	(330,116)	(1,238,491)
1. Satıştan İndirimler (-)	(330,116)	(119,617)
2. Satış İskontoları (-)	0	(1,118,874)
3. Diğer İndirimler (-)	0	0
C. Net Satışlar	167,625,459	112,264,368
D. Satışların Maliyeti (-)	(151,522,108)	(91,527,882)
BRÜT SATIŞ KARI (ZARARI)	16,103,351	20,736,486
E. Faaliyet Giderleri (-)	(32,420,382)	(22,776,986)
1. Araştırma ve Geliştirme Giderleri (-)	(4,717,753)	(2,311,625)
2. Pazarlama, Satış ve Dağıtım Giderleri (-)	(17,325,964)	(7,057,259)
3. Genel Yönetim Giderleri (-)	(10,376,665)	(13,408,102)
ESAS FAALİYET KARI (ZARARI)	(16,317,031)	(2,040,500)
F. Diğer Faaliyetlerden Gelirler ve Karlar	11,793,013	19,801,100
1. İştiraklerden Temettü Gelirleri	0	0
2. Bağlı Ortaklıklardan Temettü Gelirleri	0	0
3. Faiz ve Diğer Temettü Gelirleri	10,590,079	17,674,672
4. Faaliyetle İlgili Diğer Gelirler ve Karlar	1,202,934	2,126,428
G. Diğer Faaliyetlerden Giderler ve Zararlar (-)	(743,316)	(113,925)
H. Finansman Giderleri (-)	(14,327,738)	(2,260,822)
1. Kısa Vadeli Borçlanma Giderleri (-)	(14,327,738)	(2,260,822)
2. Uzun Vadeli Borçlanma Giderleri (-)	0	0
FAALİYET KARI (ZARARI)	(19,595,072)	15,385,853
I. Olağanüstü Gelirler ve Karlar	214,104	65,877
1. Konusu Kalmayan Karşılıklar	0	0
2. Önceki Dönem Gelir ve Karları	0	0
3. Diğer Olağanüstü Gelirler ve Karlar	214,104	65,877
J. Olağanüstü Giderler ve Zararlar (-)	(579,110)	(246,706)
1. Çalışmayan Kısım Giderleri ve Zararları (-)	(469,764)	(244,705)
2. Önceki Dönem Gider ve Zararları (-)	0	0
3. Diğer Olağanüstü Giderler ve Zararlar (-)	(109,346)	(2,001)
DÖNEM KARI (ZARARI)	(19,960,078)	15,205,024
K. Ödenecek Vergi ve Yasal Yükümlülükler (-)	0	(1,770,129)
NET DÖNEM KARI (ZARARI)	(19,960,078)	13,434,895

TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI A.Ş.

TOASO

GENEL KURUL'A SUNULACAK
AYRINTILI BİLANÇO (Milyon TL)

	Bağımsız Denetim'den	
	Geçmiş	Geçmiş
	31.12.2000	31.12.1999
I. DÖNEN VARLIKLAR	163,369,550	64,153,878
A. Hazır Değerler	42,831,070	3,652,646
1. Kasa	5,662	89,130
2. Bankalar	42,820,457	3,559,424
3. Diğer Hazır Değerler	4,951	4,092
B. Menkul Kıymetler	2,092,138	5,823,171
1. Hisse Senetleri	0	0
2. Özel Kesim Tahvil, Senet ve Bonoları	0	0
3. Kamu Kesimi Tahvil, Senet ve Bonoları	2,092,138	5,823,171
4. Diğer Menkul Kıymetler	0	0
5. Menkul Kıymetler Değer Düşüklüğü Karş.(-)	0	0
C. Kısa Vadeli Ticari Alacaklar	68,966,891	36,060,735
1. Alıcılar	68,883,170	36,057,748
2. Alacak Senetleri	266	0
3. Verilen Depozito ve Teminatlar	83,455	2,987
4. Diğer Kısa Vadeli Ticari Alacaklar	0	0
5. Alacak Reeskontu (-)	0	0
6. Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0
D. Diğer Kısa Vadeli Alacaklar	457,148	67,812
1. Ortaklardan Alacaklar	0	0
2. İştiraklerden Alacaklar	0	0
3. Bağlı Ortaklıklardan Alacaklar	0	0
4. Kısa Vadeli Diğer Alacaklar	458,619	72,585
5. Alacak Reeskontu (-)	0	0
6. Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	-1,471	-4,773
E. Stoklar	44,290,557	18,396,776
1. İlk Madde ve Malzeme	17,319,827	8,521,619
2. Yarı Mamüller	9,895,000	4,367,880
3. Ara Mamüller	0	0
4. Mamüller	9,129,855	2,222,290
5. Emtia	0	0
6. Diğer Stoklar	0	0
7. Stok Değer Düşüklüğü Karşılığı (-)	0	0
8. Verilen Sipariş Avansları	7,945,875	3,284,987
F. Diğer Dönen Varlıklar	4,731,746	152,738
II. DURAN VARLIKLAR	199,089,543	98,563,461
A. Uzun Vadeli Ticari Alacaklar	5,673	2,795
1. Alıcılar	0	0
2. Alacak Senetleri	0	0
3. Verilen Depozito ve Teminatlar	5,673	2,795
4. Diğer Uzun Vadeli Ticari Alacaklar	0	0
5. Alacak Reeskontu (-)	0	0
6. Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0
B. Diğer Uzun Vadeli Alacaklar	0	0
1. Ortaklardan Alacaklar	0	0
2. İştiraklerden Alacaklar	0	0
3. Bağlı Ortaklıklardan Alacaklar	0	0
4. Uzun Vadeli Diğer Alacaklar	0	0
5. Alacak Reeskontu (-)	0	0
6. Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0
C. Finansal Duran Varlıklar	3,037,098	94,518
1. Bağlı Menkul Kıymetler	0	0

2. Bağlı Menkul Kıy.Değ.Düş.Karşılığı (-)	0	0
3. İştirakler	3,310,098	114,018
4. İştiraklere Sermaye Taahhütleri (-)	-273,000	-19,500
5. İştirakler Değer Düşüklüğü Karşılığı (-)	0	0
6. Bağlı Ortaklıklar	0	0
7. Bağlı Ortaklıklara Sermaye Taahhütleri (-)	0	0
8. Bağlı Ortaklıklar Değer Düşüklüğü Karş. (-)	0	0
9. Diğer Finansal Duran Varlıklar	0	0
D. Maddi Duran Varlıklar	195,556,208	98,104,165
1. Arazi ve Arsalar	26,905	27,717
2. Yerüstü ve Yeraltı Düzenleri	5,983,132	4,271,808
3. Binalar	32,606,978	21,015,583
4. Makine, Tesis ve Cihazlar	306,741,622	154,892,708
5. Taşıt Araç ve Gereçleri	3,119,148	2,174,187
6. Döşeme ve Demirbaşlar	26,194,927	15,753,547
7. Diğer Maddi Duran Varlıklar	37,435	0
8. Birikmiş Amortismanlar (-)	-187,975,015	-115,571,467
9. Yapılmakta Olan Yatırımlar	4,418,875	5,663,659
10. Verilen Sipariş Avansları	4,402,201	9,876,423
E. Maddi Olmayan Duran Varlıklar	490,564	361,983
1. Kuruluş ve Teşkilatlanma Giderleri	0	0
2. Haklar	0	0
3. Araştırma ve Geliştirme Giderleri	0	0
4. Diğer Maddi Olmayan Duran Varlıklar	490,564	361,983
5. Verilen Avanslar	0	0
F. Diğer Duran Varlıklar	0	0
AKTİF TOPLAMI	362,459,093	162,717,339

TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI A.Ş.

TOASO

GENEL KURUL'A SUNULACAK AYRINTILI BİLANÇO (Milyon TL)

I. KISA VADELİ BORÇLAR

A. Finansal Borçlar

1. Banka Kredileri
2. Uzun Vadeli Kredilerin Anapara Taksitleri ve Faizleri
3. Tahvil Anapara Taksitleri ve Faizleri
4. Çıkarılmış Bonolar ve Senetler
5. Diğer Finansal Borçlar

B. Ticari Borçlar

1. Satıcılar
2. Borç Senetleri
3. Alınan Depozito ve Teminatlar
4. Diğer Ticari Borçlar
5. Borç Reeskontu (-)

C. Diğer Kısa Vadeli Borçlar

1. Ortaklara Borçlar
2. İştiraklere Borçlar
3. Bağlı Ortaklıklara Borçlar
4. Ödenecek Giderler
5. Ödenecek Vergi, Harç ve Diğer Kesintiler
6. Ertelenen ve Taksite Bağlanan Devlet Alacakları
7. Kısa Vadeli Diğer Borçlar
8. Borç Reeskontu (-)

D. Alınan Sipariş Avansları

Bağımsız Denetim'den

Geçmiş

Geçmiş

31.12.2000

31.12.1999

135,074,734	91,683,430
35,730,748	31,284,455
35,542,191	31,093,337
156,517	134,377
0	0
0	0
32,040	56,741
87,474,363	55,172,361
87,397,974	51,644,854
11,880	3,555,001
1,479	1,069
64,063	21,227
-1,033	-49,790
8,970,175	3,955,415
104,410	42,449
0	0
0	0
2,220,055	571,834
5,552,620	3,059,848
0	0
1,093,090	281,284
0	0
900,273	0

E. Borç ve Gider Karşılıkları	1,999,175	1,271,199
1. Vergi Karşılıkları	0	0
2. Diğer Borç ve Gider Karşılıkları	1,999,175	1,271,199
II. UZUN VADELİ BORÇLAR	94,792,932	11,792,478
A. Finansal Borçlar	73,222,916	262,334
1. Banka Kredileri	73,222,916	262,334
2. Çıkarılmış Tahviller	0	0
3. Çıkarılmış Diğer Menkul Kıymetler	0	0
4. Diğer Finansal Borçlar	0	0
B. Ticari Borçlar	0	0
1. Satıcılar	0	0
2. Borç Senetleri	0	0
3. Alınan Depozito ve Teminatlar	0	0
4. Diğer Ticari Borçlar	0	0
5. Borç Reeskontu (-)	0	0
C. Diğer Uzun Vadeli Borçlar	0	0
1. Ortaklara Borçlar	0	0
2. İştiraklere Borçlar	0	0
3. Bağlı Ortaklıklara Borçlar	0	0
4. Ertelenen ve Taksite Bağlanan Devlet Alacakları	0	0
5. Uzun Vadeli Diğer Borçlar	0	0
6. Borç Reeskontu (-)	0	0
D. Alınan Sipariş Avansları	0	0
E. Borç ve Gider Karşılıkları	21,570,016	11,530,144
1. Kıdem Tazminatı Karşılıkları	21,570,016	11,530,144
2. Diğer Borç ve Gider Karşılıkları	0	0
III. ÖZ SERMAYE	132,591,427	59,241,431
A. Sermaye	63,504,000	63,504,000
B. Sermaye Taahhütleri (-)	0	0
C. Emisyon Primi	30,903	30,903
D. Yeniden Değerleme Değer Artışı	74,849,025	28,856,038
1. Duran Varlıklardaki Değer Artışı	74,849,025	28,856,038
2. İştiraklerdeki Değer Artışı	0	0
3. Borsa'da Oluşan Değer Artışı	0	0
E. Yedekler	24,258,951	24,008,969
1. Yasal Yedekler	2,340,515	2,340,515
2. Statü Yedekleri	0	0
3. Özel Yedekler	249	249
4. Olağanüstü Yedek	21,506,820	21,506,820
5. Maliyet Artış Fonu	411,367	161,385
6. Serm.Eklenecek İşt.His.ve Gayr.Satış Kazançları	0	0
7. Geçmiş Yıl Karı	0	0
F. Net Dönem Karı	27,107,027	0
G. Dönem Zararı (-)	0	-37,198,401
H. Geçmiş Yıllar Zararları (-)	-57,158,479	-19,960,078
1. .1999..... Yılı Zararı	-37,198,401	0
2. .1998..... Yılı Zararı	-19,960,078	-19,960,078
PASİF TOPLAMI	362,459,093	162,717,339

TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI A.Ş.

TOASO

**GENEL KURUL'A SUNULACAK
AYRINTILI GELİR TABLOSU (Milyon TL)**

Bağımsız Denetim'den

	Geçmiş 31.12.2000	Geçmiş 31.12.1999
A. Brüt Satışlar	502,388,576	223,995,760
1. Yurtiçi Satışlar	336,981,307	155,954,732

2. Yurtdışı Satışlar	151,801,452	63,476,339
3. Diğer Satışlar	13,605,817	4,564,689
B. Satışlardan İndirimler (-)	-567,778	-356,510
1. Satıştan İadeler (-)	-567,778	-356,510
2. Satış İskontoları (-)	0	0
3. Diğer İndirimler (-)	0	0
C. Net Satışlar	501,820,798	223,639,250
D. Satışların Maliyeti (-)	-426,407,449	-191,101,803
BRÜT SATIŞ KARI (ZARARI)	75,413,349	32,537,447
E. Faaliyet Giderleri (-)	-52,908,835	-48,702,800
1. Araştırma ve Geliştirme Giderleri (-)	-6,827,808	-6,092,848
2. Pazarlama, Satış ve Dağıtım Giderleri (-)	-12,960,085	-26,333,676
3. Genel Yönetim Giderleri (-)	-33,120,942	-16,276,276
ESAS FAALİYET KARI (ZARARI)	22,504,514	-16,165,353
F. Diğer Faaliyetlerden Gelirler ve Karlar	18,860,435	16,846,453
1. İştiraklerden Temettü Gelirleri	0	0
2. Bağlı Ortaklıklardan Temettü Gelirleri	0	0
3. Faiz ve Diğer Temettü Gelirleri	7,989,895	2,442,627
4. Faaliyetle İlgili Diğer Gelirler ve Karlar	10,870,540	14,403,826
G. Diğer Faaliyetlerden Giderler ve Zararlar (-)	-1,183,922	-5,360,399
H. Finansman Giderleri (-)	-11,395,942	-27,175,451
1. Kısa Vadeli Borçlanma Giderleri (-)	-11,313,412	-26,915,319
2. Uzun Vadeli Borçlanma Giderleri (-)	-82,530	-260,132
FAALİYET KARI (ZARARI)	28,785,085	-31,854,750
I. Olağanüstü Gelirler ve Karlar	137,190	102,519
1. Konusu Kalmayan Karşılıklar	0	0
2. Önceki Dönem Gelir ve Karları	8,813	25,354
3. Diğer Olağanüstü Gelirler ve Karlar	128,377	77,165
J. Olağanüstü Giderler ve Zararlar (-)	-1,815,248	-5,446,170
1. Çalışmayan Kısım Giderleri ve Zararları (-)	-1,774,776	-5,357,681
2. Önceki Dönem Gider ve Zararları (-)	-7,424	-46,266
3. Diğer Olağanüstü Giderler ve Zararlar (-)	-33,048	-42,223
DÖNEM KARI (ZARARI)	27,107,027	-37,198,401
K. Ödenecek Vergi ve Yasal Yükümlülükler (-)	0	0
NET DÖNEM KARI (ZARARI)	27,107,027	-37,198,401

TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI A.Ş.

TOASO

GENEL KURUL'A SUNULACAK AYRINTILI BİLANÇO (Milyon TL)

	Bağımsız Denetim'den	
	Geçmiş 31.12.2002	Geçmiş 31.12.2001
I. DÖNEN VARLIKLAR	594,874,958	426,366,788
A. Hazır Değerler	135,273,321	67,774,297
1. Kasa	65,309	16,018
2. Bankalar	135,206,059	67,672,427
3. Diğer Hazır Değerler	1,953	85,852
B. Menkul Kıymetler	16,555,730	0
1. Hisse Senetleri	0	0
2. Özel Kesim Tahvil, Senet ve Bonoları	0	0
3. Kamu Kesimi Tahvil, Senet ve Bonoları	16,555,730	0
4. Diğer Menkul Kıymetler	0	0
5. Menkul Kıymetler Değer Düşüklüğü Karş.(-)	0	0
C. Kısa Vadeli Ticari Alacaklar	341,774,139	254,305,066
1. Alıcılar	341,843,814	254,180,616
2. Alacak Senetleri	15,508	24,580
3. Verilen Depozito ve Teminatlar	4,520	148,551
4. Diğer Kısa Vadeli Ticari Alacaklar	0	0

5. Alacak Reeskontu (-)	-89,703	-48,681
6. Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0
D. Diğer Kısa Vadeli Alacaklar	7,147,172	6,671,574
1. Ortaklardan Alacaklar	0	0
2. İştiraklerden Alacaklar	0	0
3. Bağlı Ortaklıklardan Alacaklar	0	0
4. Kısa Vadeli Diğer Alacaklar	7,598,822	6,673,045
5. Alacak Reeskontu (-)	0	0
6. Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	-451,650	-1,471
E. Stoklar	74,085,023	72,739,532
1. İlk Madde ve Malzeme	21,148,081	25,957,610
2. Yarı Mamüller	17,427,314	13,549,904
3. Ara Mamüller	0	0
4. Mamüller	4,318,990	9,869,861
5. Emtia	16,229,451	16,697,807
6. Diğer Stoklar	0	0
7. Stok Değer Düşüklüğü Karşılığı (-)	0	0
8. Verilen Sipariş Avansları	14,961,187	6,664,350
F. Diğer Dönen Varlıklar	20,039,573	24,876,319
II. DURAN VARLIKLAR	647,335,482	409,409,999
A. Uzun Vadeli Ticari Alacaklar	44,703	23,013
1. Alıcılar	0	0
2. Alacak Senetleri	0	0
3. Verilen Depozito ve Teminatlar	44,703	23,013
4. Diğer Uzun Vadeli Ticari Alacaklar	0	0
5. Alacak Reeskontu (-)	0	0
6. Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0
B. Diğer Uzun Vadeli Alacaklar	1,114,488	0
1. Ortaklardan Alacaklar	0	0
2. İştiraklerden Alacaklar	0	0
3. Bağlı Ortaklıklardan Alacaklar	0	0
4. Uzun Vadeli Diğer Alacaklar	1,114,488	0
5. Alacak Reeskontu (-)	0	0
6. Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0
C. Finansal Duran Varlıklar	9,131,427	3,037,098
1. Bağlı Menkul Kıymetler	0	0
2. Bağlı Menkul Kıy.Değ.Düş.Karşılığı (-)	0	0
3. İştirakler	3,037,098	3,037,098
4. İştiraklere Sermaye Taahhütleri (-)	0	0
5. İştirakler Değer Düşüklüğü Karşılığı (-)	0	0
6. Bağlı Ortaklıklar	6,094,329	0
7. Bağlı Ortaklıklara Sermaye Taahhütleri (-)	0	0
8. Bağlı Ortaklıklar Değer Düşüklüğü Karş. (-)	0	0
9. Diğer Finansal Duran Varlıklar	0	0
D. Maddi Duran Varlıklar	594,055,702	404,236,545
1. Arazi ve Arsalar	28,663	34,203
2. Yerüstü ve Yeraltı Düzenleri	11,979,603	9,045,755
3. Binalar	94,809,391	59,111,474
4. Makine, Tesis ve Cihazlar	884,838,024	573,736,826
5. Taşıt Araç ve Gereçleri	12,056,925	8,438,499
6. Döşeme ve Demirbaşlar	68,278,066	48,749,668
7. Diğer Maddi Duran Varlıklar	2,445,921	37,435
8. Birikmiş Amortismanlar (-)	-483,921,937	-316,330,974
9. Yapılmakta Olan Yatırımlar	243,963	7,747,290
10. Verilen Sipariş Avansları	3,297,083	13,666,369
E. Maddi Olmayan Duran Varlıklar	42,989,162	2,113,343
1. Kuruluş ve Teşkilatlanma Giderleri	0	0
2. Haklar	0	0
3. Araştırma ve Geliştirme Giderleri	32,799,707	0
4. Diğer Maddi Olmayan Duran Varlıklar	10,189,455	2,113,343
5. Verilen Avanslar	0	0
F. Diğer Duran Varlıklar	0	0
AKTİF TOPLAMI	1,242,210,440	835,776,787

TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI A.Ş.

TOASO

GENEL KURUL'A SUNULACAK
AYRINTILI BİLANÇO (Milyon TL)

	Bağımsız Denetim'den	
	Geçmiş	Geçmiş
	31.12.2002	31.12.2001
I. KISA VADELİ BORÇLAR	546,212,406	381,177,339
A. Finansal Borçlar	114,341,582	90,641,964
1. Banka Kredileri	56,409,636	66,446,640
2. Uzun Vadeli Kredilerin Anapara Taksitleri ve Faizleri	57,874,351	24,035,476
3. Tahvil Anapara Taksitleri ve Faizleri	0	0
4. Çıkarılmış Bonolar ve Senetler	0	0
5. Diğer Finansal Borçlar	57,595	159,848
B. Ticari Borçlar	393,215,524	257,794,727
1. Satıcılar	393,880,382	258,248,221
2. Borç Senetleri	25,088	16,794
3. Alınan Depozito ve Teminatlar	2,248	2,248
4. Diğer Ticari Borçlar	166,024	172,432
5. Borç Reeskontu (-)	-858,218	-644,968
C. Diğer Kısa Vadeli Borçlar	11,471,314	9,782,581
1. Ortaklara Borçlar	252,854	184,524
2. İştiraklere Borçlar	0	0
3. Bağlı Ortaklıklara Borçlar	0	0
4. Ödenecek Giderler	2,936,367	2,928,285
5. Ödenecek Vergi, Harç ve Diğer Kesintiler	8,273,180	6,669,772
6. Ertelenen ve Taksite Bağlanan Devlet Alacakları	0	0
7. Kısa Vadeli Diğer Borçlar	8,913	0
8. Borç Reeskontu (-)	0	0
D. Alınan Sipariş Avansları	0	0
E. Borç ve Gider Karşılıkları	27,183,986	22,958,067
1. Vergi Karşılıkları	959,812	3,839,297
2. Diğer Borç ve Gider Karşılıkları	26,224,174	19,118,770
II. UZUN VADELİ BORÇLAR	299,035,293	225,656,262
A. Finansal Borçlar	244,143,425	186,150,333
1. Banka Kredileri	244,143,425	186,150,333
2. Çıkarılmış Tahviller	0	0
3. Çıkarılmış Diğer Menkul Kıymetler	0	0
4. Diğer Finansal Borçlar	0	0
B. Ticari Borçlar	0	0
1. Satıcılar	0	0
2. Borç Senetleri	0	0
3. Alınan Depozito ve Teminatlar	0	0
4. Diğer Ticari Borçlar	0	0
5. Borç Reeskontu (-)	0	0
C. Diğer Uzun Vadeli Borçlar	194,663	0
1. Ortaklara Borçlar	0	0
2. İştiraklere Borçlar	0	0
3. Bağlı Ortaklıklara Borçlar	0	0
4. Ertelenen ve Taksite Bağlanan Devlet Alacakları	0	0
5. Uzun Vadeli Diğer Borçlar	194,663	0
6. Borç Reeskontu (-)	0	0
D. Alınan Sipariş Avansları	0	0
E. Borç ve Gider Karşılıkları	54,697,205	39,505,929
1. Kıdem Tazminatı Karşılıkları	54,697,205	39,505,929
2. Diğer Borç ve Gider Karşılıkları	0	0
III. ÖZ SERMAYE	396,962,741	228,943,186
A. Sermaye	170,412,875	170,412,875
B. Sermaye Taahhütleri (-)	0	0
C. Emisyon Primi	30,903	30,903
D. Yeniden Değerleme Değer Artışı	277,561,001	92,834,351
1. Duran Varlıklardaki Değer Artışı	277,561,001	92,834,351
2. İştiraklerdeki Değer Artışı	0	0
3. Borsa'da Oluşan Değer Artışı	0	0
E. Yedekler	36,838,292	34,161,847
1. Yasal Yedekler	2,878,985	2,878,985
2. Statü Yedekleri	0	0
3. Özel Yedekler	2,145,121	293

4. Olağanüstü Yedek	22,762,267	22,762,267
5. Maliyet Artış Fonu	9,051,919	8,520,302
6. Serm.Eklenecek İşt.His.ve Gayr.Satış Kazançları	0	0
7. Geçmiş Yıl Karı	0	0
F. Net Dönem Karı	0	0
G. Dönem Zararı (-)	-19,383,540	-598,845
H. Geçmiş Yıllar Zararları (-)	-68,496,790	-67,897,945
1. 2001..... Yılı Zararı	-68,496,790	0
2. 2000..... Yılı Zararı	0	-67,897,945
PASİF TOPLAMI	1,242,210,440	835,776,787

TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI A.Ş.

TOASO

**GENEL KURUL'A SUNULACAK
AYRINTILI GELİR TABLOSU (Milyon TL)**

	<i>Bağımsız Denetim'den</i>	
	Geçmiş	Geçmiş
	31.12.2002	31.12.2001
A. Brüt Satışlar	1,612,377,739	1,159,417,146
1. Yurtiçi Satışlar	466,992,050	250,899,137
2. Yurtdışı Satışlar	1,103,476,994	883,687,594
3. Diğer Satışlar	41,908,695	24,830,415
B. Satışlardan İndirimler (-)	-86,421,574	-56,632,907
1. Satıştan İadeler (-)	-14,373,906	-17,397,236
2. Satış İskontoları (-)	-63,615,302	-34,859,589
3. Diğer İndirimler (-)	-8,432,366	-4,376,082
C. Net Satışlar	1,525,956,165	1,102,784,239
D. Satışların Maliyeti (-)	-1,379,508,142	-953,192,454
BRÜT SATIŞ KARI (ZARARI)	146,448,023	149,591,785
E. Faaliyet Giderleri (-)	-149,105,445	-107,890,131
1. Araştırma ve Geliştirme Giderleri (-)	-11,227,437	-17,030,618
2. Pazarlama, Satış ve Dağıtım Giderleri (-)	-71,829,089	-39,269,816
3. Genel Yönetim Giderleri (-)	-66,048,919	-51,589,697
ESAS FAALİYET KARI (ZARARI)	-2,657,422	41,701,654
F. Diğer Faaliyetlerden Gelirler ve Karlar	75,084,809	116,298,257
1. İştiraklerden Temettü Gelirleri	0	0
2. Bağlı Ortaklıklardan Temettü Gelirleri	0	0
3. Faiz ve Diğer Temettü Gelirleri	19,109,406	30,845,497
4. Faaliyetle İlgili Diğer Gelirler ve Karlar	55,975,403	85,452,760
G. Diğer Faaliyetlerden Giderler ve Zararlar (-)	-63,741,317	-137,108,005
H. Finansman Giderleri (-)	-27,409,795	-35,393,273
1. Kısa Vadeli Borçlanma Giderleri (-)	-14,610,652	-26,119,354
2. Uzun Vadeli Borçlanma Giderleri (-)	-12,799,143	-9,273,919
FAALİYET KARI (ZARARI)	-18,723,725	-14,501,367
I. Olağanüstü Gelirler ve Karlar	593,487	23,253,391
1. Konusu Kalmayan Karşılıklar	0	0
2. Önceki Dönem Gelir ve Karları	206,397	538,381
3. Diğer Olağanüstü Gelirler ve Karlar	387,090	22,715,010
J. Olağanüstü Giderler ve Zararlar (-)	-293,490	-5,511,572
1. Çalışmayan Kısım Giderleri ve Zararları (-)	0	-5,190,653
2. Önceki Dönem Gider ve Zararları (-)	-263,210	-316,234
3. Diğer Olağanüstü Giderler ve Zararlar (-)	-30,280	-4,685
DÖNEM KARI (ZARARI)	-18,423,728	3,240,452
K. Ödenecek Vergi ve Yasal Yükümlülükler (-)	-959,812	-3,839,297
NET DÖNEM KARI (ZARARI)	-19,383,540	-598,845

KONSOLİDE BİLANÇO (Bin YTL)

	Notlar	2004	2003
AKTİFLER			
Dönen varlıklar			
Nakit ve nakit benzeri değerler	3	279,409	298,237
Ticari alacaklar, net – Üçüncü kişiler	5	127,628	151,365
– İlişkili kuruluşlar	21	294,121	287,768
Menkul kıymetler	4	-	38,361
Kısa vadeli tüketici finansman kredileri	6	547	1,347
Stoklar, net	7	177,399	151,568
Diğer dönen varlıklar	8	15,803	1,595
Toplam dönen varlıklar		894,907	930,241
Duran varlıklar			
Uzun vadeli tüketici finansman kredileri	6	41	13
Satılmaya hazır finansal varlıklar	9	11,735	11,735
Maddi duran varlıklar, net	10	562,173	674,946
Maddi olmayan duran varlıklar, net	11	35,924	51,368
Diğer duran varlıklar		57	74
Ertelenmiş vergi aktifi	18	159.91	151,526
Toplam duran varlıklar		769.84	889,662
Toplam aktifler		1,664,747	1,819,903
BORÇLAR VE ÖZSERMAYE			
Kısa vadeli borçlar			
Kısa vadeli banka kredileri - uzun vadeli kredilerin kısa vadeli kısımları dahil	13	72,541	97,121
Ticari borçlar – Üçüncü kişiler	14	109,657	136,019
– İlişkili kuruluşlar	21	274,672	380,267
Ödenecek vergi karşılığı		24,096	20,759
Garanti gider karşılığı	15	44,247	24,387
Tahakkuklar ve diğer kısa vadeli borçlar	16	26,732	34,089
Toplam kısa vadeli borçlar		551,945	692,642
Uzun vadeli borçlar			
Uzun vadeli banka kredileri	13	186.49	260,704
Kıdem tazminatı yükümlülüğü	17	38,457	33,492
Diğer uzun vadeli borçlar		-	39
Toplam uzun vadeli borçlar		224,947	294,235
Özsermaye			
Ödenmiş sermaye	19	798,382	798,382
Nakit akım korunması ile ilgili birikmiş kar	13	39,095	17,963

Yasal yedekler ve birikmiş karlar	20	50,378	16,681
Toplam özsermaye		887,855	833,026
Toplam borçlar ve özsermaye		1,664,747	1,819,903
KONSOLİDE GELİR TABLOSU (Bin YTL)			
	Notlar	2004	2003
Net satışlar	21	2,622,946	2,358,430
Satışların maliyeti		-2,356,907	-2,138,299
Brüt kar		266,039	220,131
Satış ve pazarlama giderleri	23	-167,144	-123,028
Genel yönetim giderleri	24	-88,169	-82,353
Araştırma ve geliştirme giderleri	25	-13,699	-13,863
Diğer faaliyet gelirleri, net	26	30,203	31,442
Faaliyet karı		27.23	32,329
Finansal giderler, net	29	-19,786	-32,751
Parasal kazanç ve vergi karşılığı öncesi zarar		7,444	-422
Parasal kazanç		20,299	10,919
Vergi öncesi kar		27,743	10,497
Vergi karşılığı			
- Cari	18	-15,416	-13,320
- Ertelenmiş	18	21,370	10,034
Net kar		33,697	7,211

TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI A.Ş.

TOASO

**Bağımsız
Denetim'den
Geçmiş Geçmiş**

**KONSOLİDE BİLANÇO (BİN YTL)
VARLIKLAR**

**Dipnot
Referansları 31.12.2006 31.12.2005**

Cari / Dönen Varlıklar		1,261,832	1,120,255
Hazır Değerler	4	518,364	483,726
Menkul Kıymetler (net)	5	0	10,324
Ticari Alacaklar (net)	7	174,457	188,841
Finansal Kiralama Alacakları (net)	8	0	0
İlişkili Taraflardan Alacaklar (net)	9	331,056	266,439
Diğer Alacaklar (net)	10	3,854	1,622
Canlı Varlıklar (net)	11	0	0
Stoklar (net)	12	157,055	148,527
Devam Eden İnşaat Sözleşmelerinden Alacaklar (net)	13	0	0
Ertelenen Vergi Varlıkları	14	0	0

Diğer Cari/Dönen Varlıklar	15	77,046	20,776
Cari Olmayan / Duran Varlıklar		1,157,005	812,740
Ticari Alacaklar (net)	7	0	0
Finansal Kiralama Alacakları (net)	8	0	0
İlişkili Taraflardan Alacaklar (net)	9	0	0
Diğer Alacaklar (net)	10	29,819	7,286
Finansal Varlıklar (net)	16	23,994	30,684
Pozitif/Negatif Şerefiye (net)	17	0	0
Yatırım Amaçlı Gayrimenkuller (net)	18	0	0
Maddi Varlıklar (net)	19	751,474	486,666
Maddi Olmayan Varlıklar (net)	20	314,020	143,853
Ertelenen Vergi Varlıkları	14	37,656	144,194
Diğer Cari Olmayan/Duran Varlıklar	15	42	57
TOPLAM VARLIKLAR		2,418,837	1,932,995

YÜKÜMLÜLÜKLER

Kısa Vadeli Yükümlülükler		949,559	732,577
Finansal Boçlar (net)	6	12,981	102,395
Uzun Vadeli Finansal Borçların Kısa Vadeli Kısımları (net)	6	57,878	48,348
Finansal Kiralama İşlemlerinden Borçlar (net)	8	0	0
Diğer Finansal Yükümlülükler (net)	10	0	0
Ticari Borçlar (net)	7	305,224	153,454
İlişkili Taraflara Borçlar (net)	9	479,335	326,976
Alınan Avanslar	21	0	0
Devam Eden İnşaat Sözleşmeleri Hakediş Bedelleri (net)	13	0	0
Borç Karşılıkları	9.23	63,085	66,420
Ertelenen Vergi Yükümlülüğü	14	0	0
Diğer Yükümlülükler (net)	10	31,056	34,984
Uzun Vadeli Yükümlülükler		451,282	162,141
Finansal Borçlar (net)	6	376,499	115,743
Finansal Kiralama İşlemlerinden Borçlar (net)	8	0	0
Diğer Finansal Yükümlülükler (net)	10	0	0
Ticari Borçlar (net)	7	0	0
İlişkili Taraflara Borçlar (net)	9	0	0
Alınan Avanslar	21	0	0
Borç Karşılıkları	23	53,985	46,398
Ertelenen Vergi Yükümlülüğü	14	0	0
Diğer Yükümlülükler (net)	10	20,798	0
ANA ORTAKLIK DIŞI PAYLAR	24	0	0
ÖZSERMAYE		1,017,996	1,038,277
Sermaye	25	500,000	500,000
Karşılıklı İştirak Sermaye Düzeltmesi	25	0	0
Sermaye Yedekleri		361,796	368,486
Hisse Senetleri İhraç Primleri		0	0
Hisse Senedi İptal Karları		0	0
Yeniden Değerleme Fonu		0	0
Finansal Varlıklar Değer Artış Fonu	16	12,261	18,951
Öz Sermaye Enflasyon Düzeltmesi Farkları	26	349,535	349,535
Kar Yedekleri	27-28	31,700	58,721
Yasal Yedekler		0	0
Statü Yedekleri		0	0
Olağanüstü Yedekler		0	0
Özel Yedekler		13,255	58,721
Sermayeye Eklenecek İştirak Hisseleri ve Gayrimenkul Satış Kazançları	26,38	0	-31,632
Yabancı Para Çevrim Farkları		0	0

Net Dönem Karı/Zararı		81,875	141,845
Geçmiş Yıllar Kar/Zararları	27-28	42,625	857
TOPLAM ÖZ SERMAYE VE YÜKÜMLÜLÜKLER		2,418,837	1,932,995

TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI A.Ş.

TOASO

*Bağımsız
Denetim'den*
Geçmiş Geçmiş

KONSOLİDE GELİR TABLOSU (BİN YTL)

	Dipnot Referansları	31.12.2006	31.12.2005
ESAS FAALİYET GELİRLERİ			
Satış Gelirleri (net)	36	3,054,160	2,543,292
Satışların Maliyeti (-)	36	-2,758,498	-2,320,898
Hizmet Gelirleri (net)		1,004	1,263
Esas Faaliyetlerden Diğer Gelirler / faiz+temettü+kira (net)	36	50,971	54,906
BRÜT ESAS FAALİYET KARI/ZARARI		347,637	278,563
Faaliyet Giderleri (-)	37	-268,295	-243,137
NET ESAS FAALİYET KARI/ZARARI		79,342	35,426
Diğer Faaliyetlerden Gelir ve Karlar	38	17,151	56,456
Diğer Faaliyetlerden Gider ve Zararlar (-)	38	-4,158	-132
Finansman Giderleri (-)	39	86,271	72,154
FAALİYET KARI/ZARARI		178,606	163,904
Net Parasal Pozisyon Karı/Zararı	40	0	0
ANA ORTAKLIK DIŞI KAR/ZARAR	24	0	0
VERGİ ÖNCESİ KAR/ZARAR		178,606	163,904
Vergiler	41	-96,731	-22,059
NET DÖNEM KARI/ZARARI		81,875	141,845
HİSSE BAŞINA KAZANÇ	42	0.16	0.28

TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI A.Ş.

TOASO

BİLANÇO (BİN YTL)
(UMS/UFRS - KONSOLİDE)

Bağımsız Denetim'den
Geçmiş Geçmiş

	Dipnot Referansları	31.12.2007	31.12.2006
VARLIKLAR			
Cari / Dönen Varlıklar		1,472,695	1,261,832
Hazır Değerler	4	437,893	518,364
Menkul Kıymetler (net)	5	0	0
Ticari Alacaklar (net)	7	254,974	174,457
Finansal Kiralama Alacakları (net)	8	0	0
İlişkili Tarafardan Alacaklar (net)	9	431,091	331,056
Diğer Alacaklar (net)	10	29,865	3,854
Canlı Varlıklar (net)	11	0	0
Stoklar (net)	12	284,158	157,055
Devam Eden İnşaat Sözleşmelerinden Alacaklar (net)	13	0	0

Ertelenen Vergi Varlıkları	14	0	0
Diğer Cari/Dönen Varlıklar	15	34,714	77,046
Cari Olmayan / Duran Varlıklar		1,703,561	1,157,005
Ticari Alacaklar (net)	7	0	0
Finansal Kiralama Alacakları (net)	8	0	0
İlişkili Taraflardan Alacaklar (net)	9	0	0
Diğer Alacaklar (net)	10	204,903	29,819
Finansal Varlıklar (net)	16	23,994	23,994
Pozitif/Negatif Şerefiye (net)	17	0	0
Yatırım Amaçlı Gayrimenkuller (net)	18	0	0
Maddi Varlıklar (net)	19	1,011,802	751,474
Maddi Olmayan Varlıklar (net)	20	453,373	314,020
Ertelenen Vergi Varlıkları	14	9,451	37,656
Diğer Cari Olmayan/Duran Varlıklar	15	38	42
TOPLAM VARLIKLAR		3,176,256	2,418,837
YÜKÜMLÜLÜKLER			
Kısa Vadeli Yükümlülükler		1,204,955	949,559
Finansal Boçlar (net)	6	51,037	12,981
Uzun Vadeli Finansal Borçların Kısa Vadeli Kısımları (net)	6	123,828	57,878
Finansal Kiralama İşlemlerinden Borçlar (net)	8	0	0
Diğer Finansal Yükümlülükler (net)	10	20,922	0
Ticari Borçlar (net)	7	419,089	305,224
İlişkili Taraflara Borçlar (net)	9	489,231	479,335
Alınan Avanslar	21	0	0
Devam Eden İnşaat Sözleşmeleri Hakediş Bedelleri (net)	13	0	0
Borç Karşılıkları	23	55,012	63,085
Ertelenen Vergi Yükümlülüğü	14	0	0
Diğer Yükümlülükler (net)	10	45,836	31,056
Uzun Vadeli Yükümlülükler		810,231	451,282
Finansal Borçlar (net)	6	665,004	376,499
Finansal Kiralama İşlemlerinden Borçlar (net)	8	0	0
Diğer Finansal Yükümlülükler (net)	10	0	0
Ticari Borçlar (net)	7	0	0
İlişkili Taraflara Borçlar (net)	9	0	0
Alınan Avanslar	21	0	0
Borç Karşılıkları	23	64,952	53,985
Ertelenen Vergi Yükümlülüğü	14	0	0
Diğer Yükümlülükler (net)	10	80,275	20,798
ANA ORTAKLIK DIŞI PAYLAR	24	0	0
ÖZSERMAYE		1,161,070	1,017,996
Sermaye	25	500,000	500,000
Karşılıklı İştirak Sermaye Düzeltmesi	25	0	0
Sermaye Yedekleri		361,796	361,796
Hisse Senetleri İhraç Primleri		0	0
Hisse Senedi İptal Karları		0	0
Yeniden Değerleme Fonu		0	0
Finansal Varlıklar Değer Artış Fonu	16	12,261	12,261
Öz Sermaye Enflasyon Düzeltmesi Farkları	26	349,535	349,535
Kar Yedekleri	27 , 28	84,888	31,700
Yasal Yedekler		0	0
Statü Yedekleri		16,394	7,741
Olağanüstü Yedekler		27,909	10,704
Özel Yedekler		40,585	13,255
Sermayeye Eklenecek İştirak Hisseleri ve Gayrimenkul Satış Kazançları		0	0
Yabancı Para Çevrim Farkları		0	0
Net Dönem Karı/Zararı		175,819	81,875

Geçmiş Yıllar Kar/Zararları	27 , 28	38,567	42,625
TOPLAM ÖZ SERMAYE VE YÜKÜMLÜLÜKLER		3,176,256	2,418,837

TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI A.Ş.

TOASO

GELİR TABLOSU (BİN YTL)
(UMS/UFRS - KONSOLİDE)

	Dipnot Referansları	<i>Bağımsız Denetim'den</i>	
		Geçmiş	Geçmiş
		31.12.2007	31.12.2006
ESAS FAALİYET GELİRLERİ			
Satış Gelirleri (net)	36	3,571,146	3,054,160
Satışların Maliyeti (-)	36	(3,243,884)	(2,758,498)
Hizmet Gelirleri (net)		1,170	1,004
Esas Faaliyetlerden Diğer Gelirler / faiz+temettü+kira (net)	36	86,625	50,971
BRÜT ESAS FAALİYET KARI/ZARARI		415,057	347,637
Faaliyet Giderleri (-)	37	(282,956)	(268,295)
NET ESAS FAALİYET KARI/ZARARI		132,101	79,342
Diğer Faaliyetlerden Gelir ve Karlar	38	32,247	17,151
Diğer Faaliyetlerden Gider ve Zararlar (-)	38	(2,116)	(4,158)
Finansman Giderleri (-)	39	51,483	86,271
FAALİYET KARI/ZARARI		213,715	178,606
Net Parasal Pozisyon Kar/Zararı	40	0	0
ANA ORTAKLIK DIŞI KAR/ZARAR	24	0	0
VERGİ ÖNCESİ KAR/ZARAR		213,715	178,606
Vergiler		(37,896)	(96,731)
NET DÖNEM KARI/ZARARI		175,819	81,875
HİSSE BAŞINA KAZANÇ	42	0.35	0.16