



T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
BANKACILIK VE SİĞORTACILIK ENSTİTÜSÜ



Aşağıda belirtilen lisansüstü tez, Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği hükümlerinde belirtilen esaslar çerçevesinde jüri önünde savunulmuş ve jüri tarafından başarılı bulunmuştur.

TEZ BAŞLIĞI : Otomotiv Sektörü ve Türkiye'de Otomobil
Üreten ve Firmaların Finansal Analizi

TEZ TÜRÜ : Yüksek Lisans

TEZİ HAZIRLAYAN : Asuman TUNCER

ANABİLİM DALI : Sermaye Piyasası ve Borsa

SAVUNMA TARİHİ : 20.06.2001

JÜRİ ÜYELERİ :

GÖREVİ

ADI SOYADI

İmza

Danışman

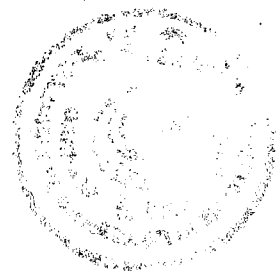
Yrd.Doç.Dr.İ.Özlem KOÇ

Üye

Yrd.Doç.Dr.Saadet TANTAN

Üye

Doç.Dr.Hayri KOZANOĞLU



**T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
BANKACILIK VE SİGORTACILIK ENSTİTÜSÜ
SERMAYE PİYASASI VE BORSA ANABİLİM DALI**

**OTOMOTİV SEKTÖRÜ ve TÜRKİYE'DE OTOMOBİL ÜREten ÜÇ FİRMANIN
FİNANSAL ANALİZİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

106594

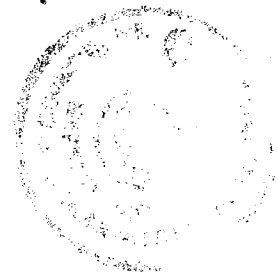
**ASUMAN TUNCAY
NO: 985010**

106594

DANIŞMAN: YRD.DOÇ.DR. İ. ÖZLEM KOÇ

**T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ**

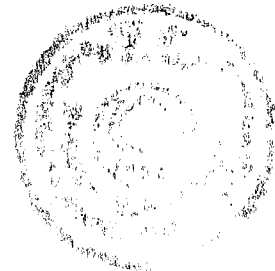
İSTANBUL-2001



İÇİNDEKİLER

	Sayfa
Kısaltmalar	I
Tablo Listesi.....	II
GİRİŞ.....	1
BÖLÜM 1- OTOMOTİV SEKTÖRÜ.....	2
1.1 Otomotiv Sektörünün Tanıtımı.....	2
1.2 Sektörün Ekonomik Değerlendirmesi.....	2
1.3 Dünyada Otomobil Sanayii.....	4
1.3.1 Tarihçe.....	4
1.3.2 Üretim.....	7
1.3.3 Dünya Otomobil Sanayinde Aşırı Kapasite Olgusu.....	12
1.3.4 Dünya Otomobil Sanayinde İhracat.....	13
1.3.5 Dünya Otomobil Sanayinin Genel Değerlendirmesi.....	14
1.4 Türkiye’de Otomobil Sanayii.....	16
1.4.1 Tarihçe.....	16
1.4.2 Türk Otomobil Sanayinde Kapasite Ve Üretim.....	20
1.4.3 Yurtiçi Talep.....	22
1.4.4 İstihdam Ve Verimlilik.....	24
1.4.5 Yatırımlar.....	26
1.4.6 Dış Ticaret.....	26
1.4.6.1 İthalat.....	26
1.4.6.2 İhracat.....	33
1.4.7 Türkiye’de Otomobil Sanayinin Genel Durumu.....	34
1.4.7.1 Yasal Düzenlemeler.....	35
1.4.7.2 Tüketici Kredileri.....	36
1.4.7.3 Türkiye’de Vergiler.....	37
1.4.7.4 Sektörün Genel Sorunları.....	39
1.5 Türk Otomobil Sanayinin Gümrük Birliği Yönünden Değerlendirilmesi.....	41
1.6 Genel Değerlendirme.....	46
BÖLÜM 2- FİNANSAL ANALİZ.....	51
2.1 Finansal Analizde Kullanılan Temel Finansal Tablolar.....	51
2.2 Mali Tabloların Analiz Teknikleri.....	54
2.2.1 Karşılaştırmalı Tablolar Analizi (Yatay Analiz).....	54
2.2.2 Yüzde Yöntemi İle Analiz (Dikey Analiz).....	55
2.2.3 Eğilim Yüzdeleri Yöntemi İle Analiz (Trend Analizi).....	56
2.2.4 Oran Yöntemi İle Analiz.....	57
2.2.4.1 Oranların İçerik Yönünden Sınıflandırılması.....	58
2.2.4.2 Likidite Oranları.....	58
2.2.4.3 Faaliyet Oranları.....	59
2.2.4.4 Mali Bünye Oranları.....	61

2.2.4.5 Karlılık Oranları.....	62
2.2.4.6 Faiz Ödeme Gücü Oranları.....	63
BÖLÜM 3- OTOMOBİL ÜRETİCİSİ FİRMALARIN FİNANSAL ANALİZİ.....	64
3.1 A Firması.....	64
3.2 B Firması.....	72
3.3 C Firması.....	75
BÖLÜM 4- SONUÇ.....	80
KAYNAKÇA.....	86
EKLER.....	88
Ek 1: A Firmasının 1998-1999-2000 Yılı Mali Tabloları.....	88
Ek 2: B Firmasının 1998-1999-2000 Yılı Mali Tabloları.....	107
Ek 3: C Firmasının 1998-1999-2000 Yılı Mali Tabloları.....	118
Ek 4: Firmalara Ait Hesaplanmış Oranlar.....	137
Ek 5: 500 Büyük Sanayi Kuruluşu Arasında Yer Alan Otomobil Firmaları.....	139
SUMMARY.....	140



Kısaltmalar

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
BDT	Bağımsız Devletler Topluluğu
BM-AEK	Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu
DİE	Devlet İstatistik Enstitüsü
GM	General Motors
GSMH	Gayri Safi Milli Hasıla
İKV	İktisadi Kalkınma Vakfı
KKO	Kapasite Kullanım Oranı
OECD	Organization for Economic Cooperation and Development Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü
OGT	Ortak Gümrük Tarifesi
OICA	Organisation Internationale Des Constructeurs D'Automobiles
OSD	Otomotiv Sanayii Derneği



Tablo Listesi

Tablo No	Tablo Adı	Sayfa No
Tablo 1.1	Dünya Otomotiv Sanayinde Üretim.....	5
Tablo 1.2	Dünya Otomobil Üretimi	8
Tablo 1.3	Üretimin Yapıldığı Ülkeler	10
Tablo 1.4	Otomotiv Sanayinde Firmaların Sıralanması	11
Tablo 1.5	Dünya Otomobil Sanayii Kapasitesi.....	12
Tablo 1.6	Dünya Otomobil İhracatı	13
Tablo 1.7	Otomobil Yoğunluğu Karşılaştırması	14
Tablo 1.8	Bölgeler İtibariyle Dünya Otomobil Sektörü Üretim Tahminleri	15
Tablo 1.9	Yıllar İtibariyle Türk Otomobil Sanayinde Kapasite ve Üretim.....	20
Tablo 1.10	Türk Otomobil Pazarı	22
Tablo 1.11	Firma Bazında Yurtiçi Otomobil Satış Miktarı.....	24
Tablo 1.12	Türk Otomobil Sanayinde Firma Bazında İstihdam Verileri.....	24
Tablo 1.13	Türk Otomotiv Sanayinde İstihdamın İşgücüne Göre Dağılımı.....	25
Tablo 1.14	Türk Otomotiv Sanayinde Yıllar İtibariyle Kişi Başına Üretim	25
Tablo 1.15	Proje Tipi Bazında Otomotiv Sanayii Yatırımları.....	26
Tablo 1.16	Yıllar İtibariyle Türkiye'nin Otomobil İthalatı.....	27
Tablo 1.17	Türkiye'nin Otomobil İthalatının Bölgeler İtibariyle Dağılımı.....	29
Tablo 1.18	Seçilmiş Ülkeler Bazında İthalat Verileri.....	30
Tablo 1.19	Türk Otomobil Sanayinin Segment Analizi.....	31
Tablo 1.20	İthal Otomobil Satışında İlk 10 Marka.....	32
Tablo 1.21	Yıllar İtibariyle Türkiye'nin Otomobil İhracatı.....	33
Tablo 1.22	Kullandırılan Tüketici Kredilerinin Dağılımı.....	35
Tablo 1.23	Yıllar İtibariyle Otomobil Sanayinde Kredili Satış Oranı.....	36
Tablo 1.24	Yerli ve Yabancı Otomobillerde Vergi Oranları	38
Tablo 1.25	1 Ocak 2001 İtibariyle Uygulanacak Taşıt Alım Vergisi	38
Tablo 1.26	1 Ocak 2001 İtibariyle Uygulanacak Motorlu Taşıt Vergisi	38
Tablo 1.27	Uyum Programı Kapsamında Yürürlüğe Giren Mevzuat.....	44

GİRİŞ

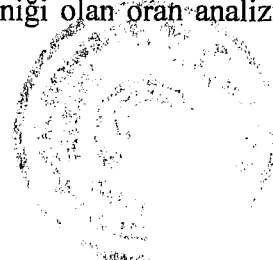
1990'lı yıllardan bu yana tüm sanayileşmiş ülkelerde ekonominin lokomotifi olarak kabul edilen otomobil sektöründe önemli değişiklikler yaşanmaktadır. Türk otomobil sektörü de pek çok açıdan Türk ekonomisi içinde lokomotif sektör konumundadır. Sektör gerek yarattığı katma değer, gerek doğrudan ve dolaylı olarak istihdama katkısı ve sektörün içinde yer alan üretici işletmelerin ödedikleri ve sektör ürünlerinin satışlarından elde edilen vergi gelirleri ile devlet bütçesi içinde önemli yer tutmaktadır. Tüm bu özelliklerinin yanısıra, sektör ileri teknolojinin Türkiye'ye transferinde önder bir rol oynamaktadır.

Gümrük birliğinin tamamlanmasını takiben Türk otomobil sanayii bazı yapısal değişikliklere uğramıştır. Uzun yıllar korumacı bir politika ile gelişmesi teşvik edilen Türk otomobil sektörünün 1990'lı yıllarla birlikte daha rekabetçi bir ortamda gelişmesini sürdürmeye devam ettiği söylenebilir.

Sektörde faaliyet gösteren firmalar da bu değişen yapıya uyum sağlamak zorunda kalmış, artan üretici sayısına ve ithal araç satışlarının artmasına paralel olarak yoğunlaşan rekabet ortamında pazar paylarını öncelikle korumak, sonrasında artırmak için içinde bulunulan dönemin koşullarına bağlı olarak gerek ihracata yönelme, gerekse daha kaliteli ürünlerle pazara girme yoluyla rekabet güçlerini artırmaya çalışmışlardır.

Tezin konusu olan otomobil sanayinin seçilme nedeni, sanayinin ülke ekonomileri açısından taşıdığı stratejik önem ve özellikle son dönemde geçirdiği yapısal değişimlerdir. Özellikle gümrük birliği sonrasında yoğunlaşan rekabet, bu rekabete hazır olmayan sanayiye olumsuz yönde etkilemiş, sonrasında yeniden yapılanma çalışmaları başlamıştır.

Tezin ilk bölümünde otomobil sanayinin dünyada ve Türkiye'deki durumu ayrıntılı şekilde anlatılmıştır. Devam eden bölümlerde ise finansal analiz tekniklerine kısaca değinilmiş, ardından en çok kullanılan finansal analiz tekniği olan oran analizi kullanılarak firmalar analiz edilmiştir.



BÖLÜM 1- OTOMOTİV SEKTÖRÜ

1.1 Otomotiv Sektörünün Tanıtımı

Yaygın sınıflandırma çerçevesinde “motorlu taşıtlar sektörü” olarak da tanımlanan otomotiv sektörü,

- 1) Ana sanayii
 - Otomobiller
 - Ticari araçlar
 - Hafif ticari araçlar
 - Ağır ticari araçlar
 - 2) Yan sanayii (aksam ve parçalar)
- olmak üzere iki temel bölüme ayrılmaktadır. ¹

Hangi araç türünün, hangi sınıfa dahil olduğu ülkemizde Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından belirlenmekte, ancak bu sınıflama ülkeden ülkeye farklılık gösterebilmektedir.

Bu çalışmada otomotiv sektörünü oluşturan alt sektörlerden biri olan otomobil sektöründeki gelişmeler değerlendirilmeye çalışılmıştır. Yaygın kullanımda olduğu gibi, bu çalışmada da “sektör” ve “sanayii” kelimeleri aynı anlamda kullanılmıştır.

1.2 Sektörün Ekonomik Değerlendirmesi

Otomotiv sektörü kendisi dışında, hammadde ve yan sanayi ile otomotiv ürünlerinin tüketiciye ulaşmasını sağlayan ve bunu destekleyen pazarlama, bayi, servis, akaryakıt, finans ve sigorta sektörlerinde geniş iş hacmi ve istihdam yaratmaktadır. Otomotiv sektörü ülkedeki savunma sanayiinin de gelişmesinde büyük rol oynamakta ve ülkedeki teknolojik düzeyin yükselmesinde temel oluşturmaktadır. Özellikle hızla küreselleşmekte olan bu sektörde rekabet büyük yoğunluk kazanmakta ve sanayileşmiş

¹ Leyla Tunç Yeltin, Gümrük Birliği Çerçevesinde Avrupa Birliği ve Türkiye’de Otomotiv Sektörü, İktisadi Kalkınma Vakfı, Yayın No: 154, İstanbul, 1999, s.3.

lkeler ile ekonomik birliklerde bu sektörün korunması ve rekabet gücünün geliştirilmesi için özel yöntemler uygulanmaktadır.²

Türkiye’de otomobil sanayii, tüm otomotiv pazarının yaklaşık % 65’ini teşkil eden, ana ve yan sanayilerde yarattığı geniş istihdam olanaklarının yanında her otomobil için değerinin % 45-50’si oranında vergi geliri sağlayan, teknolojinin ve diğer sektörlerin gelişmesine katkıda bulunan lokomotif sektör konumundadır. 1990’lı yılların başından itibaren, gümrük korumalarının azaltılması ile yeni modellerin ülkemize giriş imkânı artmış ve buna paralel olarak yerli sanayi de yeni model üretimine yönelerek, hayli aktif olan iç pazar talebini, ithal otomobiller yerine kendi ürünlerine çekmeyi amaçlamışlardır. Yine aynı dönemde, otomobil sanayii kalkınma planlarında özel önem taşıyan sektörler arasına dahil edilerek özellikle yatırım teşvik sistemi içerisinde özel bir konuma getirilmiştir. 1989-1993 yılları arasında imalat sanayindeki ve iç talepteki hızlı gelişme paralelinde sürekli olarak büyüyen pazar, 1994 yılında ekonomide yaşanan krizinin ve ardından gelen istikrar tedbirlerinin talepler üzerinde yarattığı olumsuz etkiden kaynaklanan pazar daralması ile karşı karşıya kalmıştır. 1995 ve 1996 yılları içinde durgunluktan çıkmaya yönelik çeşitli tedbirlere başvuran otomobil sektörü 1996 başından itibaren yürürlüğe giren gümrük birliği sonrası artan ithalatın toplam satışlardan aldığı payın artmasından olumsuz etkilenmiş ve düşük kapasitelerle çalışmak durumunda kalmıştır. 1997 yılında üretime geçen firmalarla birlikte oluşan aşırı kapasite sonucu yerli üreticilerin ihracata yönelmelerinin zorunlu hale geldiği belirtilmektedir.³

Otomobil sektörü için bin kişi başına düşen otomobil sayısı baz alındığında yüksek potansiyel talep görülmesine rağmen, efektif talebin kişi başına düşen Gayri Safi Milli Hasıla (GSMH)’ya bağlı olarak yetersiz kalması ve sektör üzerinde vergi yükünün özellikle Avrupa Birliği (AB) lkeleri ile karşılaştırıldığında ağır olması rekabetçi ortama uyum sağlamaya çalışan otomobil sanayini olumsuz yönde etkilemektedir.

² Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O., **Otomotiv Sektörü**, Ankara, 1999, s.6 .

³ Otomotiv Sanayii Derneği (OSD), **Dünya Otomotiv Sanayiine Bir Bakış Türkiye Pazarında Otomotiv İthalatının Değerlendirilmesi**, Rapor:1998/8, İstanbul, 1998, s.1-2.

1.3 Dünyada Otomobil Sanayii

1.3.1 Tarihçe

1900'lü yıllarda Henry Ford'un Amerika Birleşik Devletleri (ABD)'nde geliştirdiği "Kütleli Üretim Yöntemi" ile büyük bir sanayi haline dönüşen otomobil sanayinde, II. Dünya Savaşı izleyen yıllarda Avrupa'da "Ürün Farklılaştırmasına Dayalı Üretim Yöntemi" benimsenerek pazar istekleri göz önüne alınmaya başlanmıştır. Savaş sonrası Avrupa ekonomisinin ve ulaştırma alt yapısının hızla gelişmesi ile birlikte kişi başına düşen milli gelirdeki artış Batı Avrupa otomobil sanayinin hızla büyümesine neden olmuştur. Bu büyümeye paralel olarak 1960'lı yıllardan itibaren ABD firmaları Avrupa'da doğrudan veya yerel firmalarla işbirliği halinde kurdukları tesislerle yalnız Avrupa pazarına uygun ürünleri üretmeye başlamışlardır. ⁴

Uzun yıllar Kuzey Amerika ve AB ülkelerinin önderliğinde gelişimini sürdüren otomobil sanayii 1970'li yıllarda Japonya'da geliştirilen kaliteyi artırıcı ve maliyeti düşüren "Yalın Üretim Yöntemi", Japonya'nın batılı ülkelere rakip olmasını sağlamış, yine bu dönemde ABD ve Batı Avrupa'lı firmalar Türkiye'nin de içinde bulunduğu gelişen pazarlarda yeni yatırımlara girişmişlerdir. 1970'li yıllar boyunca gerçekleşen alımlarla Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD) ülkelerinin otomobil piyasalarının doyum noktasına ulaşması, ilk olarak ABD ve Kanada'da, ardından Batı Avrupa ve Japonya'da talebin yavaşlamasına neden olmuştur. ⁵

Otomobil sektörü 1979'daki ikinci petrol şokunu izleyen resesyon ortamından 4 yılı aşkın bir sürede kurtulabilmiş, dünya motorlu taşıt üretimi 1979'da 41,6 milyon adet iken, 1982'de 36,1 milyon adete düşmüştür. 1980'lerin ilk yıllarındaki bu azalma Kuzey Amerika'da daha ciddi boyutlara ulaşmış, üretim 1982 yılında 1979 yılına göre yaklaşık %50 oranında azalarak 6,9 milyon adete gerilemiştir. 1980'li yılların başında üretim tesislerinin bir bölümü işgücü maliyetlerinin düşük olduğu Brezilya, İspanya, Meksika gibi gelişmekte olan ülkelere kaydırılmış, ancak bu ülkelere kaydırılan eski model teçhizat ve düşük kapasiteli teknik olduğundan sadece yurtiçi talebi karşılamak üzere üretim yapılmış ve yeterli ihracat gerçekleştirilememiştir. Bu nedenle gelişmekte olan

⁴ OSD, age., s.2-3.

ülkelerin OECD ülkelerinin piyasalarında rekabet edebilmeleri için yeni teknikleri transfer etmeleri gerekmiştir. ⁶

1980'li yıllar dünya otomobil sektörünün yeniden yapılanma sürecine girdiği yıllardır. Bu yıllarda, dünya çapında otomobil sektörünü biçimlendiren olaylardan ilki Japonya, Kuzey Amerika ve Avrupa'daki geniş piyasaların belli bir doyuma ulaşması, ikincisi ise Japonların dizayn ve üretim tekniklerinde gösterdikleri gelişme sonucu daha fazla üretim avantajlarını yakalamasıdır. 1980'ler boyunca dünya otomobil sanayini etkileyen üçüncü faktör ise ürün ve üretim sistemini değiştirmeye başlayan yeni teknolojilerdir. Bu faktörler diğer üreticilerin, Japon üreticileriyle rekabet edebilmeleri için tüm üretim sistemlerini gözden geçirme ihtiyacını ortaya koymuştur. 1980'li yıllarda yaşanan talep daralması, üreticiler arasındaki şiddetli rekabet, çoğu Avrupa ülkesinin Japonya'dan yapılan ithalata sınırlama koymasıyla sonuçlanmıştır. Otomobil sektöründe OECD ülkeleri, özellikle Japonlara karşı gümrük vergileri, miktar kısıtlamaları, gönüllü ihracat kısıtlamaları, teknik istekler gibi kısıtlayıcı önlemleri almışlardır. ⁷

Tablo 1.1 Dünya Otomotiv Sanayinde Üretim (Bin Adet)

Yıllar	B. Avrupa	K. Amerika	Japonya	G. Kore	D. Ülkeler	Toplam
1920	61	2.321	-	-	-	2.382
1940	900	3.876	-	-	-	4.776
1950	1.100	6.950	-	-	-	8.050
1960	6.158	7.000	165	-	100	13.423
1970	10.400	4.490	3.179	-	648	21.717
1980	10.090	7.221	7.038	57	1.514	25.920
1990	14.527	7.679	9.947	987	4.302	37.442
1996	14.570	8.157	7.864	2.265	5.922	38.778

Kaynak: OSD, Dünya Otomotiv Sanayiine Bir Bakış Türkiye Pazarında Otomotiv İthalatının Değerlendirilmesi

⁵ OSD, age., s. 3.

⁶ Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O. , age., s.6.

⁷ Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O. , age., s.6.

Otomobil sanayii günümüzde üç büyük ticari bölgenin; AB, ABD ve Japonya'nın hakimiyeti altındadır. Avrupalı firmalar % 80'i aşan bir pazar payı ile AB piyasasına hakim bulunmakta, buna karşın Japonya ve ABD pazarlarında çok fazla varlık gösterememektedir. Amerikalı üreticiler Amerikan piyasasının % 70'ini aşan bir paya sahip olup Japon piyasasında çok düşük seviyede bir pazar payını yakalayabilmişlerdir. Öte yandan, Amerika'nın AB'ye otomobil ihracatı çok düşük düzeyde kalmasına rağmen Amerikalı üreticiler uzun süreden beri AB sınırları içerisinde üretim yapmaktadırlar. Nitekim, bu firmalardan Ford ve General Motors (GM), AB piyasasının 1/4'ünü ellerinde tutmaktadır. Japon üreticiler ise Japon piyasasında % 90'ını aşan pazar payına hakim olmakla birlikte, gerek ABD gerekse AB piyasalarında kayda değer pazar paylarına sahiptir.⁸

Bu üç büyük ticari bölge dışında özellikle 1990'lardan itibaren önemli bir gelişme kaydeden yeni piyasalar içinde Asya-Pasifik ülkeleri olarak adlandırılan Güney Kore, Çin ve Tayvan ve Latin Amerika ülkeleri ile Doğu Avrupa ülkelerinden oluşan grup da dördüncü büyük grup olarak kabul edilmektedir. Güney Kore firmaları, hükümetin özel ve istikrarlı planları ile kısa zamanda gelişmiş, 1994 yılından sonra özellikle eski doğu bloku ülkelerindeki tesisleri satın almak suretiyle AB pazarı çevresinde yaklaşık 500 bin adet/yıl'lık bir otomobil üretim kapasitesi yaratmak üzere yatırımlara başlamışlardır.⁹

1990'lı yılların başına kadar ekonomik gelişme ve yaşam standartlarının yükselmesinden kaynaklanan efektif satın alma gücünün etkisiyle satışların yükselme trendi gösterdiği otomobil piyasasında, Batı ve Japon ekonomilerinde 1991 yılından itibaren Körfez Savaşı'nın yol açtığı talep gerilemesine bağlı olarak resesyon yaşanmıştır. Ancak, 1994 yılından itibaren üç büyük bölgedeki resesyon etkilerinin kaybolmaya başlamasıyla birlikte dünya otomobil satışları da artış eğilimine girmiştir.

⁸ OSD, age. s.4.

1.3.2 Üretim

Otomobil üretiminin önemli oranda değişiklik gösterdiği 1970-1996 yılları arasında Japonya'nın dünya üretimindeki payı % 7'den % 20'ye yükselmiş, Batı Avrupa'nın payı % 46'dan % 37'ye gerilemiştir. İncelenen dönemde dünya otomobil üretimi % 80 artış gösterirken, ABD'nin üretimi % 8, Batı Avrupa'nınki % 40, Japonya'nın üretimi % 150 artmıştır. Güney Kore'de ise 1990-1996 yılları arasındaki üretim artışı % 130 olmuştur.¹⁰

⁹ OSD, age. s.6.

¹⁰ OSD, age., s.4.

Tablo 1.2 Dünya Otomobil Üretimi (Adet)

Ülkeler	1997	1998	Değişim (%)	1999	Değişim (%)
AVRUPA	15.554.500	16.695.610	7,3	16.947.563	1,5
AB	13.376.903	14.464.448	8,1	14.623.892	1,1
Belçika	355.779	318.528	-10,5	217.918	-31,6
Fransa	2.258.769	2.558.231	13,3	2.675.892	4,6
Almanya	4.678.022	5.348.115	14,3	5.309.524	-0,7
İtalya	1.573.947	1.402.382	-10,9	1.410.317	0,6
Portekiz	131.400	138.290	5,2	137.225	-0,8
İspanya	2.010.267	2.216.386	10,3	2.281.617	2,9
İngiltere	1.698.015	1.748.258	3,0	1.786.624	2,2
Avusturya	97.774	91.264	-6,7	123.586	35,4
İsveç	375.705	368.305	-2,0	385.044	4,5
Finlandiya	..	31.100		33.903	9,0
Hollanda	..	242.989		262.242	7,9
D. MERKEZ AVRUPA	1.934.817	1.991.225	2,9	2.101.630	5,5
Çek Cumhuriyeti	321.076	368.527	14,8	348.482	-5,4
Macaristan	76.300	89.733	17,6	125.889	40,3
Polonya	294.767	380.000	28,9	400.000	5,3
Romanya	107.711	103.931	-3,5	88.313	-15,0
Sırbistan	8.459	12.908	52,6	3.816	-70,4
Slovenya	95.717	127.199	32,9	118.132	-7,1
BDT(*)	1.030.787	908.927	-11,8	1.016.998	11,9
Rusya	969.728	832.611	-14,1	946.084	13,6
Ukrayna	1.059	11.316	968,6	6.031	-46,7
Özbekistan	60.000	65.000	8,3	64.883	-0,2
TÜRKİYE	242.780	239.937	-1,2	222.041	-7,5
AMERİKA	9.870.178	9.236.659	-6,4	9.342.447	1,1
NAFTA	7.825.854	7.629.569	-2,5	8.014.254	5,0
Kanada	1.035.850	1.122.287	8,3	1.382.676	23,2
Meksika	856.083	952.909	11,3	993.772	4,3
ABD	5.933.921	5.554.373	-6,4	5.637.806	1,5
GÜNEY AMERİKA	2.044.324	1.607.090	-21,4	1.328.193	-17,4
Arjantin	366.466	353.074	-3,7	224.733	-36,3
Brezilya	1.677.858	1.254.016	-25,3	1.103.460	-12,0
ASYA-PASİFİK	12.536.683	11.330.673	-9,6	12.328.178	8,8
Avusturalya	320.000	317.044	-0,9	281.417	-11,2
Çin	481.970	507.103	5,2	570.000	12,4
Hindistan	409.895	406.189	-0,9	559.857	37,8
Japonya	8.491.480	8.055.763	-5,1	8.100.169	0,6
Malezya	255.061	126.410	-50,4	200.000	58,2
Güney Kore	2.308.476	1.625.125	-29,6	2.361.735	45,3
Tayvan	269.801	293.039	8,6	255.000	-13,0
TOPLAM	37.961.361	37.023.005	-2,5	38.618.188	4,3

Kaynak: Organisation Internationale Des Constructeurs D'Automobiles (OICA) Statistical Brochure, 1999.

Avrupa: AB+Orta ve Doğu Avrupa+Türkiye Toplam: Avrupa+Amerika+Asya-Pasifik

Not: Montajı yapılan ürünler kapsam dışı tutularak, yalnız gerçek üretim rakamları dikkate alınmıştır.

(*): BDT:Bağımsız Devletler Topluluğu

1998 yılında %2,5 gerileyen dünya otomobil üretimi 1999 yılında önceki yıla göre %4,3 artarak 38,6 milyon adete yükselmiştir. 1998 ve 1999 yılına ait bu sonuçlar Asya'da devam eden ve Güney Amerika ve Rusya'ya da yansıyan krizin olumsuz sonuçlarını yansıtmaktadır. Özellikle 1990'lı yıllarda olağanüstü bir büyüme gösteren Güney Kore otomobil sanayinin Asya krizinden büyük ölçüde etkilendiği görülmektedir. 1999 yılı itibariyle dünya otomobil üretimi incelendiğinde en büyük artışın 1998 yılındaki kriz nedeni ile çöken pazarın yeniden gelişmesi ile Rusya ve G. Kore'deki yüksek oranlı artışlara bağlı olarak %11,9 BDT'de ve %8,8 ile Asya/Pasifik'te gerçekleştiği görülmektedir. Artış oranında Asya/Pasifik'i sırasıyla %5,5 ile Doğu ve Merkez Avrupa, %1,1 ile Amerika ve AB izlemektedir.

2000 yılına ait OICA geçici verilerine göre, dünya otomobil üretimi, üretimin Asya -Pasifik'te %7 ve Kuzey Amerika'da ise %19 oranında artmasına bağlı olarak toplam %3,5 oranında artış kaydetmiştir.¹¹

Otomobil üretiminin sanayileşmiş ülkelere diğer ülkelere yayılmasında değişik faktörler rol oynamaktadır. Sanayileşmiş ülkelerde iç pazarın doyum noktasına gelmesi yayılmanın başlıca nedenidir. Diğer nedenler arasında sanayileşen ülkelerde otomobil sanayinin kurulması için özel teşvik sistemleri uygulayarak araçların komple ithalatı yerine ithal ikamesine dayalı montaj sanayinin kurulmasının desteklenmesi, yüksek koruma ve ucuz işçilik gibi yerel olanaklar, teknik mevzuatın harmonizasyonu ve küreselleşmesidir.

Dünyada üretim yapan çeşitli ülkelere ait firmaların üretim yaptıkları ülkelere göre dağılımı incelendiğinde, Japonya ve Güney Kore'de yalnız bu ülkelerin yerli firmalarının üretim yaptığı görülmekte, bu ülkelerin ithalata karşı kapalı olduğu bilinmektedir. Diğer yandan Japon firmalarının üretim tesisleri tüm dünyaya yayılmış bulunmakta ve G. Kore firmaları da dünya üzerinde yayılmak üzere yoğun çaba harcamaktadır.¹²

¹¹ OSD, **Haber Bülteni**, Şubat 2001, s.8.

Tablo 1.3 Üretimin Yapıldığı Ülkeler (Bin adet)

	AB	Nafta	G. Amerika	D. Avrupa Türkiye	Japonya	G.Kore	Diğer	Toplam
AB	12.226	3.897	1.099	1.089	0	0	556	18.867
(%)	72	22	67	38	0	0	13	
ABD	3.783	10.545	486	116	0	0	330	15.260
(%)	22	60	29	4	0	0	8	
Japonya	786	3.125	43	91	9.908	0	1.535	15.488
(%)	5	18	3	3	100	0	37	
G.Kore	0	0	0	189	0	2.843	121	3.153
(%)	0	0	0	7	0	100	3	
Diğerleri	82	35	23	1.416	0	0	1.649	3.205
(%)	0	0	1	49	0	0	39	
Toplam	16.877	17.602	1.651	2.901	9.908	2.843	4.191	55.973
(%)	100	100	100	100	100	100	100	

Kaynak: OSD Haber Bülteni, Aralık 2000.

Dünya otomobil üretimi giderek belirli firmalarda yoğunlaşmaktadır. Sektördeki üretici firma sayısı son 15 yılda birleşme ve satın alma yolu ile 25 dolayına inmiştir. Birleşmelerin başlıca nedenleri arasında, sınırlı ve giderek düşen kâr oranları, aşırı kapasite, küreselleşme zorunluluğu ve yeni teknolojilerin geliştirilmesindeki giderek artan maliyetler sayılmaktadır. Gelişen rekabetçi ortamda ekonomik ölçek hayati önem taşımakta ve bu birleşmeleri hızlandırmaktadır. Asya'daki ekonomik kriz ve Avrupa Birliği'nde EURO para biriminin ortaya çıkması da süreci hızlandırıcı bir etki yapmıştır.

13

¹² OSD, age., s.5.

¹³ Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O, age., s.7-8

Tablo 1.4 Otomotiv Sanayinde Firmaların Sıralanması (2000)(Bin Adet)

No	Firma	Otomobil	Toplam
1	GM	5.248	8.114
2	Ford	4.039	7.206
3	Toyota-Daihatsu	4.656	5.897
4	Volkswagen	4.860	5.107
5	DaimlerChrysler	2.043	4.667
6	PSA Peugeot Citroen	2.494	2.879
7	Nissan	2.041	2.698
8	Fiat-Iveco	2.184	2.639
9	Renault-Dacia-Samsung	2.102	2.515
10	Hyundai-Kia	2.023	2.488
	Toplam	40.825	56.431

Kaynak: OICA

Dünya otomobil pazarında üretimin yaklaşık 25 firma tarafından yürütülmesi otomobil sektörünün global nitelikte bir sanayi dalı olduğunu göstermektedir. Üretimdeki ilk 10 firmanın otomobil üretimindeki payı % 77,6, ilk 20 firmanın payı ise % 98 düzeyindedir. İlk 10 firma arasında 3 ABD, 2 Japon, 1 Güney Kore, 1 Alman, 2 Fransız ve 1 İtalyan firması yer almaktadır.¹⁴

Günümüzde üretici firmaların sektördeki konumlarını globalizasyon, artan rekabet, otomobil yan sanayinin önemi ve çevreyi korumaya yönelik gelişmeler karşısındaki tavırlarının belirlediği ifade edilmektedir. Dünyanın çeşitli coğrafi bölgelerinde artan talebin karşılanması amacıyla üretim faaliyetlerinin bu bölgelere serbestçe kaydırılabilmesi şeklinde kendini gösteren globalizasyon, Japon otomobil üretici firması Honda'nın 1995 yılı içerisinde Japonya dışındaki üretim bölgelerinde kendi ülkesinde ürettiği otomobil sayısından daha fazla sayıda üretim yapmasını mümkün kılmıştır. Diğer ABD'li ve Avrupalı üreticiler de kaynaklarını daha etkin kullanabilecek ve daha global üretim yapabilecek şekilde Japon üreticileri dikkatle izlemektedirler.

¹⁴ OSD, Dünya Otomotiv Sanayiine Bir Bakış Türkiye Pazarında Otomotiv İthalatının Değerlendirilmesi, s.6.

1.3.3 Dünya Otomobil Sanayinde Aşırı Kapasite Olgusu

Otomobil sanayiindeki bu yayılma, gelişmiş pazarların doyması ve özellikle gelişen pazarlardaki yeni yatırım projelerinde son yıllarda meydana gelen yeni artışlar, otomobil sanayini önemli bir aşırı kapasite olgusu ile karşı karşıya bırakmaktadır. 1985 yılında 5 milyon adet/yıl olan aşırı kapasite 1995 yılında 12 milyon adet/yıl değerine çıkmıştır. 1999 yılı itibariyle ulaşılan 57 milyon adetlik kapasitenin, aynı yıl 38,6 milyon adet olan dünya otomobil üretimi dikkate alındığında dünyada aşırı kapasite sorunun artarak devam ettirdiği anlaşılmaktadır.¹⁵

Tablo 1.5 Dünya Otomobil Sanayii Kapasitesi

	<i>Otomobil</i>		
	<i>Mevcut</i>	<i>Yeni</i>	<i>Değişim</i>
<i>K. Amerika</i>	11.023.000	11.445.000	432.000
<i>G. Amerika</i>	2.660.000	3.896.000	1.236.000
<i>Avrupa</i>	19.712.000	22.016.000	2.304.000
<i>Afrika</i>	580.000	892.000	312.000
<i>Asya+Pasifik</i>	16.398.000	18.778.000	2.380.000
<i>Toplam</i>	50.373.000	57.037.000	6.664.000

OSD Haber Bülteni Aralık 2000 s.20

Aşırı kapasitenin bölgeler arasındaki dağılımında %37 ile Asya-Pasifik bölgesi ilk sırayı almaktadır. Bu bölgede 2000 yılında 12 milyon adet/yıl olan kapasite fazlalığının önemli kısmı Japonya'ya aittir. Bu bölgeyi %29 ile Avrupa izlemekte ve kapasite fazlası 5 milyon adede ulaşmış bulunmaktadır. Aşırı kapasite içinde Kuzey Amerika %19,6 (3,4 milyon) ve G. Amerika %14,7 (2,6 milyon) pay almaktadır.¹⁶

Başta Güney Kore olmak üzere Malezya, Endonezya ve Çin'in pazara girmesiyle artan rekabet günümüz dünya otomobil pazarını şekillendiren faktörlerden birisidir. Artan rekabetin odak noktasının az sayıda üretici firmanın hakimiyetinin bulunduğu ABD'ye göre daha açık bir pazar görünümü sergileyen Batı Avrupa olacağı düşünülmektedir. Gelişmiş pazarların doyması ve özellikle gelişen pazarlardaki yeni yatırım projelerinde son yıllarda meydana gelen yeni artışlar, otomobil sanayinin önemli bir aşırı kapasite olgusu ile karşı karşıya bırakmaktadır. Bu gelişmelere paralel olarak düşük maliyete dayalı artan rekabetle mücadele edebilmek üzere Avrupalı üreticiler

¹⁵ OSD, Haber Bülteni, Aralık 2000, s.20.

pazarlama, ürün geliştirme çalışmalarına ağırlık verdikleri halde henüz Japonya ve ABD'nin sahip olduğu ürün çeşitliğine ulaşamamışlardır. Önümüzdeki yıllarda özellikle ürün geliştirmeye yönelik yatırımlara gidemeyen üreticilerin ağır baskı altına girecekleri anlaşılmaktadır.

1.3.4 Dünya Otomobil Sanayinde İhracat

Dünya otomobil ihracatı verileri incelendiğinde, 1999 yılında 19.269 bin adet ihracat gerçekleştirildiği, Japonya ve Almanya'nın en çok otomobil ihraç eden ülkeler olduğu görülmektedir. İhracat/Üretim oranlarına bakıldığında Belçika'nın %97 oranıyla ilk sırada yer aldığı, ancak Belçika'da üretilen otomobillerin yaklaşık %76'sının montaj üretimi olduğu dikkat çekmektedir.

Tablo 1.6 Dünya Otomobil İhracatı (1999) (Bin Adet)

Ülkeler	Otomobil İhracat/Üretim (%)	
Japonya	3.757	46
Almanya	3.438	65
Fransa	2.890	81
İspanya	1.799	59
G.Kore	1.390	64
İngiltere	1.138	70
Belçika	890	97
İtalya	596	42
Meksika	674	68
ABD ve Kanada	900	13
Diğerleri	1.797	35
Toplam	19.269	48
Türkiye	75	34

Kaynak: OSD, "Otomotiv Sanayi 1999 yılı Değerlendirilmesi", Ekim 2000, s.3

¹⁶ OSD, Dünya Otomotiv Sanayiine Bir Bakış Türkiye Pazarında Otomotiv İthalatının Değerlendirilmesi, s.7.

1999 yılı verilerine göre, 1000 kişiye düşen otomobil sıralamasında 664 adet ile İtalya ilk sırada, 628 adet ile Almanya ikinci sırada, 608 adet ile Avusturya üçüncü sırada bulunmaktadır. Sonuncu sırada ise 4 otomobil ile Çin bulunmakta, Türkiye ise 61 otomobil ile son sıralar arasında yer almaktadır.

Tablo 1.7 Otomobil Yoğunluğu Karşılaştırması (Otomobil/Bin kişi)

Ülkeler	1996	1997	1998	1999
İtalya	650	656	664	664
Almanya	617	621	625	628
Avusturya	584	595	608	608
Portekiz	330	360	383	392
Çek Cumhuriyeti	314	331	359	349
Yunanistan	252	280	303	306
Romanya	106	115	120	128
Türkiye	51	55	59	61
Endonezya	14	13	13	12
Hindistan	7	7	8	9
Çin	3	4	4	4

Kaynak: JD Power-LMC Global Car&Truck Forecast (Dünya Gazetesi 28 Ağustos 2000 Otomotiv Ana ve Yan Sanayi Eki)

1.3.5 Dünyada Otomobil Sanayinin Genel Değerlendirmesi

2005 yılı için üretim tahminleri, üretimin dünya genelinde %20 artacağına dayanmaktadır. Bu üretim artışı AB, K. Amerika ve Japonya'da düşük oranda kalacak buna karşılık G. Kore başta olmak üzere D. Avrupa, G. Amerika ile Asya-Pasifik bölgesinde daha yüksek üretim artışı görülecektir. G.Kore ile birlikte bu bölgede özellikle Çin, Hindistan, Tayland ve Tayvan başta olmak üzere Endonezya, Malezya, Filipinler, Vietnam ve Pakistan'dan oluşan ülkelerde 7,7 milyon adetlik bir artışla, 2000'li yıllarda 15,8 milyon adetlik bir kapasitenin ortaya çıkabileceği tahmin edilmektedir.¹⁷

¹⁷ OSD., age., s.7.

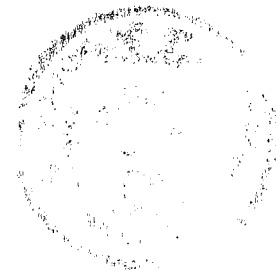
Tablo 1.8 Bölgeler İtibariyle Dünya Otomobil Sektörü Üretim Tahminleri (Bin adet)

Bölgeler	1990	1996	2005	2005/1996 (%)
Asya Pasifik	1.168	1.750	3.500	200
D. Avrupa	2.012	1.789	2.800	56
G. Kore	987	2.264	5.200	48
G. Amerika	744	1.728	2.300	35
Diğerleri	376	459	600	30
K. Amerika	7.680	8.160	9.000	12
B. Avrupa (AB)	14.527	14.579	15.400	5
Japonya	9.948	7.863	7.700	0,9
Toplam	37.442	38.592	46.500	21

Kaynak: OSD, Dünya Otomotiv Sanayiine Bir Bakış Türkiye Pazarında Otomotiv İthalatının Değerlendirilmesi, s.7

Globalizasyon ve düşük maliyetlere dayalı artan rekabet koşulları, üreticiler ile girdi sağlayan yan sanayiciler arasındaki ilişkileri yeniden şekillendirmektedir. Üretici firmalar artık daha az sayıda yan sanayiciyle çalışmayı tercih etmekte, buna bağlı olarak iki taraf arasındaki karşılıklı bağımlılık artmaktadır. Ayrıca çevreyi korumaya yönelik hukuksal düzenlemeler otomobil sektörünü daha önce olmadığı kadar etkilemekte ve sektörün teknolojik gelişmesini doğrudan şekillendirmektedir.

Tüm bu gelişmelerin getirdiği şartlara uyum sağlayabilmek üzere otomobil üreticileri çeşitli projeler için ortak yatırımlara yönelmekte, şirket birleşmeleri gündeme gelmekte ve bu eğilimlerin önümüzdeki yıllarda da geçerli olacağı anlaşılmaktadır. Bu bağlamda, daha önceki yıllarda 60 dolayında bulunan üretici firma sayısı, özellikle son 10 yıl içinde birleşme veya satın alma yolu ile 25 dolayına inmiştir. Halen firmalar arasında devir veya satın alma yolu ile birleşme süreci devam etmektedir. Bu süreç özellikle yan sanayide daha büyük bir hız kazanmıştır. Yoğun rekabet yanında Ar-Ge çalışmaları ile teknolojik gelişmelerin giderek daha yüksek maliyete ulaşması, bu gelişmeyi daha da hızlandırmaktadır.



1.4 Türkiye’de Otomobil Sanayii

1.4.1 Tarihçe

Türk otomotiv sanayinin kurulması 1950’li yılların başında ülkede kentleşme hareketleriyle başlayan yapısal değişimler, alt yapının geliştirilmesi ve karayollarına dönük bir ulaştırma sisteminin seçilmesine paralel olarak gerçekleşmiştir. Karayolu ile taşımacılığın ön plana geçmesiyle ulaşım ağı da gittikçe genişlemiş buna bağlı olarak da karayolu taşımacılığının yolcu taşımacılığındaki ağırlığı giderek artmıştır. 1950 yılında yolcu taşımacılığının %50’si karayolu ile yapılırken, bu oran 1983 yılında %94’e yükselmiş, demiryolu taşımacılığının ağırlığı ise aynı karşılaştırma itibarıyla %42’den %5’e düşmüştür. Karayolu taşımacılığının gittikçe rağbet görmesinin nedeni petrol fiyatlarının 1973 yılına kadar çok ucuz olmasıdır. Böyle bir ortamda ilk kez 1954 yılında askeri jip ve kamyonet montajıyla başlayan otomotiv sanayi 1955 yılında gerçekleştirilen ilk ve onu izleyen ikinci ve üçüncü ticari kamyon montajlarıyla devam etmiştir.¹⁸

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda yer alan “otomotiv sanayinin endüstrileşmesindeki itici gücünden yararlanma” ilkesine uygun olarak yerli katkı oranını artırmaya yönelik Montaj Sanayii Talimatı hazırlanmış ve 1964 yılında yürürlüğe girmiştir. Daha sonraki yıllarda Türk otomotiv sanayinin gelişmesinde ve yerli katkı oranının artırılmasında bu talimatın büyük rolü olmuştur. Nitekim, 1963 yılı sonunda 8 olan montaj sanayi kuruluşu sayısı 1967 yılı sonunda 20’ye çıkmıştır. Ancak ithalata getirilen kısıtlamalara karşın, genişleyen kapasitenin ancak küçük bir bölümü kullanılabilmektedir.¹⁹

Çeşitli ithalat yasak ve engellerine karşın Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde otomobil parkına girişlerin %98’inin ithalat, %2’sinin yerli imalat ile karşılandığı dikkati çekmektedir. 1968-1972 yıllarını kapsayan İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde, talebin ülke olanaklarıyla karşılanması, azami döviz tasarrufu ve ekonomik ölçeklerde üretim gibi hedefler benimsenmiştir. Buna karşılık, pahalı ve kalitesiz üretim, düşük yerli üretim oranı, çok yetersiz kapasite kullanım oranı

¹⁸ Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O., age., s.14.

gibi sorunlar bu dönemde de devam etmiştir. Bu dönemde bir yandan yeni üretime geçen otomobil firmalarının etkisiyle ithalatta büyük gerilemeler görülürken, bir yandan da 1970 devalüasyonunun etkisiyle talep gerilemesi, ani maliyet ve fiyat artışları yaşanmıştır.²⁰

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977) ile talebin yurt içi üretimle karşılanması, dağınık ve küçük kapasitelerden kurulu işletmelerin birleştirilmesi, yarım kalan yatırımların tamamlanması, mevcut tesislerin yenilenmesine hız verilmesi gibi hedefler benimsenmiştir. Yine bu dönemde ilk kez ihracat gündeme gelmiştir. Ana sanayii ile yan sanayii arasında yeterli entegrasyon sağlanamaması, yüksek maliyet, düşük kapasite kullanımı, kalite ve standardizasyon eksikliği gibi sorunların dönem boyu devam etmesi bir yana, 1973 dünya petrol krizi 1974'ten itibaren pek çok ülkeyi olduğu gibi Türk ekonomisini de bu arada otomotiv sanayini olumsuz etkilemeye başlamıştır.²¹

1979-1983 yıllarını kapsayan Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde yarım kalan yatırımlara hız verilerek, atıl kapasitenin en aza indirilmesi öngörülmüştür. Dönem başında %66 olan kapasite kullanım oranı, dönem sonunda %30 düzeylerine kadar gerilemiştir. 1981'de en alt düzeylere inen otomobil üretimi, 1982-1983 yıllarında yeniden tırmanışa geçmiştir. Türkiye bu dönemde dünya otomotiv pazarlarına satıcı olarak girememiştir. Dönemin en ilginç gelişmeleri ise 24 Ocak 1980 kararları ile benimsenen dışa dönük, liberal ekonomi politikaları ve bunlar doğrultusunda Montaj Sanayii Talimatı'nın yerini İmalat Sanayii Yönetmeliği'ne bırakması olmuştur. Bu yönetmelikle otomotiv sanayi firmaları birçok bürokratik engelden kurtulurken, ithalat ve ihracat büyük ölçüde kolaylaştırılmıştır.²²

Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989), Türk otomotiv sanayini dışa açık, modern teknoloji kullanan, ekonomik ölçeklerde üretim yapacak, fiyat ve kalite yönlerinden uluslararası rekabet gücüne sahip bir konuma getirmeyi amaçlamıştır. Buna

¹⁹ Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O., age., s.15.

²⁰ Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O., age. s.15

²¹ Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O., age. s.15

²² Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O., age. s.15

karşın, Beşinci Plan döneminde de üretim, kapasite kullanım oranları, ihracat ve kalite açılarından hedeflerin gerisinde kalındığı dikkati çekmektedir.²³

1990 yılında başlayan Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde, otomobil ithalatında koruma oranları düşürülmüş, yıllık 100 bin adet/yıl kapasiteli yeni yatırımlara ve 50 bin adet/yıl kapasiteli mevcut yatırımlara bazı özel teşvikler getirilmiştir. 1990'da indirilen gümrük vergilerinin özendirdiği ithalatta görülen aşırı artışın yurtiçi üretimin azalmasına neden olmasının ardından yerli otomotiv firmalarının yeni yatırımlara yöneldikleri, mevcut ürünlerin yanında daha modern teknolojiler ile üretilen araçları peş peşe piyasaya sürdükleri görülmektedir.²⁴

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda 1994 yılında yaşanan piyasalardaki istikrarsızlıkların otomotiv sektörüne olumsuz etkilerine dikkat çekilmiş, bununla birlikte yurtiçi talepte ve ihracatta yaşanan hızlı artışın, sektöre geleceğe yönelik yatırım eğilimlerinin artmasında önemli bir etken olduğu belirtilmiştir. Türkiye-AB arasında Gümrük Birliği'nin tamamlanmasına ilişkin Ortaklık Konseyi kararıyla, teknik mevzuata ve AB dışındaki ülkelerden yapılacak olan ithalatta Ortak Gümrük Tarifesi'ne uyumun 2001 yılına kadar uzatılması sağlanmıştır. Ayrıca, Türkiye kullanılmış motorlu taşıt araçları ithalatının engellenmesi ile ilgili olarak da gerekli düzenlemeler yapma hakkını belirli bir süre korumaktadır. Planda otomotiv sektöründe gelecekte oluşabilecek talebi karşılamak üzere sektördeki tesislerin dış rekabete yönelik optimum ölçekte olmasının önemi belirtilmiştir. Ayrıca küçük ölçeklerde üretim yapan yan sanayii firmalarının birleşerek ekonomik ölçekte, rekabet edilebilir fiyat ve kalitede üretim yapmalarının bu firmalarla ana sanayinin daha fazla entegrasyona gitmesinin, gümrük birliği sürecindeki önemine dikkat çekilmiştir.²⁵

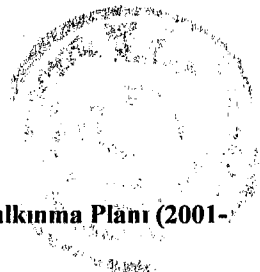
Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda, otomotiv sanayinde, ekonomik ölçekte üretimin yapıldığı, yeni teknolojilerin uygulandığı, ihracata dayalı ve sürdürülebilir rekabet gücünün sağlandığı bir yapının oluşturulmasının önem arzettiğine dikkat çekilmiştir.²⁶

²³ Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O., age. s.16

²⁴ Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O., age. s.16

²⁵ Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O., age.,s.16

²⁶ Devlet Planlama Teşkilatı, Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005), Ankara, 2000, s.123.



1960'lı yılların başında ithal ikamesi yoluyla kurulmuş olan Türk otomobil sanayinde, Koç Grubu'nun ABD'li Ford ile ortak olarak kurduğu Otosan'ın tamamen montaja dayalı olarak ürettiği Consul marka otomobillerini, 1963 yılında Türkiye'nin ilk station-wagonu Taunus'lar izlemiştir. 1966 yılı sonunda ise, yine Otosan tarafından sadece motor ve şanzıman gibi aktarma cihazları ithal edilerek Türkiye'nin ilk yerli otomobili olan "Anadol" üretilmiştir. 1971 yılında ise yine Koç Grubu ve İtalyan Fiat ortaklığıyla kurulan Tofaş ile Oyak ve Fransız Renault firmasının ortaklığıyla kurulan Oyak-Renault fabrikaları üretime geçmişlerdir. 2000 yılı itibariyle sırasıyla % 33,6, %47,1 ve % 0 üretim payına sahip olan Tofaş, Oyak-Renault ve Otosan aynı tarih itibariyle sırasıyla % 37,8, % 51, % 41'lik yabancı sermaye oranlarıyla toplam 63.504, 21.000, 29.243 milyar TL tutarında sermayeye sahiptir.²⁷

1990 yılı sonlarında tamamen yabancı sermaye ile Opel lisansı altında İzmir Torbalı yöresinde üretime başlayan Opel-Türkiye, % 2,4'lük bir pazar payına sahip olup, 2000 yılı başı itibariyle TL 4.360 milyar sermaye ile faaliyetine devam etmektedir. Ekim 1994'te ise Sabancı Holding, Japon Toyota ve Mitsui ortaklığı ile kurulan Toyotasa Adapazarı'nda faaliyete geçmiştir. 2000 yılı itibariyle TL 5.400 milyar sermaye ve %4,1 pazar payına sahip olan Toyotasa'da yabancı sermayenin payı %50'dir.²⁸

Sektörde faaliyet gösteren bu beş firmaya, Kibar Holding ve Hyundai Motor Company ortaklığı ile kurulan ve 20 Eylül 1997'de İzmit Ali Kahya beldesinde bulunan fabrikada 100 bin adet/yıl'lık otomobil kapasitesi ile üretime başlayan Hyundai Assan Otomotiv San. ve Tic. A.Ş. eklenmiştir.

Diğer bir Japon firması olan Honda ise Türk Anadolu Endüstri Holding A.Ş. ile ortaklık kurmak suretiyle Gebze Şekerpınar'da yatırım gerçekleştirmiştir. 15 Kasım 1997'de açılan fabrika, Aralık sonu itibariyle ilk etapta 30 bin adet/yıl kapasite ile üretime geçmiştir.

Türkiye'de faaliyet gösteren otomobil üreticisi firmalar, 1999 yılı itibariyle "Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu" sıralamasında ilk 200 firma arasında yer

²⁷ OSD, Türk Otomotiv Sanayii Genel ve İstatistik Bilgiler Bülteni 2000, s.2

almakta, 7 firmanın toplam üretimden satışları (Ek.5), 500 büyük firmanın üretimden satışlar toplamının %5,1'ini oluşturmaktadır.²⁹

1.4.2 Türk Otomobil Sanayinde Kapasite ve Üretim

Sektörün genelindeki kurulu üretim kapasitesinin gelişimi incelendiğinde, 1970-1984 döneminde bir değişim olmadığı ve bu dönemdeki kurulu kapasitenin 87.000 adet/yıl dolayında olduğu görülmektedir. 1985 yılından itibaren ise, talep ve üretimde meydana gelen artışlara uyum sağlamak amacıyla üretim kapasitesi de sürekli olarak yükselmiştir. 1985 yılında 94.000 adet/yıl olan üretim kapasitesi 1990'da ise 230.000 adet/yıl'a ulaşmıştır. 1990'dan sonra da kapasitedeki yükselişler talepteki artışa bağlı olarak devam etmiş; 1991'de 240.000 adet/yıl, 1992'de 260.000 adet/yıl, 1993'te ise 295.000 adet/yıl düzeyine ulaşmıştır.

Tablo 1.9 Yıllar İtibariyle Türk Otomobil Sanayinde Kapasite ve Üretim

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Tofaş	107.381	142.243	200.740	121.950	120.868	96.873	105.181	92.994	65.510	105.775
Pay(%)	54,9	53,6	57,7	57,3	51,8	46,6	44,2	38,8	29,5	33,6
O.Renault	78.994	110.659	133.006	78.067	74.862	65.007	91.326	88.506	125.026	140.159
Pay(%)	40,4	41,7	38,2	36,7	32,0	31,3	38,4	36,9	56,3	47,1
Otosan	2.671	2.980	2.256	6.008	8.543	9.651	9.580	6.619	804	0
Pay(%)	1,4	1,1	0,6	2,8	3,7	4,6	4,0	2,8	0,4	0
Opel-Türkiye	6.528	9.363	12.093	6.626	7.729	10.190	9.469	7.030	4.297	7.039
Pay(%)	3,3	3,5	3,5	3,1	3,3	4,9	4,0	2,9	1,9	2,4
Toyotosa	-	-	-	-	21.458	26.036	22.577	14.513	9.041	14.715
Pay(%)	-	-	-	-	9,2	12,5	9,5	6,0	4,1	4,9
A.Honda	-	-	-	-	-	-	-	8.251	6.649	9.821
Pay(%)	-	-	-	-	-	-	-	3,4	3	3,3
Hyundai	-	-	-	-	-	-	4.647	22.024	10.714	19.967
Pay (%)	-	-	-	-	-	-	-	9,2	4,8	6,7
Toplam Üretim	195.574	265.245	348.095	212.651	233.412	207.757	238.133(1)	239.937	222.041	297.476
Kapasite (Adet/yıl)	240.000	260.000	295.000	395.000	495.000	495.000	555.000(1)	690.000	690.000	690.000
KKO(%)	81,5	102,0	118,0	53,8	47,2	42,0	42,9	34,8	32,2	43,1

Kaynak: OSD Türk Otomotiv Sanayii Genel ve İstatistik Bilgiler Bülteni, 1999,2000

OSD, Aylık İstatistiki Bilgiler Bülteni, Aralık 2000

(1): Yeni üretime geçen firmaların üretim ve kapasiteleri bu 1997 rakamlarına dahil değildir.

Not: Vardiya sayısında yapılan kapasite artışları gözardı edilmiştir.

Üretim miktarı itibariyle 2000 yılında toplam otomotiv sanayinin % 63,5'ini teşkil eden otomobil piyasasında üretim kapasitesinin son yıllardaki gelişimi incelendiğinde; 1994 yılında 395.000 adet/yıl olan kapasitenin 1995'te Toyotosa

²⁸ OSD, age., s.2

²⁹ İstanbul Sanayi Odası, Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu, İstanbul, Ağustos 2000.

firmasının üretime geçmesiyle 495.000 adet/yıl'a yükseldiği görülmektedir. 1996 yılına kadar düzenli şekilde artan kapasitelerde 1996'da değişiklik olmamış, 1997'de ise Tofaş firmasında 50.000 adet/yıl ve Opel-Türkiye firmasında da 10.000 adet/yıl olmak üzere toplamda 60.000 adet/yıl'lık ihracata yönelik kapasite artışı gerçekleşmiştir. Ekim ve Kasım 1997'de faaliyete geçen iki yeni firma ile otomobil üretim kapasitesi 690.000 adet/yıl'a ulaşmıştır.

Türk otomobil sektörü üretim açısından en hızlı gelişmesini, 1989-1990 yılları arasında yılda ortalama %30 büyüyerek gerçekleştirmiştir. Otomobil üretimi 1991 yılında Körfez Savaşı'ndan ve grevlerden olumsuz etkilenmiş, ancak kriz sonrasında talep artışlarına bağlı olarak 1992'de % 35,6 ve 1993'te % 31,2 oranlarında artmıştır. Sektörde kapasite kullanım oranları da 1992'de % 102, 1993'te % 118 düzeyinde gerçekleşmiştir. 1994 yılında ise ekonomide yaşanan krizin ve ardından gelen istikrar tedbirlerinin talepler üzerinde yarattığı olumsuz etki sonucunda üretim % 38,9 oranında gerilerken, kapasite kullanım oranı (KKO) da, 1993'teki yatırımlara bağlı olarak kapasitenin büyük bir artış kaydetmesi nedeniyle, % 53,8'e kadar düşmüştür. 1994 yılında otomobil sektöründe yaşanan bu olumsuz gelişmelere bağlı olarak taleplerin daralmasıyla birlikte artan stokları eritmek amacıyla fabrika tatilleri, işgücü sayısının azaltılması ve vardiya sayılarının indirilmesi tedbirlerine başvurularak üretimi kısma yoluna gidilmiştir.

Bu önlemlere 1995'te de başvurulmasına rağmen üretim % 9,8 artmış ve % 47,2 düzeyinde bir kapasite kullanım oranı gerçekleşmiştir. KKO'nda son yıllarda gözlenen gerileme, gümrük birliği ile birlikte daha da şiddetlenen ve ekonomik ölçeklerde üretim yapmayı gerekli kılan rekabet ortamı için olumsuz bir gelişme olarak görülmektedir. 1996 yılında gümrük birliğine girilmesiyle birlikte yaşanan belirsizlik ortamı ve bedelsiz ithalat kararının etkisiyle ertelenen talepler nedeniyle firmaların üretimlerini kısımaları sonucu toplam otomobil üretiminde % 11 oranında düşüş gerçekleşmiştir. 1997 yılı ise otomobil piyasası için olumlu gelişmelerin kaydedildiği bir yıl olmuş, üretimdeki artış %14,6, KKO ise % 42,9 olarak gerçekleşmiştir. Ayrıca, 1997 yılının Kasım ayında üretime geçen Hyundai firmasının 1997 üretimi 4.647 adet olmuş; yine 1997 yılının Aralık ayında faaliyete geçen Honda firması ise Ocak 1998 itibariyle ürünlerini piyasaya sürmeye başlamıştır.

1998 yılında enflasyonla mücadele kapsamında yürürlüğe konulan ekonomik paketle daralan talepler yanında yaşanan Rusya krizinin etkisiyle büyüme hızında yavaşlama görülmüştür. Türkiye’de üretim yapan otomobil firmaları gerek yurtiçi talepteki daralma, gerekse ithal araçların yurtiçi satışlardaki payının artması nedeniyle yurtiçinde kaybettikleri pazar payını ihracatla kapatmaya çalışmışlar, ancak iki yeni üreticiye rağmen üretim hacminde önemli bir artış kaydedememişlerdir. 1999 yılında ise krizlerin olumsuzluğu devam ederken yaşanan Marmara depremi nedeniyle oluşan ekonomik durgunluk tüm sektörleri olduğu gibi otomobil sektörünü de olumsuz etkilemiş, ayrıca hemen hepsi deprem bölgesinde faaliyet gösteren otomobil fabrikaları gerek fabrikalardaki hasarın tespiti ve onarımı, gerekse çalışanların deprem bölgesinde ikamet etmeleri nedeniyle yaşadıkları zorluklar sonucu üretime ara vermek zorunda kaldıklarından üretim hacmi %7,5 daralmıştır.

2000 yılında ise, IMF ile yapılan stand-by anlaşması sonrası yürürlüğe konulan yeni programın yarattığı iyimser beklentiler nedeniyle, önceki yıllarda durgunluk ve ekonomik/siyasal belirsizlikler sebebiyle ertelenen talepler gerçekleşmiş ve Türkiye ekonomisi yeniden canlanma dönemine girmiştir. Otomobil sektörü de bu olumlu gelişmeden öncü şekilde etkilenen sektör olmuş ve üretim hacmi %34 artış kaydetmiş, 1999 yılında %32,2’ye kadar gerileyen KKO, 2000 yılında %43,1’e yükselmiştir.

1.4.3 Yurtiçi Talep

Otomobil talebi 1990’dan itibaren belirgin bir gelişme sürecine girmiştir. Bu gelişmede 1990 yılında başlayan Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı çerçevesinde, otomobil ithalatında koruma oranlarının önemli ölçüde düşürülmesi, sektöre bazı özel teşvikler sağlanması, kur artışlarının genellikle yavaşlaması, tüketici kredili kampanyaların yaygınlaşması gibi faktörler etkili olmuştur.

Tablo 1.10 Türk Otomobil Pazarı (Adet)

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Yerli	258.526	340.063	200.947	194.960	182.239	219.810	204.054	157.452	207.739
İthal	60.135	101.070	28.216	21.651	57.479	125.025	111.536	131.215	258.987
Toplam	318.661	441.133	229.163	216.611	239.718	344.835	315.590	288.667	466.726
İth./Toplam	19	23	12	10	24	36	35	45	55

Kaynak: OSD, Otomotiv Sektörü Veri Analizleri Rapor: 1999/5, İstanbul, 1999.

Yurtiçi otomobil talebi 1993'te % 38,4 oranında artmış, fakat 1994'te ekonomik krizin etkisiyle çok ciddi boyutta daralma göstermiştir. İç pazara dönük yapısal özelliği nedeniyle otomobil sektöründe üretimi ve yatırımları belirleyici nitelikteki yurtiçi satışlar, 1994 ekonomik krizinin ve krizin ardından alınan ekonomik istikrar tedbirlerinin mali piyasalarda belirsizlik yaratması, tüketim kararlarının ertelenmesi, eldeki fonların alternatif yatırım araçlarına yönelmesi, tüketici kredisi faiz oranlarının artması, kredi geri ödeme periyodunun kısaltılması gibi faktörler nedeniyle iç pazardaki daralmaya paralel olarak % 48,1 oranında gerilemiştir. Krizin ardından, 1995 yılı içerisinde de otomobil piyasası için aynı problemler devam etmiş, iç talepleri canlandırmak üzere çeşitli kampanya düzenlemelerine gidilmesine rağmen yurtiçi satışlar % 5,5 oranında gerilemiştir. 1996 yılında yerli oto satışlarındaki % 6,5'lik gerilemeye karşın, ithal oto satışlarının, gümrük birliği ve bedelsiz ithalat kararının etkisiyle ithal otolara yönelen talep sonucu, % 165,5 oranında artmasıyla toplam yurtiçi satışlarda % 10,7'lik artış gözlenmiştir. 1997 yılında ithal oto satışlarında yaşanan hızlı artış yanında yerli ürünlere olan talep de artmış, otomobil toplam talebinde 1996'ya göre % 43,9 oranında artış yaşanırken, ithal otomobillere olan talepteki artış oranı %117,5, yerli otomobillere olan talepteki artış oranı ise % 20,6 olarak gerçekleşmiştir. 1997'nin ikinci yarısında başlayan Asya krizi ile 1998 yılında baş gösteren Rusya krizlerinin etkisiyle yaşanan belirsizlik otomobil talebini olumsuz etkilemiş, yerli ve ithal oto satışları %8,5 gerilemiştir. 1999 yılında krizlerin devam eden etkisi yanında yaşanan deprem felaketi nedeniyle talepteki gerileme sürmüştü ve ithal araç satışlarındaki artışa rağmen yerli araç satışlarındaki önemli orandaki gerileme nedeniyle toplam satışlar %8,5 azalmıştır. 1998 ve 1999 yıllarında yaşanan krizlerle ertelenen ve daralan talep, 2000 yılında oluşan uygun koşullar nedeniyle %61,7 artış kaydetmiştir. 2000 yılında, ertelenen talep yeniden gerçekleşirken, kredi faizlerinin %2'ler düzeyine inmesi yanında alternatif getiri kaynaklarının ortadan kalkması genel olarak tüketicinin ve özel olarak da otomobil talebinin aşırı artmasına neden olmuştur. Yurtiçi satışlarda ithal otoların payı ise 1992 yılında %19 iken, 2000 yılında %55 olarak gerçekleşmiştir. Aşağıda, 1991-2000 dönemine ait firma bazında yurtiçi satış rakamları gösterilmiştir.



Tablo 1.11 Firma Bazında Yurtiçi Otomobil Satış Miktarı

Yıl	Tofaş	Oyak Renault	Otosan	Opel Türkiye	Toyotasa	Hyundai	Honda	Diğer	Yerli Toplam	İthal	Genel Toplam
1991	107.146	77.461	3.034	2.799	-	-	-	-	190.440	48.072	238.512
1992	141.333	108.354	2.641	6.603	-	-	-	-	258.931	60.134	319.065
1993	194.584	131.217	2.185	12.077	-	-	-	-	340.063	102.290	442.353
1994	113.412	73.455	5.719	6.637	1.724	-	-	-	200.947	27.056	228.003
1995	90.595	70.764	7.887	7.659	20.797	-	-	-	197.702	20.232	217.934
1996	68.572	61.908	9.794	9.728	25.037	-	-	-	175.039	54.367	229.406
1997	91.590	81.135	9.229	9.848	24.113	4.795	-	-	220.710	120.442	341.152
1998	75.201	85.385	13.076	25.309	16.339	19.810	10.059	62.665	202.423	105.421	307.844
1999	59.128	72.189	16.061	24.549	12.711	16.247	7.753	73.920	156.106	126.452	282.558
2000	88.888	105.158	30.227	58.819	14.271	23.046	10.132	119.309	207.600	242.240	449.840

Kaynak: Tofaş

2000 yılında uygulanan istikrar programının sonucu olarak değerlendirilen TL, ithalatı cazip hale getirmiş, Türkiye’de üretimi olmadığı için ithal edilen markaların yanı sıra, bazı firmaların Türkiye’de üretimi durdurarak ithal ettiği ürünleri piyasaya sürdüğü görülmüştür. Örneğin, Otosan firması, 2000 yılında otomobil üretimini durdurmuş, üretim hatlarını yeni üretmeye başlayacağı hafif ticari aracın deneme üretimlerinde kullanmıştır.

1.4.4 İstihdam ve Verimlilik

Otomotiv sanayiinde istihdam 1999 yılı itibariyle 27.523 kişi olup, bunların 13.610’u otomobil üreten firmalarda çalışmaktadır. Kriz yaşanan yıllarda sektördeki üretimin kısılmasına paralel olarak istihdamda gerileme görülmektedir.

Tablo 1.12 Türk Otomobil Sanayinde Firma Bazında İstihdam Verileri(*)

Firmalar	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
A. Honda	-	-	-	-	-	364	440	450
Ford Otosan	1.957	2.184	1.204	1.929	2.359	3.364	3.453	3.193
Hyundai Assan	-	-	-	-	-	743	853	820
Opel	240	279	263	259	282	305	286	278
Oyak Renault	4.932	5.281	3.724	3.582	3.366	3.599	3.908	4.082
Tofaş	8.145	8.890	5.704	5.730	5.385	5.175	4.865	3.966
Toyotasa	-	-	676	800	911	865	843	821
Toplam	15.274	16.634	11.571	12.300	12.303	14.415	14.648	13.610
Genel Toplam	26.967	29.433	21.591	23.748	25.720	30.062	29.651	27.523

Kaynak : OSD Türk Otomotiv Sanayii, Genel ve İstatistik Bilgiler Bülteni, İstanbul, 2000.

(*): Ford Otosan ve Hyundai Assan dışındaki firmalar yalnızca otomobil üretmekte olup, genel toplam kalemi, tüm motorlu araç türlerini üreten firmaların istihdam rakamıdır.

Tablo 1.13 Türk Otomotiv Sanayinde İstihdamın İşgücüne Göre Dağılımı

	1993 (%)	1994 (%)	1995 (%)	1996 (%)	1997 (%)	1998 (%)	1999 (%)
İşçi	24.599	16.917	18.760	20.188	23.187	22.879	20.189
Memur	2.859	2.660	2.772	3.364	4.025	4.019	4.215
İdareci	640	497	651	663	894	612	789
Mühendis	876	971	1.061	978	1.358	1.402	1.621
İda Müh	459	546	504	527	598	739	709
Toplam	29.433	21.591	23.748	25.720	30.062	29.651	27.523

Kaynak : OSD Türk Otomotiv Sanayii, Genel ve İstatistik Bilgiler Bülteni, İstanbul, 2000.

1999 yılı itibariyle sektörde çalışanların %73'ü işçi, %15'i memur, %3'ü idareci, %6'sı mühendis, %3'ü idareci mühendistir. 1993 yılında 29.433 olan toplam çalışan sayısının kriz yılı olan 1994'te 21.591'e düştüğü, en büyük gerilemenin ise işçi kesiminde gerçekleştiği görülmektedir. Bir diğer kriz yılı olan 1999'da da en büyük gerileme işçi kesiminde olurken, memur, idareci ve mühendis sayısının arttığı görülmektedir.

Tablo 1.14 Türk Otomotiv Sanayinde Yıllar İtibariyle Kişi Başına Üretim (adet)

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Üretim	344.482	453.465	268.343	326.556	329.337	399.917	405.002	325.297
İstihdam	26.967	29.433	21.591	23.748	25.720	30.062	29.651	27.523
Ür/İst(1)	12,8	15,4	12,4	13,8	12,8	13,3	13,7	11,8
Üretim	265.245	348.095	212.651	233.412	207.757	238.133	239.937	222.041
İstihdam	15.274	16.634	11.571	12.300	12.303	14.415	14.648	13.610
Ür/İst(2)	17,4	20,9	18,4	19,0	16,9	16,5	16,4	16,3

Kaynak: OSD Türk Otomotiv Sanayii, Genel ve İstatistik Bilgiler Bülteni, İstanbul, 2000.

(1): otomotiv sanayi

(2): otomobil sanayi

1992-1999 döneminde toplam üretim %5,6 gerilerken, istihdam %2,1 artmış, böylece kişi başına araç üretimi 12,8 adetten 11,8'e gerilemiştir. Bu sonuçta talepteki gerilemeye paralel olarak istihdamın azaltılamaması, sektörün canlı olduğu yıllarda istihdamda yaşanan artışın, durgunluk olduğu yıllarda aynı oranda azaltılamaması ve talebe bağlı olarak kapasite kullanım oranlarının düşük tutulması etkili olmuştur. Otomobil üreten firmaların üretim ve istihdam rakamlarına bakıldığında da aynı yargının doğru sonuç verdiği görülmektedir.

1.4.5 Yatırımlar

Türkiye'deki otomotiv sanayi yatırımlarının proje tipi itibariyle dağılımına bakıldığında gümrük birliğinden sonra özellikle yeni model geliştirmeye yönelik yatırımların ağırlık kazandığı görülmektedir. Buna sebep olarak, gümrük birliği sonrası ithal araçlara karşı şiddetlenen rekabetin Türk otomotiv üreticilerinin daha kaliteli modelleri piyasaya sürerek paylarını koruma çabası yanında, özellikle kriz dönemlerinde daralan yurtiçi talep ve ithal araçlara kaptırılan pazar payı nedeniyle satış gücü çeken firmaların yurtdışı pazarlarda yer alabilmek için duydukları yeni model ihtiyacı gösterilmektedir.

Tablo 1.15 Proje Tipi Bazında Otomotiv Sanayii Yatırımları(Bin \$)

Proje Tipi	1996	1997	1998	1999
Kapasite Artırımı	52.000	37.000	39.000	40.000
Modernizasyon	41.000	79.000	72.000	30.000
Yeni Model	42.000	71.000	119.000	114.000
Kalite Arttırıcı	28.000	19.000	15.000	47.000
Yerlileştirmeyi Arttırıcı	12.000	30.000	33.000	21.000
Diğer	45.000	110.000	85.000	120.000
Toplam	220.000	346.000	363.000	372.000

Kaynak: OSD, Türk Otomotiv Sanayii, Genel ve İstatistik Bilgiler Bülteni, İstanbul, 2000.

1.4.6 Dış Ticaret

1.4.6.1 İthalat

Otomobil ithalatı 1991'deki Körfez Savaşı'nın olumsuz etkilerinden sıyrılarak 1992 ve 1993'te hızlı tüketim artışına dayalı ekonomik büyümenin yanısıra, iç talepteki canlılık, gümrük vergilerinin düşürülmesi, kur artışlarının enflasyonun altında seyretmesi, OECD ülkelerinde yaşanan durgunluk nedeniyle ithal ürünlerin fiyatlarının düşmesi ve bu ülkelerce sağlanan finansman kolaylıkları sonucu 1993 yılında %68,1 oranında artmıştır. 1994-1997 dönemi otomobil ithalatı dikkate alındığında para piyasalarında meydana gelen ve döviz kuru artış hızının yükselmesi şeklinde kendini gösteren ekonomik krizin 1994 yılı içinde ithalatçı maliyetlerini yükselterek otomobil ithalatını bir önceki yıla göre %72,1 geriletliği gözlenmiştir. Kriz sonrasında da

gerilemeye devam eden ithalat 1995 yılında %23,3 azalmış, 1996 yılında gümrük birliğinin etkisiyle % 165,5 oranında artış kaydetmiştir.

Tablo 1.16 Yıllar İtibariyle Türkiye'nin Otomobil İthalatı (Adet)

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Miktar(Adet)	60.135	101.070	28.216	21.651	57.479	125.025	111.536	131.215	258.987
Değer(Bin\$)	357.741	719.272	218.266	315.821	983.307	1.557.910	1.351.030	1.319.838	2.555.855

Kaynak: OSD, Otomotiv Sektörü Veri Analizleri Rapor: 1999/5, İstanbul, 1999.

Not: Değer bazında ithalat rakamları Devlet İstatistik Enstitüsü (DİE) verileridir.

GTİP NO: 87.03.21.11, 21.21, 22.21, 22.31, 23.21, 23.22, 23.23, 23.41, 23.42, 23.43,

24.11, 24.21, 31.11, 31.21, 32.21, 32.22, 32.23, 32.41, 32.42, 32.43, 33.21, 33.22, 33.41, 33.42

Türkiye ekonomisi için lokomotif sektör olarak nitelenen otomobil sanayii, 1 Ocak 1996 tarihi itibariyle AB ülkeleri için gümrük vergi oranları ve fonların sıfırlanmasını sağlayan gümrük birliğine dahil 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.

i) İthalattaki Artışın Nedenleri ve Yarattığı Sorunlar

Dünyadaki gelişmeler ithalatı artırıcı bir rol oynamıştır. AB ve Uzak Doğu'da kullanılmayan kapasitelerin yüksek oluşu, Türkiye gibi gelişme potansiyeli olan pazarlarda özel fiyat uygulamalarına neden olmuştur. Bunun yanı sıra bu alandaki yoğun rekabet, otomobil sanayinde yoğun bir teknolojik gelişmeye neden olmaktadır. Her yıl yeni modellerin üretilmesi ve bu modellerin yüksek standartlara sahip olması müşteri tercihlerinin bu modellere yönelmesi sonucunu doğurmaktadır. 1996 sonrasında ithalattaki artış 1998 yılı dışında devam etmiş, izleyen yıllarda sırasıyla %117,5, %-10,8, %17,6 oranında değişimler gözlenmiştir. Bu gelişmeler yanında ithalatın yurtiçi satışlar içindeki payı 1992-1993 yılları arasında sırasıyla %19 ve %23 oranında gerçekleşmiş, 1994 ve 1995 yıllarında ise gerçekçi kur politikası ve yerli sanayinin gümrük birliğine hazırlanıp modern araçlar üretme çalışmalarına bağlı olarak % 12 ve % 10 seviyelerine inmiştir. 1996'da bu oran gümrük birliğinden sonra artan ithalat doğrultusunda bir

miktar yükselerek % 24 olarak gerçekleşmiştir. İzleyen yıllarda da yurt içi satışlar içinde ithalatın payı artmaya devam etmiş, bu oran 2000 yılında %55 olmuştur.

Hızlı ithalat artışının temel nedenleri şöyle özetlenebilir:

- 31.12.1995 tarihinde yürürlüğe giren 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı gereği AB'den ithalatta tüm tarifelerin sıfırlanması ile ithalatta artış oranı beklenenin üzerinde olmuş ve bu aşırı artış sürekli ve kararlı bir nitelik kazanmıştır.
- AB dışı ülkeler için 2/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı kapsamında hassas madde olarak alınan taşıt araçlarında OGT üstü tarifelere rağmen, ilk yıllarda G. Kore'den ithalatta artış görülmüş, Japonya ise daha önceki konumunu korumuştur. Ancak daha sonra özellikle Mark'ın daha az değer kazanması sonucu 2/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı'nın da etkisi ile AB'nin payı artmıştır.
- Gümrük birliği öncesinde sektör adına ilgililerle yapılan birçok görüşmede ithalatın artmasına karşı uygulanacak olan tek aracın, kur politikası olacağı açıklanmıştır. Ancak uygulama bunun aksine gelişmiştir.
- Özellikle 1997 ve onu izleyen yıllarda markın enflasyonun altında değer kazanması Almanya'dan yapılan ithalatın aşırı artmasına neden olmuştur.
- Sonuçta firmaların ithal araçlar için piyasada uygun fiyat oluşturması çok daha kolay olmaktadır. Kur makasının bu şekilde devamı, bu ülkelere yapılan ithalatı çok çekici bir duruma getirmektedir.
- Otomobil sanayiinde dünya üretiminin %98'i ilk 20 firma tarafından üretilmiş olup yüksek düzeyde küreselleşmiş bir sanayi dalıdır. Bu nedenle firmaların Türkiye gibi gelişen ve büyük oranda gelişme potansiyeli olan pazarlarda özel fiyat uygulama güçleri yüksektir. AB ve Uzakdoğu'da kullanılmayan kapasitelerin yüksek oluşu, firmaların çoğu kere pazarda yer tutabilmek için maliyetine otomobil satmalarına neden olmaktadır. Bu firmalar kendi istikrarlı pazarlarında üretimin yaklaşık 1/3'ünü uygun fiyatla pazarlamakta ve gelişen ihrac pazarlarında ise daha uygun fiyat

verebilmektedir. Diğer bir deyişle sektörde önemli oranda damping fiyatları söz konusudur.

- Otomotiv pazarında ithalat gelişmiş ülkelerde dahi belirli düzenlemelerle denetim altında tutulmaktadır.³⁰

ii) İthalatın Bölgeler İtibariyle Dağılımı

Tablo 1.17 Türkiye'nin Otomobil İthalatının Bölgeler İtibariyle Dağılımı

Bölge	1995		1996		1997		1998		1999	
	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%
AB + EFTA	10.011	46,2	36.275	63,1	80.590	64,5	96.773	86,8	109.689	83,6
D. Avrupa	4.311	19,9	3.262	5,7	2.514	2,0	2.145	1,9	10.088	7,7
* Rusya	2.131	9,8	1.195	2,1	155	0,1	24	0,0	6.919	5,3
* Romanya	0	0,0	3	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
* Çek Cum.	2.180	10,1	2.064	3,6	2.359	1,9	2.121	1,9	3.169	2,4
Uzak Doğu	7.329	33,9	17.942	31,2	41.921	33,5	12.618	11,3	11.438	8,7
* Japonya	4.028	18,6	9.488	16,5	23.257	18,6	6.558	5,9	4.231	3,2
* G. Kore	3.301	15,2	8.454	14,7	18.664	14,9	46.082	2,9	4.413	3,4
* Diğer	0	0,0	0	0,0	0	0,0	36.740	2,5	2.794	2,1
Toplam	21.651	100,0	57.479	100,0	125.025	100,0	111.536	100,0	131.215	100,0

Kaynak: OSD, Otomotiv Sektörü Veri Analizleri Rapor: 1999/5, İstanbul, 1999.

İthalatın ülkeler ve bölgeler bazında dağılımına bakıldığında gümrük birliği öncesi % 46,2 olan AB ülkelerinin payının 1999'a gelindiğinde %83,6'ya yükseldiği, buna karşın, Uzakdoğu ülkelerinin payının %33,9'dan %8,7'ye gerilediği görülmektedir. Gümrük birliğinin AB'den sıfır gümrükle ithalat yapma imkânı tanınması araç ithalatının AB'ye kaymasına neden olmuş, diğer yandan Uzakdoğu'da 1997'de başlayan krizin Uzakdoğu ülkelerinin üretim ve ihracatını olumsuz etkilemesi de bu süreci yoğunlaştırmıştır. 2000 yılında uygulanan kur çıpasına dayalı istikrar programının etkisiyle TL'nin aşırı değer kazanması yanında, uluslararası piyasalarda Euro'nun değer kaybetmesiyle özellikle AB'den yapılan ithalat cazip hale gelmiştir. AB'den yapılan ithalatın toplam ithalat içindeki payı %88'e ulaşmış, Doğu Avrupa'nın payında önemli değişim olmazken, Uzakdoğu ülkelerinden yapılan ithalat gerilemiştir. Ayrıca, 2000

³⁰ OSD, Otomotiv Sektöründe İthalatın Değerlendirilmesi (2000-İlk 6 Ay), İstanbul, 2000, s.11.

yılında AB'den ithal edilen ürünlerin pazar payının (%49), yerli araçların pazar payını aştığı dikkati çekmiştir.³¹

Tablo 1.18 Seçilmiş Ülkeler Bazında İthalat Verileri

	1995			1996			1997			1998			1999		
	Adet	Pazar Payı	İthalat Oranı	Adet	Pazar Payı	İthalat Oranı	Adet	Pazar Payı	İthalat Oranı	Adet	Pazar Payı	İthalat Oranı	Adet	Pazar Payı	İthalat Oranı
AB	10.011	4,6	46,7	41.886	17,5	72,9	96.820	28,1	77,4	96.773	30,7	86,8	109.689	38,0	83,6
Almanya	6.079	2,8	28,3	28.871	12,0	50,2	57.649	16,7	46,1	60.338	19,1	54,1	67.340	23,3	51,3
Fransa	1.800	0,8	8,4	4.526	1,9	7,9	15.269	4,4	12,2	15.972	5,1	14,3	21.540	7,5	16,4
İtalya	448	0,2	2,1	788	0,3	1,4	3.002	0,9	2,4	2.990	0,9	2,7	2.950	1,0	2,2
Diğerleri	1.684	0,8	7,9	7.701	3,2	13,4	20.900	6,1	16,7	17.473	5,5	15,7	17.859	6,2	13,6
Uzakdoğu	7.329	3,4	34,2	12.331	5,1	21,5	25.691	7,5	20,5	12.618	4,0	11,3	11.438	4,0	8,7
Güney Kore	3.301	1,5	15,4	8.454	3,5	14,7	18.664	5,4	14,9	3.260	1,0	2,9	4.413	1,5	3,4
Japonya	4.028	1,9	18,8	3.877	1,6	6,7	7.027	2,0	5,6	6.558	2,1	5,9	4.231	1,5	3,2
Diğerleri	-	-	-	-	0,0	0,0	-	0,0	0,0	2.800	0,9	2,5	2.794	1,0	2,1
Doğu Avrupa	4.311	2,0	20,1	3.262	1,4	5,7	2.514	0,7	2,0	2.145	0,7	1,9	10.088	3,5	7,7
Çek Cumhuriyeti	2.180	1,0	10,2	2.064	0,9	3,6	2.359	0,7	1,9	2.121	0,7	1,9	3.169	1,1	2,4
Rusya	2.131	1,0	9,9	1.198	0,5	2,1	155	0,0	0,1	24	0,0	0,0	6.919	2,4	5,3
Toplam İthalat	21.651	10,0	100,0	57.479	24,0	100,0	125.025	36,3	100,0	111.536	35,3	100,0	131.215	45,5	100,0
Yerli Satışlar	194.960			182.239			219.810			204.054			157.452		
Toplam Pazar	216.611			239.718			344.835			315.590			288.667		
Yerli Üretim	233.412			207.757			238.133			239.937			222.041		

Kaynak: OSD, Otomotiv Sektörü Veri Analizleri Rapor: 1999/5, İstanbul, 1999.

Gümrük birliği öncesinde ithalatımız içinde en büyük paya sahip ülkelerin Almanya, Güney Kore, Japonya ve Çek Cumhuriyeti ile Rusya oldukları görülmektedir. 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 sonra erdiğinden, AB'nin ithalattaki payının gerilemesi ve Uzakdoğu ve Doğu Avrupa ülkelerinin payının artması beklenmektedir.

³¹ OSD, Haber Bülteni, Ocak 2001, s.7.

iii) İthalatın Segment Analizi

Tablo 1.19 Türk Otomobil Sanayinin Segment Analizi

	1998							1999							
	Yerli		İthal		Toplam			Yerli		İthal		Toplam			İthal %
	Adet	Pay (%)	Adet	Pay (%)	Adet	Pay (%)		Adet	Pay (%)	Adet	Pay (%)	Adet	Pay (%)		
A	0	0,0	727	0,7	727	0,2	100,0	0	0,0	706	0,6	706	0,2	100,0	
B	16.144	8,0	25.208	23,6	41.352	13,4	61,0	17.210	10,9	29.392	23,2	46.602	16,4	63,1	
C	168.818	84,2	41.287	38,6	210.105	68,3	19,7	127.348	80,9	57.632	45,5	184.980	65,1	31,2	
D	15.651	7,8	32.151	30,1	47.802	15,5	67,3	12.893	8,2	33.438	26,4	46.331	16,3	72,2	
E	0	0,0	6.381	6,0	6.381	2,1	100,0	0	0,0	4.508	3,6	4.508	1,6	100,0	
G	0	0,0	590	0,6	590	0,2	100,0	0	0,0	551	0,4	551	0,2	100,0	
H	0	0,0	587	0,5	587	0,2	100,0	0	0,0	299	0,2	299	0,1	100,0	
	200.613	100,0	106.931	100,0	307.544	100,0	34,8	157.451	100,0	126.526	100,0	283.977	100,0	44,6	

Kaynak: OSD, Otomotiv Sektörü Veri Analizleri Rapor: 1999/5, İstanbul, 1999.

A: Motor hacmi 1.300 cc'den daha küçük olan, iki kapılı Hatchback tipi küçük otomobiller. Bu segmentte üretim yoktur.

B: Motor hacmi 1.301-1600 cc arasında 4 kapılı Hatchback otomobiller. Yerli üretim Tofaş/UNO ve Tofaş Palio'dur.

C: Motor hacmi 1.401-1.600 cc arasında, orta büyüklükte Sedan ve 4 kapılı Hatchback otomobiller. Tofaş Siena, Palio Weekend, Şahin, Doğan, Kartal, Tipo; O. Renault/Renault 9 ve Clio, Toyotasa/Corolla, Hyundai/Accent yerli üretimdir.

D: Motor hacmi 1.601-2.000 cc arasında, daha büyük iç hacimli otomobiller. Yerli ürün olarak Tofaş/Tempra, Opel/Vectra, Honda/Civic bulunmaktadır.

E, G ve H: Motor hacmi 2.000 cc ve daha yüksek olan ithal lüks otomobiller ile spor otomobiller bu segmentte yer almaktadır.

İthal araçların segment dağılımına bakıldığında yerli satışta da ağırlığa sahip olan C segmentinin ağırlık taşıdığı, ayrıca Türkiye'de üretilmeyen A, E, G ve H segmentlerine dahil araçların da ithal edildiği görülmektedir.

iv) Marka Bazında İthalat

İthal araçların marka bazında dağılımına bakıldığında ilk 10 firma arasında 3 Alman, 2 Fransız, 1 Amerikan, 1 Rus, 1 İtalyan, 1 Japon ve 1 Çek Cumhuriyeti firması bulunmaktadır. 1999 yılına kadar ilk sırada Volkswagen markası ilk sırada yer almakta iken, 2000 yılında Opel yeniden ilk sıraya yerleşmiştir.

Tablo 1.20 İthal Otomobil Satışında İlk 10 Marka

Marka	Satış (Ocak-Ağustos 2000)
Opel	30.789
Volkswagen	23.267
Renault	20.752
Ford	18.420
Lada	9.463
Peugeot	8.827
Fiat	4.343
Seat	4.146
Nissan	4.056
Skoda	3.908

Kaynak: Finans Dünyası Ekim 2000 s.89

Gümrük birliği ile birlikte AB'den ithal edilen araçların fiyatlarının koruma oranlarının sıfırlanmasına paralel olarak nispeten ucuzlamasıyla AB menşeli lüks otomobillerin pazar payının artmaya başladığı dikkat çekmiştir. Ayrıca tüketicinin talebinin ekonomik otomobillerden lüks otomobillere yönelmesi pazarın alt fiyat dilimlerine hitap eden yerli üretimi olumsuz olarak etkilemektedir. Artan rekabet karşısında, yerli üreticilerin pazar paylarını koruyabilmek amacıyla model yenilemeye, kalite ve verimliliğin artırılmasına, maliyet ve fiyatların düşürülmesine yönelik çalışmalara hız verdikleri görülmektedir. Önümüzdeki yıllarda, gümrük birliğinden ve pazara giren yeni üreticilerden sonra artan rekabet ortamına uyum sağlamak üzere yatırımlara ağırlık veren üreticilerin, belirli bir araçta ihtisaslaşarak dünya pazarlarına yönelmeleri zorunlu hale gelmektedir.

1.4.6.2 İhracat

1993 yılında, TL'nin reel olarak değer kazanma eğilimini sürdürmesi ve iç talepteki canlılık nedeniyle genel ekonomideki ihracat daralmasına paralel olarak otomobil ihracatı da gerileme kaydetmiştir. 1994'e kadar üretim daha çok yurtiçi talebi karşılamaya yönelik olduğu halde, 1994'ün ilk yarısında döviz kurlarının hızla yükselmesiyle baş gösteren ekonomik kriz ve ardından uygulamaya konulan istikrar tedbirlerinin iç talebi önemli ölçüde daraltması sonucu üreticiler ihracata yönelmişler; bunun sonucu olarak, DİE verilerine göre hesaplanan ihracatın toplam üretim içindeki payı 1994'te % 6,0 iken, 1995 yılında % 13,6 olarak gerçekleşmiştir. 1996'da ise ihracat miktar bazında % 16,9 oranında gerilemiş, ancak üretimde de gerileme olduğundan ihracatın üretim içindeki payı kısmi bir azalışla % 12,7 olmuştur.

Tablo 1.21 Yıllar İtibariyle Türkiye'nin Otomobil İhracatı

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Miktar(Adet)	8.726	7.101	12.707	31.674	26.322	20.635	30.717	74.706	82.549
Değer(Bin \$)	72.448	47.820	70.295	237.582	200.369	115.441	131.433	683.565	617.842
İhracat/Üretim(%)	3,3	2,0	6,0	13,6	12,7	8,6	12,8	33,6	27,7

Kaynak: DİE İstatistikleri

Bu rakamlardan da görüldüğü üzere 1994 ve 1995 yıllarında daralan iç talepler karşısında dış pazarlara yönelinmesi sonucunda ihracatın toplam üretim içerisindeki payı belirgin bir şekilde artış kaydetmiştir. 1996'dan itibaren ise ihracatın üretim içindeki payı düşmeye başlamış, 1997'de yeniden %8,6'ya gerilemiş, 1998 ve 1999 yıllarında ise gerek yaşanan ekonomik küçülme gerekse ithal araçların yurtiçi satışlardaki payının artması sonucu iç pazardaki daralmayı ihracatla aşmaya çalışan otomobil firmalarının yurt dışı satışlarını önemli oranda arttırmaları sonucu 1999'da ihracat/üretim oranı %33,6'ya yükselmiştir. Avrupa, Kuzey ve Batı Afrika, Yakın ve Orta Doğu Asya ülkelerine yapılan ihracat payları sırasıyla % 54,4, % 35,4, % 8,5 olarak gerçekleşmiştir. Otomobil ihracatının yapıldığı ülkelere bakıldığında Fransa, Almanya, İtalya, Romanya ve Mısır'ın ilk sıralarda yer aldığı, AB'ye yapılan ihracatın toplam ihracat içindeki payının ise %78 olduğu görülmektedir.³²

1.4.7 Türkiye’de Otomobil Sanayinin Genel Durumu

Türkiye’nin otomobil parkı DİE verilerine göre son yıllarda hızlı bir gelişim göstermiştir. Nitekim, 1990 yılında 1.649.879 adet olan otomobil parkı 1995’te 3.058.511 adede, 1999’da ise 4.072.326 adede ulaşmıştır. Ülkemizde otomobil parkı özellikle son 10 yılda büyük artış göstermesine rağmen, otomobil yoğunluğu olarak hâlâ dünya ortalamasının yarısı, Avrupa Birliği ülkelerinin de 1/8’i düzeyindedir. 1999 yılı itibariyle 61 olan bin kişiye düşen araç sayısı baz alındığında, Türk otomobil sektörünün potansiyel talebinin yüksek olduğu görülmektedir. 1990’lardan itibaren yurtiçi talebin en hızlı gelişme gösterdiği sektörlerin başında otomobil sektörü gelmiş, fakat 1994 yılında yaşanan ekonomik kriz sonucu otomobil piyasasında belirgin bir talep daralması yaşanmıştır. 1995 ve 1996’da ekonomideki canlanma ve mevcut potansiyel talebi canlandırmaya yönelik birtakım önlemler yurtiçi otomobil talebinde kısmi bir hareketlilik yaratmakla birlikte, bu hareketliliğin kriz öncesindeki boyutta olmadığı, özellikle ithal otolara yönelik talebin hızlı bir artış sergilediği dikkati çekmiştir. 1998/2000 yıllarını kapsayan 3 yıllık dönemde yıllık olarak değişim incelendiğinde otomobil ithalatının pazardaki talep artışının daima üzerinde artış yaptığı görülmektedir. 1999’un son 3 aylık döneminden sonra, özellikle EURO bölgesinden ithalatta uygun maliyet koşullarını yakalayan ithal otomobil satışları 2000 yılında da bu etkisini devam ettirmiştir.

2000 yılı içinde AB’den yapılan ithalat büyük oranda artmış ve ilk kez AB’nin otomobil pazarındaki payı yerli satışları aşmıştır. 1993 yılında AB ürünlerinin otomobil pazarındaki payı %7, ithalat içindeki payı %33 iken 1996’dan itibaren artan ithalatın pazar payı 2000 yılında %55’e, AB ürünlerinin pazar payı ise %49’a yükselmiştir. Buna karşılık yerli ürün satışlarının payı AB ürünleri payının gerisinde kalarak %45’e gerilemiştir. Ocak 2001 itibariyle üçüncü ülkelere uygulanan gümrük vergisi oranlarının OGT düzeyine indirilmesinin ardından AB dışı ülke ürünlerinin pazardan yeniden daha yüksek pay alabilecekleri öngörülmektedir.

³² Devlet İstatistik Enstitüsü (DİE), 2000 Yılı Dış Ticaret İstatistikleri.

1.4.7.1 Yasal Düzenlemeler

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından 13.01.2000 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan tebliğ ile ithal otomobillerde satış sonrası verilmesi zorunlu hizmetlere ilişkin esaslarda yeniden düzenlemeye gidilmiştir. Tebliğ’de ithalatçıların en az 20 tamir ve bakım servisi kurması ve servislerde Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından belirlenecek miktarda yedek parça stokunun bulundurulması karara bağlanmıştır. Yeni düzenlemede ilk kez konulan hükümle, ithal edilecek binek otomobillerde ithalatçı firmanın yetkili mühendisi tarafından tasdik edilmiş AB Tip Onay Belgesi, binek otomobil dışındaki araçlarda ise Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından verilen Ulusal Tip Onay Belgesi aranmaktadır. İthal edilecek her parti malın gümrüklerde Araçların, İmal, Tadil ve Montaj Hakkında Yönetmelik’e ve/veya 1.4.1999 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan Tip Onay Yönetmelik hükümlerine uygun olup olmadığı Bakanlıkça veya Bakanlığın yetki verdiği uzman kurum ve kuruluşlar aracılığı ile kontrolü yapılacaktır. Getirilen yeni düzenlemeler ile gümrük birliği kararından sonra hızla artan ithalata karşı önlemlerin kısmen de olsa yürürlüğe girdiği anlaşılmaktadır.³³

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı bünyesinde 1997 yılında kurulmuş bulunan Motorlu Araçlar Teknik Komitesi Kasım 2000’deki toplantısında Tofaş’ın Bursa fabrikası Ar-Ge tesislerindeki emisyon Laboratuvarı’nın Tip Onay Laboratuvarı olarak kullanılması kararı alınmıştır. Ayrıca 30.11.2000 tarihli Resmi Gazete’de uluslararası teknik mevzuata uyumla ilgili olarak çeşitli yönetmelikler yayımlanmıştır.³⁴

³³ Resmi Gazete, 13.01.2000.

1.4.7.2 Tüketici Kredileri

Bankalar birliği verilerine göre 1997-2000 dönemine ilişkin otomobil kredisi kullandırılan kişi sayıları aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 1.22 Kullandırılan Tüketici Kredilerinin Dağılımı

Kullandırılan Miktar (Milyar TL)						(Kişi Sayısı)			
Dönem		Taşıt	Konut	Diğer	Toplam	Taşıt	Konut	Diğer	Toplam
1997	TL	317.818	28.314	219.175	565.307	171.910	15.344	1.042.986	1.230.240
	YP	22.500	11.684	760	34.944	4.518	2.315	1.003	7.836
	Toplam	340.318	39.998	219.935	600.251	176.428	17.659	1.043.989	1.238.076
1998	TL	441.415	43.397	634.787	1.119.599	153.384	16.591	1.695.655	1.865.630
	YP	28.213	25.575	6.118	59.905	5.013	2.001	5.818	12.832
	Toplam	469.628	68.972	640.905	1.179.504	158.397	18.592	1.701.473	1.878.462
1999	TL	414.011	29.475	742.301	1.185.787	106.410	9.941	1.354.762	1.471.113
	YP	33.143	17.033	13.102	63.278	5.061	645	7.264	12.970
	Toplam	447.154	46.508	755.403	1.249.065	111.471	10.586	1.362.026	1.484.083
2000	TL	2.249.283	519.327	2.586.364	5.354.974	342.989	55.859	2.375.605	2.774.453
	YP	90.225	153.877	88.213	332.315	9.868	2.756	23.583	36.207
	Toplam	2.339.508	673.204	2.674.577	5.687.289	352.857	58.615	2.399.188	2.810.660

Kaynak: Bankalar Birliği, Tüketici Kredileri Raporu, 2000

Tablodan görüldüğü üzere, kullandırılan tüketici kredilerinin 2000 yılı itibariyle miktar bazında %41'i, kişi sayısı bazında ise %13'ü taşıt araçlarına aittir. 2000 yılında ekonominin canlanması, gerileyen tüketici kredisi faizleri, tüketici kredilerine olan talebi önemli ölçüde artırmış, 1999 yılına göre kullandırılan tüketici kredilerinin miktar bazında artışı %423,2, kişi sayısı bazında artışı %216,5 olarak gerçekleşmiştir.

Uzun vadeli finansman enstrümanlarının yokluğu, sektördeki büyümenin önündeki en önemli engellerden biridir. Yüksek enflasyon ve belirsiz faiz ortamında finans kuruluşları bir yıldan uzun süreli krediler vermekten çekinmişlerdir. Bu zorluk üretici firmaların, ürünlerini pazarlamak üzere kendi tüketici finansman şirketlerini kurmalarına veya mevcut tüketici finansman şirketleriyle anlaşma yapmalarına yol açmıştır.

³⁴ Resmi Gazete, 30.11.2000.

Tablo 1.23 Yıllar İtibariyle Otomobil Sanayinde Kredili Satış Oranı

Yıllar	Adet	Kredili Satış Oranı (%)
1990	60.972	27
1991	33.667	15
1992	137.456	45
1993	184.393	42
1994	32.373	14
1995	86.884	37
1996	80.193	35
1997	176.428	51
1998	156.019	48
1999	132.390	46

Kaynak: Türkiye Bankalar Birliği, Koç Tüketici Finansmanı A.Ş.

1990-1996 döneminde yaklaşık 616 bin kişiye ferdi otomobil kredisi kullanılmıştır. 1994'te tüketici kredisi ile satın alınan otomobil oranı % 14 düzeyinde iken, bu oran 1995'te % 37, 1996'da ise % 35, 1999'da ise % 46 olarak gerçekleşmiştir.

1.4.7.3 Türkiye'de Vergiler

Türkiye'de mevcut potansiyel talebin efektif talebe dönüşmemesinde fert başına milli gelir düzeyinin düşük olması yanında otomobil alımında uygulanan yüksek oranlı vergiler de etkili olmaktadır. Otomobil üzerinden alınan vergiler Türkiye'de % 50'lere varırken Avrupa ülkeleri için bu oran en fazla % 25 dolayında kalmaktadır. Önümüzdeki dönemde KDV dışında kalan tüm vergilerin Özel Tüketim Vergisi adı altında tek bir kaleme toplanması hedeflenmektedir.³⁵

³⁵ OSD, Otomotiv Sanayii Derneği'nin 26. Yılında Türk Otomotiv Sanayi, 26. OSD Genel Kurulu, 18 Şubat 2000, İstanbul, 2000, s.26

Türkiye’de yeni otomobillerin satışında 2 grup altında 6 değişik vergi alınmaktadır.

1- Oransal Vergiler

- Katma Değer Vergisi
- Ek Taşıt Alım Vergisi

2- Maktu Vergiler

- Taşıt Alım Vergisi
- Çevre Fonu
- Eğitime Katkı Payı
- Özel İşlem Vergisi

Tablo 1.24 Yerli ve Yabancı Otomobillerde Vergi Oranları(%)

	1600 cc ve altı	1601-2000 cc	2001 cc ve üstü
KDV	25	40	40
Ek Taşıt Alım Vergisi	12	18	24
Çevre Vergisi	Taşıt Alım Vergisinin %25’i tutarında		
Özel İşlem Vergisi+	33.140.000 TL		
Eğitime Katkı Payı			

Kaynak: Capital Dergisi, 2001 Vergi Rehberi Eki s. 110

Tablo 1.25 1 Ocak 2001 İtibariyle Uygulanacak Taşıt Alım Vergisi (Bin TL)

Net Ağırlık	1 Yaş	2-3 Yaş	4-5 Yaş	6-8 Yaş	9-11 Yaş
950 kg ve altı	533.808	356.128	266.816	177.472	132.816
951-1200	891.376	623.088	459.840	266.816	222.128
1201-1600	1.247.607	891.376	623.088	400.784	311.472
1601-1800	1.782.800	1.247.648	891.376	578.464	445.440
1801 kg ve üstü	2.139.440	1.604.192	1.158.336	802.064	533.808

Kaynak: Capital Dergisi, 2001 Vergi Rehberi Eki s. 110

Bu hadler 1. derecede lüks otomobiller için 3 kat, 2. Derecede otomobiller için 1,5 kat uygulanacaktır. Motorlu taşıtlar vergisi ise 1 Ocak 2001 itibariyle aşağıdaki gibi belirlenmiştir.

Tablo 1.26 1 Ocak 2001 İtibariyle Uygulanacak Motorlu Taşıt Vergisi (Bin TL)

Net Ağırlık	1-6 Yaş	7-15 Yaş	16-+ Yaş
950 kg ve altı	63.920	31.880	6.870
951-1200	97.280	48.440	10.950
1201-1600	161.750	80.720	19.530
1601-1800	324.830	161.750	40.160
1801 kg ve üstü	650.750	324.830	80.720

Kaynak: Capital Dergisi, 2001 Vergi Rehberi Eki s. 110

Mevcut vergi sisteminin sakıncaları şöyle özetlenmektedir:

- Sistemin karmaşıklığı ve her verginin ayrı yerlere ödenmesi özellikle büyük kentlerde tüketiciyi zorlamakta, ödemenin bir aracıyla yapılması ise ek maliyet yaratmaktadır.
- Maktu vergiler aracın fiyatını oluşturan matrah değer üzerinden hesaplandığından araçlardaki aksesuar farklılıkları bu vergilerde dikkate alınmamaktadır.
- Yüksek vergi talebi baskı altında tutmakta, bir yandan üretimde kapasite artışı teşvik edilirken, öte yandan yüksek vergiler tüketimi sınırlamakta, kapasite kullanım oranlarının düşük kalmasına neden olmaktadır.
- Sistem yaşlı araç kullanımını özendirmekte bu da yeni araç satışını sınırlamaktadır.

36

1.4.7.4 Sektörün Genel Sorunları

1980'li yıllardan itibaren uygulanan liberal ekonomi politikalarına paralel olarak otomobil sektöründe, üretim ölçeklerinin ekonomik düzeylere çıkarılması ve uluslararası rekabet düzeyinde üretim yapılması amaçlanmıştır. 1989-1993 yılları arasında gerçekleşen üretim ve talep artışları dikkate alınarak, söz konusu yıllarda çok önemli teknolojik yatırımlar ve ortaklıklar gerçekleştirilmiştir. Ancak 1994 yılında yaşanan kriz dengeleri tersine çevirmiş, sektör var olan kapasitenin çok altında üretim yapmak durumunda kalmıştır.

Bütün dünyada otomotiv sektörü yapısı nedeniyle ekonomik krizlerden en önce ve en çok etkilenen sektörlerden biri olmuştur. 1977 yılında yaşanan döviz krizi sonrasında üç sene içerisinde yarı yarıya küçülen otomotiv sektörünün 1976 yılındaki seviyesine gelmesi 1980'li yılları bulmuştur. 1989-1993 yılları arasında yılda ortalama %30 büyüyerek hızlı bir gelişme gösteren sektör 2000'li yılların başında 1 milyon araç üretimi gerçekleştirecek şekilde yatırımlarını ayarlamıştır. Ancak 1994 ekonomik krizi

³⁶ Dünya Gazetesi, 24 Kasım 1999.

Türk otomobil sanayine ciddi bir darbe vurmuştur. Krizin etkisiyle talepteki düşmeye paralel olarak üretim ve ithalat hızla gerilemiştir.³⁷

1996 yılında gümrük birliğine girilmesi ile taşıt aracı ithalatının kontrolsüz biçimde artış göstermesi sonucunda, otomobil sanayinin içinde bulunduğu şartlar daha da zor hale gelmiştir. Sektör özellikle gümrük birliğinin tamamlanmasından sonra gerçek anlamda uluslararası rekabet ile karşı karşıya kalmıştır. Sektörün 1994 yılından itibaren karşılaştığı olumsuz şartlar göz önüne alınarak, AB mevzuatı ve destek sistematığının incelenmesi ve uygun teşviklerin verilmesi sektör açısından hayati önem taşımaktadır.

1997 yılı içerisinde tekrar düzelme sinyalleri veren sektör bu kez de 1998 yılının ikinci yarısından itibaren global krizin etkisiyle üretim ve satışta ciddi problemlerle karşılaşmıştır. 1998 yılı Haziran ayından itibaren olumsuz koşullar talebin daralmasına ve ertelenmesine neden olmuştur. Uzakdoğu'daki krizin etkisiyle Türkiye'nin dış piyasalardan borçlanamaz hale gelmesi, içeriye yönelik borçlanma ihtiyacının artması nedeniyle faizlerin artması, faiz enflasyon makasının açılması, otomotiv talebine dönüşecek satınalma gücünü alternatif yatırım araçlarına yöneltmiş ve yurt içinde üretilen araçların talebi hızla düşmüştür.³⁸

Sektörün içinde bulunduğu bu olumsuz koşulların giderilmesi için belirlenen öncelikli sektörel ihtiyaç ve beklentiler ise aşağıda sayılan şekilde ifade edilmektedir.

- Sektör tarafından benimsenen ihracata dayalı büyüme ve kalkınma stratejisinin bir gereği olarak, sektörün ihtiyacına yönelik yapılanmasını yönlendirmek amacıyla doğru verilere dayanan bir master planın hazırlanması ve bu planın uygulanmasına yönelik devlet-özel sektör işbirliğinin oluşturulması ve ihracatın araç değil amaç olduğunun empoze edilerek sektöre güven verilmesi,
- Etkin bir kur politikasının uygulanması ve böylelikle ithalatın kontrol altına alınması, kur makasındaki açılmanın yarattığı ucuz ithalat ortamının önüne geçilmesi, dış ticaret verilerinin ve özellikle ithalatın yakından takibine imkân verecek bir sistemin ivedilikle oluşturulması,

³⁷ Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O., age., s.40

- Gümrük birliği mevzuat uyumu çerçevesinde teknik uyumun sağlanarak etkin şekilde uygulanması,
- Gümrük birliği mevzuat uyumu çerçevesinde sektörel bazda AB ülkeleri ile vergilendirmede eşitliğin sağlanması,
- Gümrük kanununun ihtiyaca cevap verecek şekilde oluşturularak ilgili mevzuatın acilen düzenlenmesi ve ihtisas gümrüklerinin aktif hale getirilmeleri,
- AB dışı ülkelerinden ithal edilen ve edilecek olan araçların ve yedek parçalarının standart kontrollerinin sıkı denetimlere tabi tutulması,
- Verilmiş olan teşviklerin gereğinin yerine getirilmesi,
- İhracat konusunda sistemlerin müsaade ettiği azami teşviklerin sağlanması.

1.5 Türk Otomobil Sanayisinin Gümrük Birliği Yönünden Değerlendirilmesi

Avrupa Birliği ile Türkiye arasında gümrük birliğinin gerçekleşmesi için gerekli şartları belirleyen 6 Mart 1995 tarihli Ortaklık Konseyi Kararı çerçevesinde 1 Ocak 1996 tarihinde gümrük birliğine geçilmiştir. Gümrük birliği ile Türkiye ve AB ülkeleri arasında sanayi mallarının serbest dolaşımı ve üçüncü ülkelere karşı ortak bir ticaret politikası amaçlanmaktadır. Türk otomotiv sanayii, AB ülkeleri için gümrük vergi oranları ve fonların sıfırlanmasını, üçüncü ülkelere karşı OGT'ye uyumu getiren gümrük birliği sürecinde hassas sektör olarak kabul edilmiş, buna göre OGT'ye uyumun 2001 yılına kadar uzatılması ve ikinci el otomobil ithalatının 10 yıllık bir süre için engellenmesi sağlanmıştır.

Avrupa Birliği Gayri Safi Milli Hasılası'nın yaklaşık % 2'sini oluşturan otomobil sanayii, Avrupa Birliği içerisinde montaj faaliyetlerinde ve yedek parça üretiminde 1,8 milyon kişinin doğrudan istihdamını sağlayan anahtar sanayii konumundadır. Otomobil sanayii günümüzde global nitelikte bir sanayi olup, üç büyük ticari bölgenin; AB'nin, ABD'nin ve Japonya'nın hakimiyeti altında bulunmaktadır. AB'de otomotiv pazarı doyum noktasına yaklaşmakta, bunun yanında ABD, Japonya ve Güney Kore üretim ve pazar paylarını artırmaktadır. AB'de otomotiv sektöründe geçmişte yaşanan krizler AB komisyonunu harekete geçirmiş; bu çerçevede Bengemann Raporu olarak bilinen ve 1995-2000 yılları arasında AB içinde otomotiv sanayii için bir

³⁸ Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O., age., s.41

master planın gerçekleştirilmesini öngören rapor, 2000’li yıllarda çevreye daha duyarlı, daha yüksek performanslı, daha akıllı ve daha güvenilir otomobilleri hedeflemiş, bu hedeflere ulaşılabilmesi için AB fonlarından Avrupalı otomobil üreticilerinin önemli teşviklerle desteklenmesi düşünülmüştür.³⁹

Türk otomobil sektörünün toplam rekabet gücü açısından AB ile genel bir kıyaslaması yapıldığında; AB karşısında Türk otomobil sektörünün rekabet gücünün bir çok faktör açısından sınırlı olduğu görülmektedir. Genellikle işgücü maliyeti, yan sanayii ve nitelikli işgücü açısından Türk otomobil sektörünün rekabet avantajlarına sahip olduğu görülürken, uluslararası ilişkiler, ekonomik ölçek, enerji maliyeti, bürokrasi ve finansman maliyeti gibi faktörler açısından rekabet gücünün düşük olduğu görülmektedir. Özellikle ekonomik altyapı ve bürokrasi büyük ölçekli işletmelerin rekabet güçlerini olumsuz yönde etkilemektedir. Türkiye’de ücretlerin nispi olarak düşük olmasına rağmen teknoloji ve yönetim sistemlerinin yetersizliğinden dolayı emek verimliliği düşük düzeyde kalmaktadır. Diğer taraftan, Türkiye’de otomobil üzerindeki otomobil satış fiyatının yaklaşık yarısı kadar olan yüksek vergiden dolayı iç piyasada mevcut potansiyel talep harekete geçememektedir. Türkiye’de faaliyet gösteren beş otomobil fabrikasının yanında 1997 yılında faaliyete geçen fabrikalarla birlikte otomobil üretim kapasitesi 690.000 adet/yıla ulaşmıştır. Bu kapasitenin ithalattaki artışlar ve mevcut iç pazar dikkate alındığında tek bir fabrika için bile optimal ölçek düzeyinin altında olduğu görülmektedir. Bu nedenle otomobil üzerindeki vergi yükünün azaltılarak iç talebin canlandırılması ve özendirici teşviklerle ihracatın artırılması gerekmektedir.

Öte yandan, Türkiye’deki otomobil sanayii ile aldığı desteklerle daha da gelişecek olan AB otomobil sanayii arasındaki rekabet gücü farklılığı giderek artabilecektir. Türk otomobil sektörü AB ve dünya standartlarında üretim yaptığı sürece 2000’li yıllarda Orta Doğu ve Orta Asya gibi potansiyel pazarlardan önemli bir pay alabilecektir. Diğer yandan, birçok Batı Avrupalı firmanın Doğu Avrupa ülkeleri ile bütünleşme yoluna gittikleri görülmektedir. Bu açıdan, Doğu Avrupa ülkelerinin otomobil sektörleri özellikle işgücü ve hammadde açısından Türk otomobil sektörüne ciddi bir rakip durumuna gelmektedir.

Türkiye ile AB arasında gümrük birliğinin kurulması ile Türkiye'nin karşısına satın alma gücü yüksek büyük bir tüketici grubu ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla bu büyük kitlenin ihtiyaç ve arzularının iyi tespit edilip, araştırmalar neticesinde ortaya çıkacak tüketici profiline uygun ürünlerin üretilmesi gerekmektedir. Türkiye ile AB arasında kurulan Gümrük Birliği ile birlikte otomobil sanayinde yeni düzenlemeler söz konusu olmaktadır. Bunlardan, standardizasyon, ölçüm, test ve belgelendirme gibi konularda Türkiye AB mevzuatını benimseyecektir. Ayrıca, AB otomobil ithalatında “tip onay testi” aracılığı ile taşıt aracı ile taşıt aracı ve üzerinde bulunan tüm parça ve aksamlar için AB ülkelerindeki teknik standartlar aranmaktadır. Bunun yanı sıra, AB pazarlarına yapılacak ihracatlarda ürünlerin serbestçe dolaşımını sağlayan AB direktiflerine uygunluk standardı olan “CE” markasının otomobil ana ve yan sanayii ürünlerinde de aranması Türk otomobil sektörünün zorlu bir rekabet içinde bulunduğunu ortaya koymaktadır.⁴⁰

AB ile uyum süreci çerçevesinde Türkiye’de sektörü düzenleyen mevzuatın en önemli ve en geniş kapsamlı düzenlemelerin bulunduğu alan teknik mevzuat alanıdır. Türkiye ile AB arasında sanayii malları açısından gümrük birliğinin tamamlanmasını karara bağlayan 36. Ortaklık Konseyi Kararı çerçevesinde, Türkiye’nin teknik mevzuat uyumu konusunda 2000 yılı sonuna kadar süre tanınmıştır. Bu alandaki teknik düzenlemeler Birleşmiş Milletler bünyesinde oluşturulmuş ve Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (BM-AEK) Anlaşması’na bağlanmıştır. BM-AEK yönetmeliklerine ve AB mevzuatına uyum çalışmaları sürecinde sektörü düzenleyen teknik mevzuat arasında en önemlilerinden biri olan Araçların İmal, Tadil ve Montaj Yönetmeliği araçların yapım ve kullanım bakımından karayolu yapısına ve trafik emniyetine uyma zorunluluğunu yerine getirmek üzere imal, tadil ve montaj ile ilgili kuralları içermektedir. 26 Kasım 1998 tarihinde BM-AEK yönetmeliklerinin Türk mevzuatına aktarılanları yönetmeliğe dahil edilerek, yeni haliyle yürürlüğe girmiştir.

Çevre korunması, enerji tasarrufu ve trafik güvenliği alanlarında tekerlekli araçlar ve bunların aksam ve parçaları ile ilgili mevzuatın uygulanmasına dair usul ve esasları kapsayan yönetmelik, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı’nın Tip Onayı konusunda

³⁹ İktisadi Kalkınma Vakfı, “Gümrük Birliği Çerçevesinde Avrupa Birliği ve Türkiye’de Otomotiv Sektörü (Panel Notları)”, İstanbul, 1999, s.67

⁴⁰ Leyla Tunç Yeltin, age., s.19.

onay kuruluşu olarak görev yapması hükme bağlanmıştır. Bu çerçevede idari örgütlenme oluşturulmuş ve Türk Standartları Enstitüsü'nün AB/ BM-AEK teknik mevzuatını hazırlaması hükme bağlanmıştır.⁴¹

Gümrük birliği kararı kapsamında otomotiv sanayii teknik mevzuat uyum çalışmaları devam etmektedir. Mart sonu itibariyle Uyum Programı kapsamında yürürlüğe giren mevzuata ilişkin bilgiler aşağıda görülmektedir.

Tablo 1.27 Uyum Programı Kapsamında Yürürlüğe Giren Mevzuat

	<i>Regülasyonlar</i>	<i>Yayımlanan Regülasyonlar</i>	<i>Direktifler</i>	<i>Yayımlanan Direktifler</i>
<i>Motorlu Araçlar</i>	85	59	62	30
<i>Traktörler</i>	4	4	24	10
<i>Motorsikletler</i>	21	18	15	1
<i>Toplam</i>	<i>110</i>	<i>81</i>	<i>101</i>	<i>41</i>

Kaynak: OSD Haber Bülteni, Nisan 2001

Uygulamayan giren Direktif sayısının az olmasının nedeni olarak Direktiflerin Türkçe'ye çevrilmesindeki aksaklıklar gösterilmektedir. Bunun yanında yayımlanmış bulunan 17 adet Regülasyon'un aslında halen yayımlanma aşamasında olan 17 adet AB Direktifine eşdeğer olduğu, bunların dahil edilmesiyle yürürlüğe giren Direktiflerin sayısının 58'e ulaştığı ifade edilmektedir.⁴²

Gümrük birliği kararları ayrıntıları ile incelendiğinde, bu kararın sanayi mallarında AB ülkelerinden yapılacak ithalatta tarifeleri sıfırlayan, AB dışında ise tarifeleri Birlik Ortak Gümrük Tarifesi'ne uyumlaştıran basit bir karar olmadığı görülmektedir. Gümrük birliği kararı, AB pazarına uyum koşullarını göz önünde bulundurarak sanayi ürünlerinde üretim ve ticaret ile ilgili yeni düzenlemeleri öngörmektedir. Bu düzenlemelerin gereği olarak yeniden yapılanma ve uyum süreçleri başarı ile tamamlandığında ülkemiz, tam üyelik için ekonomik anlamda bir hazırlık sağlayacaktır. Ancak sektörün içinde bulunduğu güçlüklerin aşılması ve rekabet gücünün artırılması ekonomik istikrarın sağlanması ile yakından ilgilidir.

⁴¹ İKV, age. , s.59.

⁴² OSD, **Haber Bülteni**, Mart 2001, s.18.

Son yıllarda Türkiye'nin bilim ve teknoloji politikasındaki olumlu hareketlenmeler ve bunun sonucu olarak sanayi kuruluşlarına uygulanan Ar-Ge teşvikleri ve alt yapıdaki gelişmeler sonucunda otomotiv sanayii teknolojik açıdan rekabet edilebilirliğini yükseltme aşamasında önde gelen sektörlerden biri olma durumundadır. Bu gelişime paralel olarak yakın dönemde, ülkemizin önde gelen üniversitelerinde, ülke genelinde Ar-Ge alt yapısını oluşturan bilimsel çalışmalar ve dolayısıyla bu çalışmaların ürünü niteliğinde olan uluslararası düzeydeki yayınlar da artış göstermektedir.

Gümrük birliğinin tamamlanmasının ardından Türk otomobil sanayii, yapısal bazı değişikliklere de uğramıştır. Bunlardan en önemlisi, AB ile entegrasyon sürecinde bulunan Türkiye'de üçüncü ülke firmalarının yatırım yapmaya başlamasıdır. Japon ve Güney Kore firmalarının Türk üreticileriyle birlikte üretim yapmaya başlamalarının dışında Türk otomobil sektörünün sermaye açısından AB ile tam anlamıyla entegre olduğu söylenebilmektedir. Türkiye'de faaliyette bulunan otomobil firmalarının hepsi yabancı ortaklı veya lisans ile üretim yapan firmalardan oluşmaktadır. Otomobil firmalarının yabancı ortaklı olmaları, gerek sektörün gelişmesi, gerek teknolojik yenileme açılarından olumlu bir unsur oluşturmaktadır. Özetle, gümrük birliğinin tamamlanmasından sonra, Türkiye'ye beklenenin hayli altında gelen yabancı sermayenin önemli bir bölümünün otomobil sektörü tarafından getirilmiş olması da sektörün geliştiğinin ve yabancı yatırımcılar açısından cazip hale geldiğinin göstergesidir.

Sonuç olarak, uzun yıllar korumacı bir politika ile gelişmesi teşvik edilen Türk otomobil sektörünün, 1990'lı yıllarla birlikte daha rekabetçi bir ortamda gelişmesini sürdürmeye devam ettiği söylenebilir. 1994 yılında yaşanan krizden etkilenen Türk otomobil sektörü, 1996 yılında tamamlanan gümrük birliğinin sektörde yarattığı olumsuz etkilerin ardından 1997 yılında başlayan global kriz ile birlikte 1998 yılını çok olumsuz şartlarda geçirmiştir. 1999'da yaşanan küçülme de dikkate alındığında, tüm bu olumsuzluklara rağmen, Türk ekonomisi açısından son derece önemli olan otomobil sektörünün rekabetçi yapısını kaybetmediği gözlenmektedir.⁴³

⁴³ Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O., age., s.51.

1.6 Genel Değerlendirme

1990'lı yıllardan bu yana tüm sanayileşmiş ülkelerde ekonominin lokomotifi olarak kabul edilen otomobil sanayinde önemli değişiklikler yaşanmaktadır. 1990'lı yılların sonuna doğru dünya otomobil sektöründe yüksek potansiyelli teknolojik gelişme neticesinde üretimde büyük bir yoğunluk ile birleşme, satın alma ve ortaklık yolu ile bu yoğunluğun artması ve şirket sayısının azalması sonucu hızlı bir küreselleşme ile aşırı kapasite ve rekabet hüküm sürmektedir.

Dünya otomobil sanayinin gelişimi uzun yıllar Kuzey Amerika ve AB ülkelerinin önderliğinde olmuş, ancak 1970'li yıllara gelindiğinde üretimde gerçekleştirdiği düşük birim maliyet ve toplam kalite anlayışı Japonya'nın Batılı ülkelere rakip olmasını sağlamıştır. Günümüzde otomobil sanayii üç büyük ticari bölgenin; AB, ABD ve Japonya'nın hakimiyeti altındadır. Bu üç büyük ticari bölge dışında özellikle 1990'lardan itibaren önemli bir gelişme kaydeden yeni piyasalar içinde Asya-Pasifik ülkeleri olarak adlandırılan Güney Kore, Çin ve Tayvan ile Doğu Avrupa ülkeleri ve Latin Amerika ülkelerinden oluşan grup da dördüncü büyük grup olarak kabul edilmektedir. Günümüzde üretici firmaların sektördeki konumlarını globalizasyon, artan rekabet, otomobil yan sanayinin önemi ve çevreyi korumaya yönelik gelişmeler karşısındaki tavırlarının belirleyeceği ifade edilmektedir.

1998'de dünya otomobil üretimi bir önceki yıla göre %2,5 gerilemiştir. Bu gerileme Asya'da devam eden ve Güney Amerika ve Rusya'ya da yansıyan krizin olumsuz sonuçlarını göstermektedir. Özellikle 1990'lı yıllarda olağanüstü bir büyüme gösteren Güney Kore otomotiv sanayinin bu krizden büyük ölçüde etkilendiği görülmektedir. 1999'da krizin etkilerinden sıyrılmaya çalışan Asya ülkeleri ve Rusya'da üretimin yeniden artmasıyla dünya üretimi %4,3 artış kaydetmiştir.

1960'lı yılların başında ithal ikamesi yoluyla kurulmuş olan Türk otomobil sanayinde Koç Grubu'nun ABD'li Ford ile ortak olarak kurduğu Otosan ilk yıllarda tamamen montaja dayalı üretim yaptıktan sonra 1966 yılında sadece motor ve şanzıman gibi aktarma cihazlarını ithal etmek suretiyle ilk yerli otomobil olan "Anadol'u" üretmiştir. 1971 yılında ise yine Koç Grubu ve İtalyan Fiat ortaklığıyla kurulan Tofaş ile

Oyak ve Fransız Renault firmasının ortaklığıyla kurulan Oyak-Renault fabrikaları üretime geçmişlerdir.

1990'dan itibaren otomobil ithalatında koruma oranlarının önemli ölçüde düşürülmesi, otomobil sanayinde yatırımlara bazı özel teşvikler getirilmesi ve taleplerde gözlenen hızlı yükseliş trendine bağlı olarak pazara yeni firmalar girmeye başlamış, 1990 sonunda Opel-Türkiye, Ekim 1994'te de Toyotasa üretime geçmiştir. 1997 yılında AB üyesi olmayan ülkelere tanınan teşvikler sonucu Hyundai ve Honda firmaları faaliyetine başlamıştır.

Türkiye'de tüm otomotiv pazarının yaklaşık % 65'ini teşkil eden, ana ve yan sanayilerde yarattığı geniş istihdam olanakları yanı sıra sağladığı vergi gelirleri açısından lokomotif sektör konumunda olan otomobil sektörüne yönelen yurtiçi talep, 1991-1995 dönemi itibariyle, 1993 yılına kadar otomobil ithalatında koruma oranlarının önemli ölçüde düşürülmesi, bu sektöre bazı özel teşvikler sağlanması, kur artışlarındaki yavaşlama, tüketici kampanya uygulamalarının yaygınlaştırılması, otomobilin eskisi gibi lüks mal olarak algılanmayıp daha geniş kesimlerin tercih ettiği normal bir mal olarak kabul görmeye başlaması gibi faktörlere dayanarak 441.133 adede ulaşmıştır. 1994 yılına gelindiğinde ise ekonomik krizin ve ardından alınan ekonomik istikrar tedbirlerinin mali piyasalarda belirsizlik yaratması, tüketim kararlarının ertelenmesi, eldeki fonların alternatif yatırım araçlarına yönelmesi, tüketici kredi faizlerinin artması, kredi geri ödeme periyodunun kısaltılması gibi faktörler nedeniyle yurtiçi talep % 48,1 oranında gerilemiştir. 1994 ekonomik krizinin ardından 1995 yılı içerisinde de otomobil piyasası için aynı problemler devam etmiş, iç talebi canlandırmak üzere çeşitli kampanya düzenlemelerine gidilmesine rağmen satışlar talep daralmasına bağlı olarak % 5,5 gerilemiştir. 1996 yılında ise gümrük birliği ve bedelsiz ithalat kararlarının ithal otolara yönelttiği talep sonucu yerli otolara olan talepteki azalmaya karşın ithal oto satışlarında görülen hızlı artış sonucu toplam yurtiçi satışlar %10,7 oranında artış kaydetmiştir. 1997'de ise ithal otolara olan talepteki artış devam ederken, yerli otolara olan talepte de artış gözlenmiş, sonuç olarak yurtiçi satışlarda 1996'ya göre % 43,9 büyümeye kaydedilmiştir.

Sektör ağır bir kriz dönemi sonrasında, krizin etkilerini hafifletmeden gümrük birliğine girilmiştir. Gümrük birliği sürecinde ithalatta görülen artışlar ve yeni firmaların Türk pazarına girmesi otomobil üreticilerini oldukça güç durumda bırakmıştır. Dünyadaki gelişmeler de ithalatı artırıcı bir rol oynamıştır. AB ve Uzakdoğu'da kullanılmayan kapasitelerin yüksek oluşu, özellikle Türkiye gibi gelişme potansiyeli olan pazarlarda özel fiyat uygulamalarına neden olmuştur. Bunun yanı sıra bu alandaki yoğun rekabet, otomobil sektöründe yoğun bir teknolojik gelişmeye neden olmaktadır. Her yıl yeni modellerin üretilmesi ve bu modellerin yüksek standartlara sahip olması müşteri tercihlerinin bu modellere yönelmesine neden olmaktadır

1997 yılında bir miktar düzelme trendine giren sektör, bu kez de 1998 yılının ikinci yarısından itibaren global krizin etkisiyle üretim ve satışta ciddi problemlerle karşılaşmıştır. Sonuçta otomobil üretimi 1998'de cüzi miktarda gerilemiş, ithalatın pazar payı ise yüksek seviyesini korumuştur. 1999 yılındaki genel ekonomik daralmanın yanı sıra deprem felaketinin özellikle deprem bölgesinde kurulu üreticileri olumsuz etkilemesinin de etkisiyle problem yaşayan sektörde, 2000 yılında faizlerdeki gerileme, alternatif yatırım araçlarının cazibesini yitirmesi, uygulanan ekonomik istikrar programının yarattığı iyimser ortam nedeniyle ertelenen taleplerin gerçekleşmesiyle üretimde ve satışta önemli artış yaşanmıştır.

AB pazarında doyum noktasına ulaşılması ve verimliliğin rakip ülkelere göre azalması Türkiye'yi sahip olduğu potansiyel otomobil talebi ile AB'nin ihracat faaliyetlerini artırabileceği hedef pazar konumuna getirmektedir. Ayrıca, coğrafi konumun beraberinde getirdiği avantajlar nedeniyle AB'nin yüksek teknoloji gerektirmeyen araç gruplarında üretimi tamamen Türkiye'ye kaydırabileceği ve böylece bu araç gruplarında üçüncü ülkelere ihracatı Türkiye'den gerçekleştirmeyi benimseyebileceği düşünülmektedir. AB dışı ülke firmalarına verilen yatırım teşvikleri, ihracat için yeni pazarlar arayan ve Türkiye üzerinden ihracat yapmak isteyen firmaların Türkiye'de yatırım kararı almalarına neden olmuştur.

Gümrük birliği ile birlikte AB'den ithal edilen araçların fiyatlarının koruma oranlarının sıfırlanmasına paralel olarak nispeten ucuzlamasıyla AB menşeli lüks otomobillerin pazar payının artmaya başladığı dikkat çekmiştir. Ayrıca, tüketicinin talebinin ekonomik otomobillerden lüks otomobillere yönelmesi pazarın alt fiyat

dilimlerine hitap eden yerli üretimi olumsuz olarak etkilemektedir. Artan rekabet karşısında, yerli üreticilerin pazar paylarını koruyabilmek amacıyla model yenilemeye, kalite ve verimliliğin artırılmasına, maliyet ve fiyatların düşürülmesine yönelik çalışmalara hız verdikleri görülmektedir. Önümüzdeki yıllarda, gümrük birliğinden ve faaliyete geçen yeni üreticilerden sonra artan rekabet ortamına uyum sağlamak üzere yatırımlara ağırlık veren üreticilerin, belirli bir araçta ihtisaslaşarak dünya pazarlarına yönelmeleri zorunlu hale gelmektedir.

Pazardaki aşırı ithalat ve yoğun rekabet ile ihracattaki değer kayıplarına rağmen, Türkiye'deki otomobil sanayii küreselleşme sürecindeki gelişmesine büyük bir gayretle devam etmektedir. Üretimde ulaşılan kalite süreci ve yüksek verimlilikle sağlanan maliyet üstünlüğü, Türkiye'yi küresel pazarlar için yeni bir üretim merkezi haline getirmiş bulunmaktadır.

Otomobil sanayii ulaştığı düzeyle, sadece bir üretim değil aynı zamanda sahip bulunduğu insan gücü ile bir Ar-Ge merkezi olma yolunda önemli adımlar atmaktadır. Ar-Ge uygulamasının varlığı yıllardan bu yana çok tartışılan bir konu iken bugün, birçok otomobil sanayii kuruluşunda yoğun Ar-Ge desteği ile uluslararası pazarlar için araç ve komponentler projelendirilerek uygulanmakta ve geliştirilen teknolojilerle ürün ve üretimde yeni başarılar sağlanmaktadır. Otomobil sanayii, Üniversite-Sanayi işbirliğinde yeni ve verimli gelişmelere de önderlik etmektedir.

Türkiye'deki otomobil sanayinde pazardaki aşırı ithalatın yarattığı olumsuz koşullar yanında, aşırı kapasite ve firma sayısından doğan yapısal sorunlar devam etmektedir.

Türkiye'de otomobile olan potansiyel talebin yüksekliği, Türkiye'nin hızlı gelişen ekonomik yapısı, coğrafi konumu, Türk Cumhuriyetleri ile olan ilişkileri ve verilen teşvikler yabancı yatırımcıların Türkiye'ye yatırım yapmalarına neden olmuştur. Sektöre yeni giren ve girme teşebbüsünde bulunan firmaların da katılımıyla önümüzdeki yıllarda sektördeki rekabetin daha da artması beklenmektedir.

Teknolojinin ve sermayenin ülkeler ötesi şirketlerle yönetildiği bir dünyada, artık ulusal düzeyde üzerinde durulması ve özenle korunması gereken, üretimdeki "Katma Değer" in ülkede daha fazla oluşmasının sağlanmasıdır. Kısaca "Yerli Üretim" olarak tanımlanan "Katma Değer"in yurt içinde gelişmesi, daha çok üretim ve daha çok istihdam ile toplumsal refahın da temel kaynağını oluşturmaktadır. Bu nedenle otomobil sanayii yaratacağı "Katma Değer" ile, her ülkede olduğu gibi Türkiye'de de stratejik bir önem taşımaktadır.

Türkiye'deki otomobil sanayinin sahip olduğu stratejik önem ve yüksek üretim potansiyelinin bu açıdan dikkatle ele alınması ve özenle geliştirilerek sürdürülmesi gerekmektedir.



BÖLÜM 2- FİNANSAL ANALİZ

2.1 Finansal Analizde Kullanılan Temel Finansal Tablolar

i) Bilanço ve Gelir Tablosu

Finansal analizlerde kullanılan iki temel tablodan biri bilanço, diğeri gelir tablosudur.

Bilanço firmaya belirli bir zaman noktasında statik bir bakışı yansıtır. Bilanço, kâr kalemi ile gelir tablosuna bağlıdır. Bu tablolardan birini değerlendirmeden diğeri analiz etmek mümkün değildir. Bilanço analizi varlıkların kalitesi ile varlıkların finansmanına ait yükümlülükler etrafında odaklaşır. ⁴⁴

Bilanço, bir firmanın belli bir an itibariyle varlıklarını, borçlarını ve özvarlığını yansıtan bir tablo olup, aktif ve pasif olmak üzere iki kısımdan oluşur. Aktifte firmanın varlıkları, pasifte ise bu yatırımların kaynakları yer alır.

Bilançoda yer alan aktifler azalan likidite özelliklerine göre sıralanır. İlk kalemleri en likit varlıklar oluşturur. Bilanço aktifinde yer alan ve bir yıl içinde nakte dönüşen varlıklara cari aktifler veya dönen varlıklar denilmektedir. Cari aktifler firmanın brüt dönen sermayesini (brüt işletme veya çalışma sermayesini) oluşturur. Cari aktifleri firmadaki iştirak hisse senetleri, depozitolar gibi varlıklardan oluşan bağlı varlıklar izlemektedir. Aktif tarafın son bölümünü firma faaliyetlerinde kullanılan sabit varlıklar meydana getirmektedir. ⁴⁵

Bilançonun pasif tarafında ise borçlar ve özsermaye yer almaktadır. Ülkemizde pasifin borçların en kısa vadeli olanlarından başlanarak sıralanması ve en sona öz kaynakların bırakılması şeklindeki modeli benimsenmiştir.

⁴⁴ Belkıs Seval, *Kredilendirme Süreci ve Kredi Yönetimi*, Muhasebe Enstitüsü Yayın No: 59, İstanbul 1990, s. 175.

⁴⁵ Prof.Dr. Metin Türko, *Finansal Yönetim*, Atatürk Üniversitesi Yayınları Yayın No: 765, Erzurum, 1994, s.83.

Gelir tablosu bir firmanın belli bir dönemde özsermayesine olumlu veya olumsuz etkileri olan işlemleri bir araya getiren finansal tablodur. Gelir tablosu ana hasılat grupları ile bu hasılatın elde edilmesi için yapılan giderleri sistematik şekilde sunan bir tablodur. Gelir tablosu üç kısımdan oluşmaktadır. Birinci kısımda gayri safi satış kârının tutarı hesabedilmektedir. Diğer bir ifadeyle, döneme ait net satışlarla, satılan malların maliyetleri arasındaki fark bu kısımda belirlenmektedir. İkinci kısımda faaliyet masrafları gayri safi satış kârından düşülerek faaliyet kârı belirlenmektedir. Üçüncü ve son kısımda ise, faaliyet kârı diğer gelir ve giderler dikkate alınarak düzeltilmekte ve firmanın net kârı belirlenmiş olmaktadır.⁴⁶

ii) Fon Akım Tablosu

Fon akışı, belirli bir dönem içinde işletmenin fonlarını hangi kaynaklardan sağladığını ve bu fonları hangi amaçlar için kullandığını gösterir. Bilanço ile kâr ve zarardaki bilgilerden yararlanılarak düzenlenen bu çizelgeye “fon akım tablosu” denilir.

47

Fon akım tablosu iki bölümden oluşur. Fon kaynakları ve fon kullanımları. Fon kaynakları, varlıklardaki azalışlar ve sermayedeki artışlardır. Fon kullanımları ise varlıklardaki artışlar ve sermayedeki azalışlardır.

Fon akım tablosu analiz edilirken, ilgili hesap döneminde firmanın sağladığı kaynakların tümü yüz kabul edilerek her bir fon kaynağının toplam içindeki görelî yeri saptanır. Yine aynı şekilde kullanım yerlerinin tümü 100 kabul edilerek her bir kullanım yerinin toplam içindeki görelî payı hesaplanır. Bu şekilde fon akım tablosunu yüzdelerle ifade etmek, her bir fon kaynağını ve kullanım yerini göze çarpıcı bir şekilde ortaya koymak ve aynı firmaya ait birbirini izleyen hesap dönemlerine ait fon akım tablolarını anlamlı bir şekilde karşılaştırmak, hatta fon akışları yönünden, firmalar arası karşılaştırmalar yapmak olanağı elde edilir.

⁴⁶ Türko, age., s.83.

⁴⁷ Prof.Dr. Zeyyat Hatipoğlu, Ayrıntılı İşletme Finansmanı Cilt 1, Kavramlar- İlkeler-Yönetim, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1975, s.169.

iii) Nakit Akım Tablosu

Nakit akım tablosunun, işletmenin gelecekteki nakit giriş ve çıkış tahminlerini gösteren bir tablo olduğu belirtilmiştir. Genellikle bir hesap dönemi için düzenlenir, ancak daha uzun dönemler için de hazırlanabilir.

Nakit akım tablosunun görevi, geleceğe dönük bir süre için nakit hareketlerini, nakit girişleri ve çıkışları halinde ayrıntılı olarak zaman dilimleri itibariyle tahmin etmek ve her zaman dilimi sonundaki kasa ve bankalar mevcudunu ya da açığını saptamaktır.⁴⁸

Nakit akım tablosunun sağladığı yararlar aşağıdaki biçimde sıralanabilir.

- Çalışmaların ödeme sıklığı ile karşılaşmaksızın sürdürülmesi ve büyümenin sağlanması,
- Borç almanın kolaylaşması, işletme saygınlığının artması,
- Nakit giriş ve çıkışlarının denetlenmesi ve finansman maliyetinin düşürülmesi
- Nakit fazlalığının en uygun biçimde kullanılması
- İşletme çalışmalarıyla nakit akımı arasında uyum sağlanması.

⁴⁸ Ibid, s.265.

2.2 Mali Tabloların Analiz Teknikleri

Mali tabloların analizini ifade eden “Mali Analiz” kavramı, amaç açısından ele alındığında karşımıza işletme sahibi/sahipleri, kreditorler, yatırımcılar, devlet gibi kişi ve kurumlar çıkmaktadır.

2.2.1 Karşılaştırmalı Tablolar Analizi (Yatay Analiz)

Karşılaştırmalı tablolar analizi, bir işletmenin en az iki yıllık ardışık dönemlerine ait mali tablolarının birbirini izleyen dönemler bakımından karşılaştırmalı olarak düzenlenmesi ve bu tablolarda yer alan kalemlerin zaman içinde gösterdikleri değişikliklerin incelenerek değerlendirilmesidir.

Karşılaştırmalı tablolar analizi, dinamik bir analiz türü olup, bu yöntemde mali tablolardaki kalemler ve hesap grupları yıllar itibarıyla karşılaştırılmakta ve ortaya çıkan değişiklikler incelenmektedir. Mali tabloların karşılaştırılmasıyla, işletmenin hem geçmişteki hem de bugünkü durumu görülerek aradaki farklar saptanmakta ve bu bilgiler ışığında gelecekte ortaya çıkabilecek gelişmeler öngörülmektedir.

Karşılaştırmalı tablolar analizinden beklenen yararın sağlanabilmesi için karşılaştırmada ele alınan dönemlerin aynı uzunlukta olması, tabloların içerdiği bilgilerin aynı muhasebe kuram ve ilkelerine göre belirlenmiş olması ve rakamların enflasyonun etkisinden arındırılarak birbiriyle kıyaslanabilir olması gerekir.

Karşılaştırmalı tablolar, cari dönemle bir önceki dönemi içerecek biçimde iki dönemli olarak düzenlenebileceği gibi, cari dönemle birden fazla dönemi içerecek şekilde, ikiden fazla dönemli olarak da düzenlenebilmektedir. Karşılaştırmalı tablolar, ikiden fazla dönemi içeriyorsa karşılaştırmalar iki şekilde yapılmaktadır.

- En önceki yıl temel olarak alınmakta ve tüm karşılaştırmalar bu yıla göre yapılmaktadır.
- Her yıl kendisinden önce gelen yıllarla karşılaştırılmaktadır.

Yaygın olarak karşılaştırmalı tablolar analizinde ikinci yol benimsenmiştir. Ülkemizde enflasyon muhasebesi uygulaması olmadığından tablolar enflasyona göre düzeltilmemekte ve bu durumda en önceki yılın temel alınması yüksek ve sürekli enflasyon dolayısıyla anlamlı olmamaktadır.

Karşılaştırmalı tabloların hazırlanmasından sonra, kalemler arasında ortaya çıkan artış veya azalışların incelenip tahminler yürüterek değerlendirilmesi işlemlerinden oluşan analiz ve yoruma geçilir. Analiz ve yorumda kalemlerde oluşan değişmelerin nedenleri araştırılarak ulaşılan sonuçlar değerlendirilmekte ve işletmenin gelişme yönü saptanmaktadır.

Karşılaştırmalı tabloların analiz ve yorumunda, bir kalemde oluşan değişmeler incelenirken, sözkonusu kalemin diğer kalemlerle olan ilişkilerinin de dikkate alınması gerekir. Çünkü herhangi bir kalemde ortaya çıkan değişim diğer bir kalemin ya da kalemlerin değişimi ile açıklanabilir. Ayrıca bir mali tablonun analiz ve yorumunda, diğer bir mali tablonun da göz önünde bulundurulması gerekebilir. Örneğin, karşılaştırmalı bilançoların analiz ve yorumunda gelir ve tablolarındaki bilgilere de gereksinim vardır. Stoklardaki değişim analiz edilirken, satışlardaki değişmelerin de irdelenmesi şarttır. Bu bakımdan, karşılaştırmalı bilanço ve gelir tablolarının birlikte değerlendirilmesi gerekir.

2.2.2 Yüzde Yöntemi İle Analiz (Dikey Analiz)

Yüzde yöntemi ile analiz tekniğinde; mali tablolarda yer alan her kalem aynı tabloda yer alan belirli bir kaleme ve toplam kısmına oranlanmakta ve bulunan yüzdelere göre ifade edilmektedir. Başka bir deyişle, mali tablolarda yer alan kalemlerin küme toplamı içindeki oranı hesaplanmaktadır. Örneğin, bilançoların yüzde yöntemi ile analizinde bilanço toplamı 100 kabul edilerek her bir kalemin toplama oranı bulunmaktadır. Aynı şekilde gelir tablosunun analizinde de net satışlar 100 kabul edilmekte ve gelir tablosunda yer alan her bir kalem net satışlara oranlanmaktadır.⁴⁹

⁴⁹ Öztin Akgüç, *Mali Tablolar Analizi*, Muhasebe Enstitüsü Yayın No:64, İstanbul, 1990, s.367.

Yüzde yöntemi ile analiz, daha çok bilançoların ve gelir tablolarının dikey analizinde kullanılmakta, diğer mali tabloların analizinde pek tercih edilmemektedir. Bu yöntemde daha çok, yalnızca bir döneme ilişkin tablo edinildiğinde başvurulur, bu nedenle de statik bir analiz türüdür ve yalnızca sözkonusu dönemi kendi içinde kıyaslama olanağı verir. Ancak istenirse, yüzde yöntemine göre hazırlanmış birden fazla dönemin karşılaştırması yapılarak bu yöntemde dinamik bir nitelik kazandırılabilir.

Bu yöntem, işletmenin kaynaklarının dağılımını göstermesi bakımından önemlidir. Yüzde yöntemi ile analizde işletme kaynaklarının ne kadarının dönen, ne kadarının duran varlıklara tahsis edildiği ve yıllar itibariyle bu dağılımdaki değişimler gösterilerek işletme kaynaklarının kullanım alanları yansıtılır.

2.2.3 Eğilim Yüzdeleri Yöntemi İle Analiz (Trend Analizi)

Bu yöntemde mali tablolarda herhangi bir yıl baz olarak kabul edilmekte ve o yıla ait tutarlar 100 kabul edilerek, bunu izleyen dönemlere ilişkin aynı tür değerlerin baz alınan yıla göre değişimi hesaplanmaktadır. Trend analizi ya da indeks yöntemi olarak da adlandırılan bu yöntem dinamik analiz yapılmasına olanak vermektedir. Eğilim yüzdeleri analizinde, işletmelerin mali tablolarında yer alan kalemlerin dönemler arasında göstermiş olduğu artış veya azalışlar saptanmakta ve bu değişikliklerin temel yıla göre oransal önemleri ortaya konularak işletmenin gelişme yönü incelenmektedir.

Öncelikle inceleme döneminin uzunluğu ve baz yıl seçimi yapılır. Baz yılın seçiminde, sözkonusu yıl verilerinin temsil edici nitelikte olmasına özen gösterilmelidir. Temel yıl her yönden normal olan ve olağanüstü faktörlerin etki yapmamış olduğu bir yıl olmalıdır.

Eğilim yüzdeleri, işletmenin dönemler bakımından gelişme yönünü ortaya koyduğundan yüzdelerin değerlendirilmesinde işkolu ortalamaları, geçmiş dönem verileri ve planlanan verilerden yararlanılabilir.

Eğilim yüzdelerinin karşılaştırılıp değerlendirilmesinde birbiriyle ilişkileri olan kalemlerin göstermiş olduğu eğilimlerin birlikte değerlendirilmesi yararlı olur.

Kalemlerin tek başına göstermiş olduğu eğilim analist için fazla anlamlı olmayabilir. Bu nedenle, birbiriyle ilişkili olan hesaplardaki eğilimlerin karşılaştırılarak incelenmesi, daha aydınlatıcı bilgiler vermesi açısından uygundur. Örneğin, dönen varlıklardaki eğilim değerlendirilirken kısa vadeli borçlardaki değişimin de göz önünde bulundurulması gerekir. Yine, özkaynaklardaki değişim incelenirken duran varlıklar ve yabancı kaynaklardaki eğilim de incelenmeli, duran varlıklardaki değişim incelenirken de bu varlıkların satış hacmi üzerinde etki yapıp yapmadıklarını görmek için satışlardaki eğilim de incelenmelidir.

2.2.4 Oran Yöntemi İle Analiz

Uygulamada, mali tabloların analizinde en yaygın kullanılan yöntemdir. Bu analiz tekniğinde, mali tablolardaki kalemler arasındaki anlamlı ilişkiler, birbirinin yüzdesi veya katı olarak ifade edilmektedir. Rasyo analizi olarak da adlandırılan bu yöntemde, hesap veya hesap grupları arasında matematiksel ilişkiler kurulmak suretiyle, işletmenin ekonomik ve mali yapısı ile kârlılık, çalışma durumu vb. hakkında bir yargıya varılmaya çalışılmaktadır.

Mali tablolarda yer alan çeşitli kalemlerden hareketle çok sayıda oran hesaplamak mümkündür. Ancak önemli olan, işletme ile ilgili anlamlı soruları yanıtlayacak oranların hesaplanmasıdır.

Oran analizinden beklenen yararın sağlanması, ancak hesaplanan oranların iyi yorumlanması ve nedenlerinin araştırılıp ortaya konulmasıyla olanaklıdır. Oranların işletme amacı ile bütünleştirilerek yorumlanmasında bazı ölçütlerden hareket edilmesi zorunludur. Örneğin, işletme içinde hesaplanan oranları geçmiş dönemlerde hesaplanan oranlarla veya genel kabul görmüş ölçülerle ya da işletmenin içinde yer aldığı sektör için geliştirilmiş standart oranlarla karşılaştırılması ve değerlendirilmenin buna göre yapılması gerekir. Fiyatlar genel düzeyindeki değişiklikler de mutlaka analiz sırasında dikkate alınmalı, enflasyonun yüksek düzeylerde seyrettiği dönemlerde özellikle yatay analiz sonuçları enflasyon oranı ile karşılaştırılmalıdır.⁵⁰

Oranlar değerlendirilirken mevsimsel ve konjonktürel hareketlerin etkileri de dikkate alınmalıdır. Ayrıca bir oranın değerindeki değişikliğin pay ve paydada yer alan rakamların artış ya da azalıştan ileri gelebileceği de göz önünde tutulmalıdır.

2.2.4.1 Oranların İçerik Yönünden Sınıflandırılması

Uygulamada oranlar 5 grupta toplanmaktadır.

- Likidite Oranları
- Faaliyet Oranları
- Mali Bünye Oranları
- Kârlılık Oranları
- Faiz Ödeme Gücü Oranları

2.2.4.2 Likidite Oranları

İşletmenin kısa vadeli borçlarını geri ödeme yeteneğini belirlemek amacıyla kullanılmaktadır.

- **Cari Oran:** İşletmenin dönen varlıklarıyla kısa vadeli borçlarını hangi oranda ya da kaç kez ödeyebildiğini gösteren bir orandır.

$$\text{Cari Oran} = \frac{\text{Dönen Varlıklar}}{\text{Kısa Vadeli Borçlar}}$$

- **Likidite Oranı:** Asit Test Oranı da denilen bu oranı hesaplamak için, dönen varlıklardan stoklar ve stok benzeri kalemler (mal alımları için açtırılan akreditifler ve yurtiçine verilen sipariş avansları) indirilerek bulunan rakam kısa vadeli borçlara bölünür.

$$\text{Likidite Oranı} = \frac{\text{Kasa} + \text{Bankalar} + \text{Menkul Kıymetler} + \text{Kısa Süreli Alacaklar}}{\text{Kısa Vadeli Borçlar}}$$

⁵⁰ Robert W. Kolb and Ricardo J. Rodriguez, **Finansal Yönetim**, SPK Yayın No:35, Ankara, Ekim 1996, s.39

- **Nakdi Oran:** Para ve paraya kolayca dönüşebilecek menkul kıymetlerin kısa süreli borçlara bölünmesi ile hesaplanan nakit oran, işletmenin alacaklarını tahsil edememesi ve elindeki stokları paraya çevirememesi durumundaki borç ödeme yeteneğini göstermektedir.⁵¹

$$\text{Nakit Oran} = \frac{\text{Kasa} + \text{Bankalar} + \text{Serbest Menkul Kıymetler}}{\text{Kısa Vadeli Borçlar}}$$

2.2.4.3 Faaliyet Oranları

Faaliyet oranları, işletme varlıklarının ne kadar etkin kullanıldığını araştıran oran grubudur.

- **Vadeli Satış Oranı:** İşletmenin incelenen dönem itibarıyla toplam satışlarının ne kadarının kredili, ne kadarının peşin yapıldığını gösteren bir orandır. Bu oran aracılığıyla, işletmenin yıllar itibarıyla satış politikalarında yaptığı değişikliklerin yansırı aynı işkolundaki rakipleri ile de kıyaslama yapılarak değerlendirilmesine olanak verir.

$$\text{Vadeli Satış Oranı} = \frac{\text{Kredili Satışlar}}{\text{Net Satışlar}}$$

Uygulamada genellikle kredili satışlar hakkında sağlıklı bilgi elde edilemediğinden yıllık senetli ve senetsiz ticari alacaklar toplamı net satışlara bölünmek suretiyle hesaplanmaktadır.

- **Alacakların Ortalama Tahsil Süresi:** Alacakların ortalama kaç günde tahsil edildiğini gösterir. Ticari alacakların biliniyorsa kredili satış tutarına, bilinmiyorsa toplam satışlara bölünmesi suretiyle hesaplanır.

⁵¹ Niyazi Berk, **Finansal Yönetim**, Türkmen Kitabevi, İstanbul, 1998, s. 37

Alacakların Ortalama Tahsil Süresi= $\frac{\text{Ticari alacaklar} \times 365}{\text{Yıllık kredili satış tutarı}}$

Yıllık kredili satış tutarı

- **Stok Devir Hızı:** Dönen varlıklar içinde önemli yer tutan stokların satılabilme yeteneği, dolayısıyla kısa vadeli borç ödeme gücü hakkında bilgi verir.

Stok Devir Hızı= $\frac{\text{Satılan Malın Maliyeti}}{\text{Ortalama Stoklar}}$

Ortalama Stoklar

- **Özsermaye Devir Hızı:** Bu oran 1 TL sermayeye karşılık işletmenin kaç TL satış yaratabildiğini göstermektedir. Dolayısıyla öz sermayenin iş hacmine göre yeterli olup olmadığının belirlenmesini ya da sözkonusu iş hacminde o düzeyde sermaye gerekip gerekmediğinin saptanmasını sağlar.

Özsermaye Devir Hızı= $\frac{\text{Net Satışlar}}{\text{Öz Sermaye}}$

Öz Sermaye

- **Kısa Vadeli Borçların Ortalama Ödeme Süresi:** Bu oran kredili alımlardan doğan ticari borçların ortalama kaç günde ödendiğini göstermektedir. Kredili alımlar bilinmiyorsa net satışlar rakamı kullanılmaktadır.

Kısa Vadeli Borçların Ortalama Ödeme Süresi= $\frac{\text{Ticari Borçlar} \times 365}{\text{Yıllık Kredili Alışlar}}$

Yıllık Kredili Alışlar

- **Ortalama Vade Farkı:** Alacakların ortalama tahsil süresi ile kısa vadeli ticari borçların ortalama ödeme süresi arasındaki farkı ifade eder. Bu rakamın negatif olması, işletmenin alacaklarını daha geç sürede tahsil ederken, borçlarını daha kısa sürede ödemek zorunda olduğu anlamına gelir.

2.2.4.4 Mali Bünyeye Oranları

Firmanın dış kaynaklarla özkaynaklarının bileşimine ilişkin finanslama politikaları değerlendirilir.

- **Maddi Duran Varlıklar/ z Sermaye:**  z sermayenin hangi oranda maddi duran varlıkları finanse edebildiğini gösterir. Özsermayenin tümüyle ya da büyük bir kısmının sabit değerlere yatırılması, uzun vadeli yabancı kaynak bulunamadığı durumlarda işletmenin çalışma sermayesi sıkıntısı çekmesine ve finansal açıdan güçlüklerle karşılaşmasına yol açabilmektedir.
- **Kısa Vadeli Borçlar/Net Satışlar:** İşletmenin satış hasılatı ile kısa vadeli borçlarını hangi oranda ödeyebileceğini göstermektedir.
- **Toplam Banka Borçları/Net Satışlar:** İşletmenin bankalara olan toplam borçlarının bir faaliyet döneminde elde ettiği net satış hasılatına oranını göstermektedir. Oranın 1'e yaklaşması olumsuzluk sinyali kabul edilmektedir.
- ** zsermaye/Aktif:** İşletmenin aktifini ne oranda özsermayesi ile finanse edebildiğini göstermektedir.
- **Borçlanma Oranı:** İşletmenin kısa ve uzun vadeli borçlar toplamının özsermayesine bölünmesiyle elde edilen bu oran, firmanın sermayesi ile borçları arasındaki dengeyi göstermektedir.
- **Kısa Vadeli Borç Toplamı/ zsermaye:** Bu oran finansman oranı ile birlikte değerlendirilmektedir. İşletmenin uzun vadeli borçları, toplam borçları içinde önemli bir tutarda ise, finansman oranı yüksek olsa bile uzun vadeli olanların kısa dönemde baskı yaratmayacağından hareketle finansman oranı daha esnek değerlendirilebilmektedir.
- ** zsermaye/Tüm Sermaye:**

- **Uzun Vadeli Sermayenin Payı:** Uzun Vadeli Borçlar+Özsermaye/Tüm Sermaye şeklinde hesaplanan bu oran, işletmenin uzun vadeli borç ödeme gücünü gösterir.
- **Finansal Yapı Oranı:** Uzun vadeli borçlar+Özsermaye/Duran varlıklar şeklinde hesaplanmakta, işletmeye uzun süreli olarak bağlanan sermayenin duran varlıklar dışındaki dönen sermayenin bir bölümünün finansmanının da sağlanıp sağlanmadığı ya da tersine duran varlıkların finansmanında kısa ve orta vadeli kaynaklara yönelme zorunluluğunun bulunup bulunmadığını ortaya koyar.⁵²

2.2.4.5 Kârlılık Oranları

- **Brüt Kâr Oranı:** Faaliyet konusu itibariyle kâr marjını göstermektedir.

$$\text{Brüt Kâr Oranı} = \frac{\text{Brüt Kâr}}{\text{Net Satışlar}}$$

- **Bilanço Kârı/Net Satışlar:** Vergi öncesi kâr kullanılarak hesaplanır. Firmanın maliyetlerini ve giderlerini karşıladıktan sonra net satış hasılatının ne kadarının net kârı oluşturduğunu ortaya koyar.
- **V.S.Bilanço Kârı/Özsermaye:** İşletmenin özsermayesini ne ölçüde kârlı kullandığının göstergesidir.
- **Bilanço Kârı/Aktif:** Bu oran aktif verimliliğini göstermektedir.
- **Finansal Kaldıraç Oranı:** İşletmenin mali bünyesinin incelenmesi aşamasında sözü edilen finansal kaldıraç ve faaliyet kaldıracı da kârlılık analizinde önem taşımaktadır. İşletme faaliyetlerinin tümüyle özkaynakla finanse edilmesi durumunda finansal kaldıraçtan söz edilemez, işletmeler öz kaynak kârlılığını artırmak için, ya da bazen zorunlu olarak sabit yük getiren yabancı kaynak kullanırlar. Bu tür kaynakların yatırıldığı varlıklar, işletmeye finansman giderlerinin

⁵² Ibid, s.38.

üzerinde bir gelir sağladığı takdirde, finansal kaldıracın, özkaynak kârlılığı üzerindeki etkisi olumludur.

$FKD = \frac{\text{Net Kârda Değişme Oranı}}{\text{FVÖ Kârda Değişme Oranı}}$

Finansal kaldıraç, faaliyet kaldırıcı ile birlikte, satışlardaki değişikliğin öz sermaye kârlılığı üzerindeki etkisini daha da büyütür. Faaliyet kaldırıcı en belirgin biçimde sabit giderleri çok yüksek olan faaliyet kollarında görülür. Kâra geçiş noktasına ulaşabilmek için gerekli olan üretim miktarından sonra her ek üretim işletmenin kârına yapılan net katkıyı belirler.⁵³

$Fa.KD = \frac{\text{FVÖ Kârdaki görelî değişim}}{\text{Üretim ya da Satışlardaki görelî değişim}}$

2.2.4.6 Faiz Ödeme Gücü Oranları

- **Finansman Giderleri/Toplam Borçlar:** İşletmenin finansman giderlerinin toplam borçların ne kadarını oluşturduğunu, diğer bir deyişle işletmenin yüklendiği ortalama faiz oranını göstermektedir.
- **Faiz Yüğü Karşılama Farkı:**

$\frac{\text{Bilanço Kârı} + \text{Amort.Gid} + \text{Fin .Gid}}{\text{Aktif}} - \frac{\text{Finansman Giderleri}}{\text{Toplam Borçlar}}$ formülü ile hesaplanır.

Aktifin gerçek verimliliği ile borçların ortalama faiz yükü arasındaki farkı ifade eden bu oran işletmenin daha fazla faiz ödeme gücüne sahip olup olmadığının bir göstergesidir. Oran pozitif ise, işletmenin o ölçüde ek faizi karşılayabileceği anlaşılmaktadır.

⁵³ Öztin Akgüç, Mali Tablolar Analizi, Muhasebe Enstitüsü Yayın No:64, İstanbul, 1990, s.446

- **Faiz Karşılama Oranı:** Dönem kârının faizin kaç katı olması gerektiğini göstermektedir.

Faiz Karşılama Oranı= $\frac{VS \text{ Kâr} + \text{Faiz ödemeleri}}{\text{Faiz Ödemeleri}}$

Faiz Ödemeleri

BÖLÜM 3- OTOMOBİL ÜRETİCİSİ FİRMALARIN FİNANSAL ANALİZİ

Türkiye’de otomotiv sektöründe faaliyet göstermekte olan firmalar, borsada Metal Eşya Makine Endeksi içinde yer almakta olup, 2001 yılı itibariyle borsaya kote olanlar Anadolu Isuzu, Ford Otosan, Karsan, Otokar ve Tofaş Oto Fabrika’dır. Bunlardan, Anadolu Isuzu, Karsan ve Otokar ticari araçlar olarak nitelendirilen kamyon-kamyonet ve minibüs-midibüs üretimi gerçekleştirmekte, Ford Otosan ise otomobil üretmekle birlikte kamyon-kamyonet ve minibüs üretimi de yapmaktadır.

Otomobil sektörü, sektörel özellikleri itibariyle ticari araç sektöründen farklı bir yapıya sahip olduğundan, bu çalışmada otomobil dışındaki araç üretiminde bulunan firmalar ile yalnız otomobil üretimi gerçekleştiren firmanın karşılaştırılması sağlıklı bulunmamaktadır.

Bu çalışmada, borsaya kote otomobil üreticisi firmalar ile, borsaya kote olmamakla birlikte, yalnızca otomobil üretimi alanında faaliyet gösteren ve pazarda büyük paya sahip olan bir diğer firmanın mali tabloları analiz edilmiştir.

3.1 A Firması

- **Temel Tanıtım Bilgileri**

1968 yılında kurulmuş olan firma, Türk otomobil sektörünün olduğu kadar Türkiye ekonomisinin de lokomotif kuruluşlarından birisidir.

Genel Müdürlüğü İstanbul’da olan fabrikanın temeli 13 Nisan 1969’da atılarak 12 Şubat 1971 tarihinde de ilk seri üretime başlanmıştır. Kuruluşta 61.848 metrekaresi

kapalı olmak üzere toplam 735.170 metrekare alana sahip olan fabrika alanı, yeni ihtiyaçlar doğrultusunda gerçekleştirilen yatırımlarla sürekli artarak, bugün 350.000 metrekaresi kapalı olmak üzere 1 milyon metrekareye ulaşmıştır.

Başlangıçta 20.000 adet/yıl otomobil üretmek üzere kurulan firma, genişleyen iç pazar ve ihracat potansiyelini dikkate alarak sürekli büyüme içinde olmuştur. Sonuç olarak bugün yılda 250 bin adet araç üretebilecek ekonomik ölçeğe sahip modern bir işletme konumunu yakalamıştır.

Firma daha önce uzun yıllar ürettiği modellerin bir kısmını halen üretmekte olup, bir kısmının ise üretimini durdurup, ihracata yönelik yeni modellerin üretimine başlamıştır.

Başlangıçta yaklaşık 1.000 kişi olan işçi, teknisyen ve mühendis sayısı da artan kapasiteyle birlikte bugün 5 bine yaklaşmıştır.

Firmanın ürettiği otomobillerin pazarlaması ise 23 Kasım 1970 tarihinde kurulan bir başka şirket ve bu kuruluşun yönetimindeki geniş bayi ve servis ağı aracılığı ile yürütülmektedir.

- **Firmanın Teşviklerden Yararlanma Durumu**

Firmanın 2000 yılı itibariyle geçerliliğini sürdüren teşvik belgeleri aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Yatırım Teşvik Belgesi

	1	2	3
Teşvik Belgesi Tarih/No	27.12.1993/1850	23.06.1999/3297	07.12.1999/3407
Yatırımın Konusu	Yeni mamul, yenileme,	Modernizasyon,	Modernizasyon, model
Yatırımın Yeri	modernizasyon, kalıp	model yenileme	yenileme, yeni model
İlave Kapasite	Bursa	Bursa	Bursa
Başlama Tarihi	27.12.1993	01.05.1999	07.12.1999
Bitiş Tarihi	30.06.1999	31.12.2000	31.12.2003
İhracat Taahhüdü			\$ 150.000.000
Kalan İhracat Taah			
Döviz Kullanımı (USD)	499.384.000	94.666.000	292.841.000
Gümrük Vergi Resim	97.350.000	39.759.766	292.841.000
Hariç Yatırım Tutarı (milyon TL)			
Finansman Şekli			
Özkaynak	%58	%40	%28
Yabancı Kaynak	%42	%60	%72
Yararlanılacak Teşvikler			

Yatırım İndirimi	% 100	% 100	% 200
Gümrük Muafiyeti	% 100 SSK Primi, konut edindirme yardımı, tasarrufu teşvik kesintisi, enerji teşviği, vergi, resim, harç muafiyeti	Gümrük vergisi ve toplu konut fonu istisnası, KDV istisnası, vergi, resim, harç muafiyeti	% 100 Vergi, resim, harç muafiyeti, gümrük vergisi ve toplu konut istisnası, KDV istisnası
Tamamlanma Derecesi	% 69	% 36	% 26

2000 yılında Yönetim Kurulu Kararları doğrultusunda 157 milyon Euro'luk yatırım yapılmıştır. Yapılan yatırımın 139 milyon Euro'su yeni model üretimi için harcanmıştır. Söz konusu yatırım 2001'de de devam edecek ve 212 milyon Euro'ya çıkacaktır. Yeni model araç yatırımının tamamı ABN AMRO Bankası'ndan 15.11.2000 tarihinde imzalanan 212 milyon Euro'luk sekiz yıl vadeli sendikasyon kredisi ile karşılanmıştır.

- Dövizli İşlemler Yapma Durumu**

Aşağıdaki tabloda firmanın 1998-2000 dönemine ilişkin ithalat ve ihracat verileri yer almaktadır.

İthalat	Malzeme	Duran Varlık	Hizmet
1998			
\$	964.000	7.666.000	620.000
DM	6.806.000		
İsp.Pst	672.154.000		
Milyon Liret	304.111	9.335	6.035
Fr.Fr	2.945.000		
1999			
EURO	5.000		
\$	91.856.000	290.000	405.000
DM	3.983.000		
İsp.Pst	127.534.000		12.175.000
Milyon Liret	19.922	11.289	
Fr.Fr	5.207.000		
2000			
EURO	199.664.000	24.628.000	12.318.000
\$	3.784.000	1.000	335.000
DM	8.075.000		2.000
İsp.Pst	28.192.000		
Milyon Liret	10.596	6.499	3.080
Fr.Fr	9.185.000		

	1997	1998	1999
İhracat (Milyon \$)	80,8	98,3	135,9

• **Mevcut Kapasite (İş Hacmi) ve Kapasite Kullanma (İş Yapma) Durumu:**

ÜRETİM	1998		1999		2000	
Modeller	Üretim	Satış	Üretim	Satış	Üretim	Satış
K Serisi	39.228	36.436	24.754	24.670	40.496	40.365
Y	11.359	11.398	2.307	2.493	-	36
Z	6.830	6.871	7.587	7.710	3.639	3.647
P	12.572	11.801	18.834	19.226	36.792	36.448
S	7.549	6.245	5.105	6.337	12.094	11.779
M			1.148	1.138	2.273	2.040
B			1.070	1.053	2.827	2.838
D					12.731	12.168
CKD (demonte)	15.456	13.296	4.704	6.864	4.320	4.320
Seri Öncesi						

Çift vardiyada 250.000 adet/yıl üretim kapasitesine sahip kuruluş. 1999 yılında kapasitenin %26'sını, 2000 yılında da %46,1'ini kullanabilmiştir.

	1997	1998	1999	2000
Yurtiçi Satışlar	99.043.611	139.738.177	160.519.421	350.587.124
Yurtdışı Satışlar	15.460.316	28.217.398	63.476.339	151.801.452
Vergi İadeleri	0	0	0	0
İade İskontoları	1.238.491	330.116	356.510	567.778
Net Satışlar	113.265.436	167.625.459	223.639.250	501.820.798
Bilanço Kârı	13.434.895	-19.960.078	-37.198.401	27.107.027
Amortisman	11.169.023	13.687.749	19.459.397	33.948.118

• **Hammadde Alış, Ürün Satış Koşulları ve Değerlendirilmesi:**

Üretimin ana girdilerinden sac ve muhtelif aksam ile yatırım malları İtalyan ortağın yanısıra diğer 3 yabancı firmadan vesaik, mal mukabili ve kabul kredili olarak ithal edilmektedir. Yurt içinden sac ihtiyacı R Dış Tic. A.Ş. aracılığı ile E Demir Çelik Fab. A.Ş.'den, elektrik aksamı kardeş kuruluşlar M Elektrik A.Ş.'den, döküm aksam D Dökümcülük A.Ş.'den lastikler L Lastik San. A.Ş., P A.Ş. ve G A.Ş.'den, diğer yardımcı malzemeler T Oto Göstergesi A.Ş., M Otomotiv A.Ş. gibi grup kuruluşlardan ve piyasadan azami 2 ay vadeli olarak sağlanmaktadır.

Araç satışları yurt içine dış ticaret şirketi, yurtdışına ise lisans firması ve R Dış Ticaret A.Ş. aracılığı ile veya doğrudan gerçekleştirilmektedir. Ayrıca Mısır, Polonya, Fas, Güney Afrika, Arjantin ve Hindistan'a yapılmakta olan CKD (demonte) ihracata ilave olarak 1999 yılından itibaren bayii kanalıyla Avrupa ülkelerine P ve 2000 yılından itibaren D ihracatı da başlamıştır.

- **Diğer Piyasa Bilgileri**

Şirket bünyesinde 2000 yılı sonu itibariyle 771'i memur ve idareci, 4.075'i Türk Metal İş Sendikası Üyesi işçi olmak üzere 4.843 eleman istihdam edilmektedir.

Şirket 2000 yılında Ocak ayında 4 gün, Şubat ayında 2 gün, Mart ayında 1 gün olmak üzere toplam 7 gün üretime ara vermiştir.

Şirket yurtiçi ve yurtdışı satışlarını tümünü dış ticaret şirketleri üzerinden gerçekleştirdiğinden, 31 Aralık 2000 tarihi itibariyle bu satışlara ilişkin garanti yükümlülüğünün tamamı bu şirketler tarafından üstleneceğinden bilançoda herhangi bir karşılık yansıtılmamıştır.

Ticaret şirketinin uyguladığı kampanyalara ilişkin giderlerine Şirket değişen oranlarda katılmaktadır. 31 Aralık 2000 tarihinde sona eren döneme ilişkin kampanya giderlerinden 6.075.035 milyon TL Şirket tarafından üstlenilmiştir.

- **Sermaye ve Ortaklık Yapısına İlişkin Bilgiler**

	31.12.1997	31.12.1998	31.12.1999	31.12.2000
Kayıtlı Sermaye	20.000.000	20.000.000	100.000.000	100.000.000
Çıkarılmış Sermaye	12.600.000	17.640.000	63.504.000	63.504.000
Bilanço Özsermayesi	45.485.671	46.486.414	70.771.575	154.161.443
Sab.Kıy.Y.Değ.Fonu	746.081	4.487.967	28.856.038	74.849.025

- Sermaye'nin 17.640 milyar TL'ye artırımında değer artış fonu kullanılmıştır. (9.12.1998)
- Kayıtlı sermaye tavanı 100 trilyon TL'ye yükseltilmiştir. (16.4.1999)

- Sermaye'nin 63.504 milyar TL'ye artırımında 13.230 milyar TL'si değer artış fonu, 32.634 milyar TL nakit kullanılmıştır.

- **Firmanın Ortakları/Ortakların Sermaye Ve Yetki Durumu**

	Tabiyet	Sermaye Oranı	Ödenen
F	İtalya	37.86	24.045.030
K	T.C.	37.86	24.045.030
Diğer Ortaklar-Halka Arz	T.C.	24.28	15.413.940
		100	63.504.000

- **Genel Değerlendirme Ve Sonuç**

Mali analiz çalışması firmanın faaliyet raporları esas alınarak hazırlanmıştır.

A Firması, Türkiye'nin en büyük kapasiteye sahip otomobil üreticisidir. 1990'lı yılların başlarında %50'den fazla bir pazar payına sahip olan şirket, Türkiye'de yabancı firmaların da üretime başlaması ve 1996 yılında Türkiye'nin AB ile gümrük birliğine girmesinden sonra Avrupa'da üretilen araçlardan alınan gümrük vergisinin sıfırlanması ile pazar payını giderek kaybetmeye başlamıştır.

1999 yılında yaşanan ekonomik kriz nedeniyle talepte meydana gelen daralmanın kapasite kullanımını düşürmesi sonucu firmanın reel olarak %20 civarında gerileyen iş hacmi, 2000 yılında uygulamaya konulan istikrar programının yarattığı iyimser ortamın etkisi, faiz oranlarındaki gerilemenin tüketici kredilerini cazip hale getirmesiyle tüketim harcamalarındaki artışa paralel olarak %70 civarında gelişme kaydetmiştir.

Sözkonusu artışın yanında, başta mamuller olmak üzere stoklar ve hazır değerler içinde yer alan bankalarda hemen tamamı yatırım malları temini için döviz tevdiat hesaplarında mevduat olarak değerlendirilen fonlardaki artışın etkisiyle, çoğunluğu pazarlama şirketinden olan bakiyeler ile tamamı lisans firmasından olan ihracat alacaklarından oluşan ticari alacaklar ve yine tamamı kamu kesimi tahvil senet ve bonolarından oluşan menkul kıymetler kaleminin aktif içindeki payının gerilemesine karşın, dönen değerlerin aktif toplamdaki payı mutlak ve oransal olarak artmıştır.

Yukarıda değinilen artışın yanında teşvik belgesi kapsamında sürdürülen yeni hafif ticari araç ve modernizasyon yatırımı ile yeniden değerlemenin etkisi ve kısmen de E

A.Ş.'ye olan iştirak payının %1'den %14'e yükselmesi sonucu aktif toplam reel olarak %68 oranında artmıştır.

Firma 2000 yılında ticari araç yatırımı için €212 milyonluk 8 yıl vadeli Libor+0,9 faizli kısım kısım kullanılmak üzere sendikasyon kredisi sağlamıştır. Söz konusu kredinin geri ödemesi pek yaygın olmayan bir yöntemle lisansör firma tarafından tamamen garanti edilmiştir. Bu geri ödeme modeline göre, kredinin anapara ödemeleri ve faiz tahakkukları lisansör firmanın, inceleme konusu firmadan yapacağı hafif ticari araç alımlarının satış fiyatı üzerine eklenecektir. Lisansör firmanın hafif ticari araç alımlarının önceden hedeflenen miktarın altında kalması durumunda dahi eksik kalan alımlara isabet eden kredi anapara ve faiz ödemeleri de lisansör firma tarafından yüklenilecektir. Bu şekilde firmanın yatırımın finansmanı için herhangi bir risk altına girmediği anlaşılmaktadır. Ayrıca bu yatırım %200 yatırım indirimine tabidir. Bu sayede geçmiş yıl zararlarının vergi matrahından düşülmesi nedeniyle kurumlar vergisi tahakkukları sıfır olan şirket, elde ettiği yeni yatırım indirimiyle uzunca bir süre daha kurumlar vergisi ödememe avantajına sahip olacaktır.

Yatırımlardaki artışın etkisiyle 2000 yılında TL 46.021 milyar yeniden değerlendirme artışı ve TL 27.107 milyar bünyede bırakılan net kâr ile %124 artış kaydeden özsermayenin pasif içindeki payı önemli değişim göstermemiştir. Sağlanan 8 yıl vadeli sendikasyon kredisinin kullanılan kısımlarına bağlı olarak artış kaydeden uzun vadeli borçların finansmana katılma payı %7'den %26'ya yükselmiş, bu paralelde kısa vadeli borçların payı %56'dan %37'ye gerilemiştir. Kısa vadeli borçların %26'sını banka kredileri, %65'ini ise ağırlıklı olarak lisansör firma ve iştiraklere olan borçların yer aldığı ticari borçlar oluşturmaktadır.

1999 yılında yetersiz özsermaye ve uzun vadeli fon bulunmaması nedeniyle sabit yatırım harcamalarında kısa süreli kaynaklardan yararlanılması sonucu ortaya çıkan işletme sermayesi açığı, 2000 yılında sağlanan uzun vadeli kaynaklar ve kısmen de otofinansmanın etkisiyle kapanmış ve stokların %78'ini karşılar hale gelmiştir. Bu paralelde likidite oranları da önceki yıla göre artarak olumlu bir görünüm kazanmıştır.

Ayrıca alacak tahsil süresindeki 8 günlük gerilemeye karşın borç ödeme süresindeki 26 günlük kısalma sonucu ortalama vade farkı lehte 31 günden 13 güne gerilemiştir. Stok devir hızı ise 9'dan 14'e yükselmiştir. Yukarıdaki tüm gelişmeler birlikte değerlendirildiğinde firmanın cari borçlarını ödeyebilecek güçte olduğu görülmektedir. (Ek:4)

1997 yılından itibaren her yıl esas faaliyetlerinden zarar eden firmada, 2000 yılında başta canlanan ekonomi, ardından 1998-1999 ve 2000 yıllarında devam edilen yatırımların üretime katılması ile üretimine başladığı, daha fazla tercih edilen, ihracata dönük yeni modeller ve 2000 yılının son çeyreğinde etkili olan hafif ticari aracın da katkısıyla satışlar reel olarak %69 artmıştır.

2000 yılında başta pazarlama satış ve dağıtım giderleri olmak üzere faaliyet giderlerindeki reel gerileme sonucu firma esas faaliyetinden kâr etmiş, faizlerdeki gerileme ve borçların vadesindeki firma lehine iyileşme finansman giderlerinin azalmasına neden olmuş ve firma TL 28.785 milyar faaliyet kârı ve 1999 yılına göre önemli oranda gerileyen çalışmayan kısım gider ve zararları kaleminin etkisiyle TL 27.107 milyar bilanço kârı sağlamıştır.

Kârlılık oranlarına bakıldığında aktif ve özvarlık kârlılıkları 1998 ve 1999 yıllarındaki zarardan dolayı negatif iken, 2000 yılında sırasıyla %7,5 ve %20,5 olarak gerçekleşmiş, ancak 1997'deki kârlılık rakamlarının altında kalmıştır. Firmanın yatırımlarının bitmesiyle birlikte amortisman yükünün azalmasına paralel olarak satılan malın maliyetinin satışlar içindeki payı gerilemiştir. Bu durum da şirketin brüt kâr marjının yükselmesine sebep olmuştur.

Euro para biriminin değerinin Türkiye'deki enflasyon oranının altında artması firmanın satış performansına olumsuz yansımıştır. Ürün bazında bakıldığında bu durum ihracat gelirlerinin önemli miktarda azalmasına sebebiyet vermiştir. Ayrıca ithal otomobil pazarlayan firmalar bu durumda daha cazip fiyatlar sunma şansına sahip olmaktadır. Euro'nun değer kaybetmesi, AB ülkelerine yapılan ihracatı da olumsuz etkilemektedir. 2001 yılında yapılan devalüasyon sonrası değer kaybeden TL'nin

ihracatı kolaylaştıracağı, aynı şekilde ithal otomobillerin görece pahalı hale gelmesiyle ithalatın gerileyeceği düşünülmektedir.

Yaşanan iki mali kriz neticesinde oluşan yüksek faiz ve ekonomik küçülme ortamında şirketin iç pazara yönelik satışlarında ciddi bir daralma kaçınılmaz görünmekle birlikte, firmanın bunu başlıca yeni hafif ticari aracının ihracatı ile telafi edip 2001 yılında reel büyüme elde edebileceği düşünülmektedir.

3.2 B Firması

- **Temel Tanıtım Bilgileri**

Şirket, B marka binek otolar ile bunlara ait yedek parçaların üretimi ve ithalatı yanında yurtiçi ve yurtdışı pazarlanmasından oluşan faaliyetini sürdürmektedir.

- **Mevcut Kapasite (İş Hacmi) ve Kapasite Kullanma (İş Yapma) Durumu**

	Üretim (adet)	Satışlar (adet)	Satışlar (milyon TL)
1998	88.506	84.001	264.365
1999	125.026	72.549	406.193
2000	140.159	105.157	1.010.334

- **Hammadde Alış, Ürün Satış Koşulları ve Değerlendirilmesi**

Üretimde kullanılan hammaddelerin önemli bölümü Fransa'dan 30 gün vadeli mal mukabili esasıyla ithal edilmektedir. Yurt içindeki yan sanayii kuruluşlarından alımlar ise genellikle 1-2 aya varan vadelerle açık hesap şeklinde yürütülmektedir.

Yurtiçi otomobil ve yedek parça satışlarının tamamı, pazarlamacı firma olan kardeş kuruluş M A.Ş.'ye yönelik olup, 30 gün vade esasıyla sürdürülmektedir. Ayrıca Türk Cumhuriyetleri ve Kıbrıs'a direkt, Rusya, Tunus, Fas, Mısır, İtalya ve İspanya'ya Fransız ortak R S.A. aracılığı ile ihracat gerçekleştirilmektedir. İhracat bedelleri ortalama 45-60 gün içerisinde tahsil edilmektedir.

- Sermaye ve Ortaklık Yapısına İlişkin Bilgiler

	31.12.1997	31.12.1998	31.12.1999
Kayıtlı Sermaye	17.205.000	21.049.000	50.843.000
Bilanço Özsermayesi	26.310.162	60.032.487	82.767.869

- Firmanın Ortakları/Ortakların Sermaye Ve Yetki Durumu

	Sermaye Oranı	Ödenen
O	47,66	24.231.774
R S.A.	50,99	25.929.860
M A.Ş.	1,31	664.264
A A.Ş.	0,03	17.032
RC	0,01	70
	100	50.843.000

- Diğer Bilgiler

1999 yılında pazardan %25'lik pay alan firma, 1999 yılında yaşanan rekabet ortamı ve hareketlilik doğrultusunda firma bazı ticari aktivite ve ürün değişiklikleri gerçekleştirmiştir.

Firma, 1999 yılında aldığı radikal kararlar, pazar payının büyük kısmını oluşturan üç modelinin üretimini durdurmuştur.

Eski nesil otomobillerin üretimlerinin durdurulmasının ardından, firmanın pazar payının geliştirilmesini sağlayacak yeni nesil otomobil lansmanları Kasım ve Aralık 1999'da iki yeni model ile başlamıştır. Ancak model bazında pazar payları incelendiğinde, B firmasının yeni ürünlerinin henüz üretimi durdurulan modellerin pazar payından çok uzak olduğu görülmektedir. Firma, 2000 sonu itibariyle üretimini durdurduğu modellerin stoklarını erittiğini açıklamıştır.

- **Genel Değerlendirme Ve Sonuç**

Mali analiz çalışması firmanın mali tabloları esas alınarak hazırlanmıştır.

2000 yılında, ürün yelpazesinin genişletilmesi yanında “MW” tipi otomobillerin önemli ölçüde çoğalan ihracatının etkisiyle reel bazda % 22,9 (1999 %61,6) gelişen iş hacmine bağlı olarak yükselen aktif toplamda dönen varlıklar etkinlik kazanmıştır.

Dönen varlıklardaki büyüme büyük oranda, tamamı banka mevduatından oluşan hazır değerlerdeki artıştan kaynaklanmaktadır. Bu hesabın özellikle üretilen modellerde yapılan değişim sonucu artan ithal girdi oranı nedeniyle ithalatın finansmanı amacıyla tutulduğu ifade edilmektedir. Dönen varlıklar içinde önemli artış kaydeden diğer kalem olan ticari alacaklardaki artış iş hacmindeki önemli büyüme yanında vadeli satış oranı ve alacakların ortalama tahsil süresindeki artışlarla da ilgilidir. Sektördeki eğilimin aksine bu oranların firma aleyhine gelişmesinin, firmanın yeni modelleriyle pazar payını koruma çabalarından kaynaklandığı düşünülmektedir.

1999 yılında yerli parça oranı yüksek olan B1 ve B2 üretiminin sona ermesiyle M, MW ve C S tiplerindeki ithal hammadde oranının yüksekliği stoklarda artışa neden olmuş, 2000 yılında ise stok devir hızındaki cüzi yavaşlamaya rağmen stokların aktif içindeki payı gerilemiştir.

2000 yılında alacakların ortalama tahsil süresi 37 günden 46 güne uzayan firmada, borç ödeme sürelerinin kısalmasıyla ortalama vade farkı firma aleyhine 11 günden 30 güne yükselmiştir. (Ek:4) Buna durum, firmanın borçlanma oranlarındaki iyileşmeyi açıklamaktadır. Zira firmanın 1999 yılında satışlarının %22’sini teşkil eden kısa vadeli borçları, 2000 yılında %12’ye gerilemiştir. Firmanın 2000 yılında otofinansmana ağırlık vermesi faiz karşılama oranlarının da iyileşmesi sonucunu ortaya çıkarmıştır.

2000 yılında firmanın finansman yapısı önemli değişim göstermemiş, borç ve özkaynak oranlarının pasif içindeki payı yaklaşık aynı kalmıştır.

Sektörün önde gelen kuruluşlarından olan firma, 1999 yılında Marmara Bölgesi'nde meydana gelen depremin yarattığı satış sorunları yanında ithal otomobil sayısındaki artıştan olumsuz yönde etkilenmişse de, ürün çeşitlendirilmesi ve Avrupa pazarına yönelik ihracattaki artışa bağlı olarak iş hacminde reel büyüme sağlanabilmiştir.

3.3 C Firması

- **Temel Tanıtım Bilgileri**

Otomotiv üretimi ve pazarlaması konusunda faaliyet göstermek üzere 1959 yılında kurulmuş olan firma, 1960 yılında işletmeye açılmış, 1961'de ilk otomobil montajını gerçekleştirmiş, 1966 yılında seri üretime başlamıştır. Firma İstanbul ve Eskişehir'deki tesislerinde hafif ticari araç (minibüs, van) ve kamyon üretimi gerçekleştirmektedir. Şirketin bu segmentlerdeki üretim kapasiteleri üretim kapasiteleri sırasıyla 50.000 adet/yıl ve 14.000 adet/yıl'dır. Firma 2000 yılında, daha önce uzun yıllar ürettiği otomobil modellerinin yerli üretimini durdurmuş, ithal ettiği otomobilleri Türkiye'de pazarlamaya başlamıştır.

Firma ürettiği hafif ticari araç modelleri ile Türkiye'de oldukça yüksek bir tanınırlığa ve piyasa hakimiyetine ulaşmıştır. Bu modeller yıllar içinde Türkiye'ye özgü koşullara uyum sağlayacak şekilde yenilenmiş ve geliştirilmiştir. Bu modellerin uzun yıllar boyunca pazarda liderliğini sürdürmesindeki sebepler arasında yukarıda bahsedilen gelişimin yanısıra, geniş servis ağı da pay sahibidir. Şirket 2000 yılı itibariyle hafif ticari araç, ağır kamyon ve binek otomobil segmentlerinde sırasıyla %20, %29, %7 pazar payına sahiptir.

2000 sonu itibariyle çalışan personel sayısı 4.129 olup, büyük çoğunluğu ücretli olarak çalışmaktadır.

- **Firmanın Teşviklerden Yararlanma Durumu**

Şirket 2000 yılı içerisinde sahip olduğu teşvik belgeleri kapsamında yaptığı fiili yatırım harcamalarına istinaden TL 206.422 milyarlık yatırım indirimi istisnası kullanmaya hak kazanmıştır.

Bu tutarın TL 203.685 milyarlık kısmı yeni fabrika projesi için alınmış olan %200 yatırım indirimi hakkına sahip teşvik belgesinden oluşmaktadır. Kalan kısmı %100 yatırım indirimli teşvik belgelerinden gelmektedir. 2000 yılı vergi karşılığı hesabında TL 54.485 milyon yatırım indirim istisnası kullanılmıştır.

- **Cari Dönemde Duran Varlık Hareketleri**

Milyon TL

	31.12.2000	31.12.1999
Satın alınan, imal veya inşa edilen maddi duran varlıkların maliyeti	119.458.207	60.649.564
Satılan veya hurdaya ayrılan maddi duran varlık maliyeti	561.345	468.588
Cari dönemde ortaya çıkan yeniden değerlendirme artışları	31.347.365	9.132.157
-Varlık maliyetlerinde	72.851.673	25.654.010
- Birikmiş Amortismanlarda	41.504.308	16.521.853
Devam etmekte olan yatırımlar tutarı	23.613.949	14.261.289

Devam etmekte olan yatırımlar içerisinde Şirket'in yeni fabrika projesinin henüz tamamlanmamış bölümlerinin harcamaları yer almaktadır. Bu fabrikanın bir bölümü 2001 yılı başında yeni model ile üretime başlamış olup, 2002 yılı başında ise tasarımı Şirket tarafından gerçekleştirilen yeni bir ürünün hem Türkiye hem de dünya piyasalarına sunulması ile proje büyük oranda hayata geçirilecektir.

- **Mevcut Kapasite (İş Hacmi) ve Kapasite Kullanma (İş Yapma) Durumu:**

ÜRETİM	1999		2000	
Modeller	Üretim	Satış	Üretim	Satış
Ticari Araç	25.654	26.093	36.538	35.996
Binek Otomobil	804	1.581	-	-
Kamyon	1.644	1.931	4.763	4.622
İthal Otomobiller		15.735		33.966
Toplam	28.102	45.340	41.121	75.584

Şirket, 2000 yılı yurtiçi satışlarının TL 120.536.754 milyonluk (1999 TL 74.761.433 milyon) kısmını K Grubu şirketlerine yapmıştır. 2000 yılında lisansör firmadan TL 238.837.483 milyonluk ve K Grubu şirketlerinden TL 14.563.231 milyonluk alım yapmıştır. Ayrıca şirket 2000 yılının yurt dışı satışlarının TL 2.163.817 milyonluk kısmını R Dış Ticaret, TL 873.473 milyonluk kısmını R A A.Ş. aracılığı ile gerçekleştirmiştir.

1998 yılında yapımına başlanan ve 2001 yılında tamamlamayı planladığı 650 milyon dolarlık yeni fabrika, firmanın yeni bir hafif ticari araç üretebilmesini sağlayacaktır. Firmanın kurmakta olduğu fabrika Ağustos 1999'da meydana gelen depremden direkt olarak etkilenmiştir. Depremin yarattığı TL 16.442 milyarlık olağanüstü gider ve zarar yanında yatırım programında yaklaşık 6 aylık bir gecikmeye neden olmuştur. Bu yatırımın tamamlanmasıyla üretilecek olan V model hafif ticari araç, firmanın yurtdışı satışlarında önemli yer tutacaktır.

- **Sermaye Ve Ortaklık Yapısına İlişkin Bilgiler**

Şirket kayıtlı sermaye sistemine tabidir. 31 Aralık 2000 ve 1999 tarihleri itibariyle Şirketin kayıtlı sermaye tavanı TL 50 trilyondur.

2000 yılında sermaye artırımını yapılmamıştır.

- **Firmanın Ortakları/Ortakların Sermaye Ve Yetki Durumu**

	Tabiyet	Sermaye Oranı	Ödenen
F	İtalya	41,04	11.999.753
K	T.C.	41,04	11.999.753
Diğer Ortaklar-Halka Arz	T.C.	17,92	5.242.994
		100	29.242.500

- **Genel Değerlendirme Ve Sonuç**

Mali analiz çalışması firmanın faaliyet raporları esas alınarak hazırlanmıştır.

Otomotiv sektöründe hafif ticari araç, binek otomobil ve kamyon olarak 3 üretim dalında faaliyet gösteren şirketin hafif ticari araç dalında pazar payı %30, kamyon üretiminde %35'dir. Hafif ticari araç şirketin en önemli ürünüdür. Toplam gelirlerinde sadece %30 payı olan binek araçları kategorisinde F modeliyle piyasadaki yerini sağlamlaştırmıştır. Şirket 1999 yılında düşük satış adetleri ve düşük kâr marjı nedeniyle E model otomobilin üretimini durdurmuş, diğer modelleri ise ithal etmeye devam etmiştir.

1999 yılında net satışları reel olarak %7 gerileyen firmanın net kârlılığındaki gerileme ise uzun vadeli banka borçlarının getirdiği finansman gideri, araştırma-geliştirme giderleri ve amortisman giderleri gibi yatırımla ilgili harcamalar nedeniyle daha da büyük olmuştur. 2000 yılında ise ekonomideki canlanma paralelinde firmanın iş hacmi reel olarak %45 artış kaydetmiştir.

2000 yılında firmanın dönen varlıkları, büyük çoğunluğu mamullerden oluşan stoklar kalemindeki önemli artış yanında, tamamı kamu kesimi tahvil senet ve bonolarından oluşan menkul kıymetler, bankalar ve diğer kısa vadeli alacaklar kalemindeki gelişmelerin etkisiyle %66,1 artış kaydetmiştir.

Bunun yanında firmanın devam eden yatırımlarının etkisiyle maddi duran varlıklar kaleminde görülen %130 oranındaki artış, toplam aktiflerin %88 büyümesinde etkili olmuştur.

Yukarıda anlatılanlar paralelinde 2000 yılında firmanın dönen varlıklarının aktif içindeki payı 1999 yılındaki %65 seviyesinden %57'ye gerilemiş, duran varlıkların payı ise özellikle maddi duran varlık kaleminin etkisiyle %35'ten %43'e yükselmiştir.

Aktifte dönen varlıklarının payının azalmasına karşın, kısa vadeli borçların pasif içindeki payı %25'ten %30'a yükselmiştir. 2000 yılında önceki yıla göre özsermayenin

payında önemli değişiklik olmazken, finansmanda kısa vadeli borçlara ağırlık verilmesi firmanın likidite oranlarının 1999 yılına göre gerilemesine sebep olmuş, ancak oranlar kabul edilebilir seviyesini sürdürmüştür. (Ek:4)

2000 yılında %98 büyüyen özsermaye kalemindeki bu gelişme, büyük oranda duran varlıklardaki yeniden değerlemeden ve net kârdaki %3.164,8 artıştan kaynaklanmaktadır.

Sektörün oldukça zor durumda olduğu 1999 yılında dahi ihracata dayalı yapısı nedeniyle kâr eden şirket, 2000 yılında net satışlarındaki %138 artış yanında, pazarlama-satış ve dağıtım giderleri kaleminde sağlanan tasarruf sonucu esas faaliyet kârını %551 oranında arttırmıştır.

2000 yılında faizlerde yaşanan gerileme paralelinde finansman giderleri de gerileyen firma bazı ürünlerin üretiminin durdurulması sonucu artan çalışmayan kısım gider ve zararlarına rağmen 2000 yılında TL 40.821 trilyon net kâr sağlamıştır. Firmanın net kâr marjı 1998 yılı rakamlarına ulaşamamakla birlikte 0,47'den 6,42'ye yükselmiştir. (Ek:4)

Özellikle ithal ettiği ürünleri satan firmanın, 2000 yılında uygulanan kur çıpasına bağlı istikrar programı nedeniyle uygulanan değerli TL politikasının ithalatı cazip kılmasıyla iç pazardaki payı artmış, 2000 yılında firmanın satışları, uzun süreden beri ertelenmiş bulunan talebin düşük faizli tüketici kredileriyle yeniden harekete geçmesi nedeniyle %135 artarken, brüt satışları %162 yükselmiş, bu da 2000 yılında satışlardaki canlılıktan dolayı ıskonto ve indirimlerdeki nispi azalmadan kaynaklanmıştır.

Firmanın satışları 2000 yılında önemli oranda artmış, alacakların ortalama tahsil süresi kısalmış, stok devir hızı artış kaydetmiştir. Kısaca, firmanın 2000 yılında etkinlik oranı yükselmiştir. (Ek:4)

Şirket, çok sayıda firmanın yer aldığı sektörde, piyasadaki yüksek pazar payı ve yüksek kârlılığı sayesinde, pazarın daraldığı dönemlerde üretiminin en az zarar görmesini sağlayacak şekilde fiyatlama politikası izleyebilmektedir. Bu paralelde,

firmanın, ekonomik durgunluğun yaşandığı 2001 yılında da rekabet gücünü koruyabileceği tahmin edilmektedir.

BÖLÜM 4- SONUÇ

Otomotiv sanayii, tüm sanayileşmiş ülkelerde ekonominin lokomotifi olarak kabul edilmektedir. Otomotiv sanayii bugün dünyada ulaşmış bulunduğu teknolojik düzey ile gelişmiş bir sanayi dalı olmasına karşılık, bu sanayinin halen büyük bir gelişme potansiyeli bulunmaktadır. Sektörün ekonomideki sürükleyici-lokomotif etkisinin nedeni, otomotiv sanayinin diğer sanayi dalları ve ekonominin diğer sektörleri ile olan çok yakın ilişkisidir. Otomotiv sanayii demir-çelik, petro-kimya, lastik gibi temel sanayi dallarında başlıca alıcı ve ihtiyaç duyduğu teknoloji nedeni ile bu sektörlerdeki teknolojik gelişmenin sürükleyicisidir. Sektör ürünleri olan motorlu taşıt araçları, turizm, altyapı ve inşaat ile ulaştırma ve tarım sektörlerinin gerek duyduğu her çeşit motorlu araçları sağlamaktadır

Otomotiv sektörü kendisi dışında, hammadde ve yan sanayii ile otomotiv ürünlerinin tüketiciye ulaşmasını sağlayan ve bunu destekleyen pazarlama, bayii, servis, akaryakıt, finans ve sigorta sektörlerinde geniş iş hacmi ve istihdam yaratmaktadır. Otomotiv sektörü ülkedeki savunma sanayinin de gelişmesinde büyük rol oynamakta ve ülkedeki teknolojik düzeyin yükselmesinde temel oluşturmaktadır.

Özellikle hızla küreselleşmekte olan bu sektörde rekabet büyük yoğunluk kazanmakta ve sanayileşmiş ülkeler ile ekonomik birliklerde bu sektörün korunması ve rekabet gücünün geliştirilmesi için özel yöntemler uygulanmaktadır.

Dünya otomobil sanayinin gelişimi uzun yıllar Kuzey Amerika ve AB ülkelerinin önderliğinde olmuş, ancak 1970'li yıllara gelindiğinde üretimde gerçekleştirdiği düşük birim maliyet ve toplam kalite anlayışı Japonya'nın Batılı ülkelere rakip olmasını sağlamıştır. Günümüzde otomobil sanayii üç büyük ticari bölgenin; AB, ABD ve Japonya'nın hakimiyeti altındadır. Bu üç büyük ticari bölge dışında özellikle 1990'lardan itibaren önemli bir gelişme kaydeden yeni piyasalar içinde

Asya-Pasifik ülkeleri olarak adlandırılan Güney Kore, Çin ve Tayvan ile Doğu Avrupa ülkeleri ve Latin Amerika ülkelerinden oluşan grup da dördüncü büyük grup olarak kabul edilmektedir. Günümüzde üretici firmaların sektördeki konumlarını globalizasyon, artan rekabet, otomobil yan sanayinin önemi ve çevreyi korumaya yönelik gelişmeler karşısındaki tavırlarının belirleyeceği ifade edilmektedir.

1960'li yılların başında ithal ikamesi yoluyla kurulmuş olan Türk otomobil sanayinde Koç Grubu'nun ABD'li Ford ile ortak olarak kurduğu Otosan ilk yıllarda tamamen montaja dayalı üretim yaptıktan sonra 1966 yılında sadece motor ve şanzıman gibi aktarma cihazlarını ithal etmek suretiyle ilk yerli otomobil olan "Anadol"u üretmiştir. 1971 yılında ise yine Koç Grubu ve İtalyan Fiat ortaklığıyla kurulan Tofaş ile Oyak ve Fransız Renault firmasının ortaklığıyla kurulan Oyak-Renault fabrikaları üretime geçmişlerdir.

1990'dan itibaren otomobil ithalatında koruma oranlarının önemli ölçüde düşürülmesi, otomotiv sanayinde yatırımlara bazı özel teşvikler getirilmesi ve taleplerde gözlenen hızlı yükseliş trendine bağlı olarak pazara yeni firmalar girmeye başlamış, 1990 sonunda Opel-Türkiye, Ekim 1994'te de Toyotasa, 1997 yılında AB üyesi olmayan ülkelere tanınan teşvikler sonucu Hyundai ve Honda firmaları üretime geçmiştir.

Türkiye'de otomobil sanayii, tüm otomotiv pazarının yaklaşık % 65'ini teşkil eden, ana ve yan sanayilerde yarattığı geniş istihdam olanaklarının yanında her otomobil için değerinin % 45-50'si oranında vergi geliri sağlayan, teknolojinin ve diğer sektörlerin gelişmesine katkıda bulunan lokomotif sektör konumundadır. 1990'lı yılların başından itibaren, gümrük korumalarının azaltılması ile yeni modellerin ülkemize giriş imkânı artmış ve buna paralel olarak yerli sanayii de yeni model üretimine yönelerek, hayli aktif olan iç pazar talebini, ithal otomobiller yerine kendi ürünlerine çekmeyi amaçlamışlardır. Yine aynı dönemde, otomotiv sanayii kalkınma planlarında özel önem taşıyan sektörler arasına dahil edilerek özellikle yatırım teşvik sistemi içerisinde özel bir konuma getirilmiştir.

Türkiye ekonomisi için lokomotif sektör olarak nitelenen otomotiv sanayii, 1 Ocak 1996 tarihi itibarıyla AB ülkeleri için gümrük vergi oranları ve fonların

sıfırlanmasını sağlayan gümrük birliğine dahil olmuştur. 6 Mart 1995 tarihli Ortaklık Konseyi'nde alınan kararla otomotiv sanayinin hassas sektör olarak kabul edilmesi nedeniyle AB dışı ülkelere uygulanacak olan Ortak Gümrük Tarifesi'ne uyumun 2001 yılına kadar uzatılması, ikinci el otomobil ithalatının 10 yıl olarak öngörülen bir süre için engellenmesi kararlaştırılmıştır.

AB pazarında doyum noktasına ulaşılması ve verimliliğin rakip ülkelere göre azalması Türkiye'yi sahip olduğu potansiyel otomobil talebi ile AB'nin ihracat faaliyetlerini artırabileceği hedef pazar konumuna getirmektedir. Ayrıca, coğrafi konumun beraberinde getirdiği avantajlar nedeniyle AB'nin yüksek teknoloji gerektirmeyen araç gruplarında üretimi tamamen Türkiye'ye kaydırabileceği ve böylece bu araç gruplarında üçüncü ülkelere ihracatı Türkiye'den gerçekleştirmeyi benimseyebileceği düşünülmektedir. AB dışı ülke firmalarına verilen yatırım teşvikleri, ihracat için yeni pazarlar arayan ve Türkiye üzerinden ihracat yapmak isteyen firmaların Türkiye'de yatırım kararı almalarına neden olmuştur.

Otomobil piyasası için bin kişi başına düşen otomobil sayısı baz alındığında yüksek potansiyel talep görülmesine rağmen, efektif talebin kişi başına düşen GSMH'ya bağlı olarak yetersiz kalması ve sektör üzerinde vergi yükünün özellikle AB lkeleri ile karşılaştırıldığında ağır olması rekabetçi ortama uyum sağlamaya çalışan otomobil sanayini olumsuz yönde etkilemektedir.

Gümrük birliği ile birlikte AB'den ithal edilen araçların fiyatlarının koruma oranlarının sıfırlanmasına paralel olarak nispeten ucuzlamasıyla AB menşeli lüks otomobillerin pazar payının artmaya başladığı dikkat çekmiştir. Ayrıca, tüketicinin talebinin ekonomik otomobillerden lüks otomobillere yönelmesi pazarın alt fiyat dilimlerine hitap eden yerli üretimi olumsuz olarak etkilemektedir. Artan rekabet karşısında, yerli üreticilerin pazar paylarını koruyabilmek amacıyla model yenilemeye, kalite ve verimliliğin artırılmasına, maliyet ve fiyatların düşürülmesine yönelik çalışmalara hız verdikleri, gümrük birliğinden ve yeni yatırımlardan sonra artan rekabet ortamına uyum sağlamak üzere yatırımlara ağırlık veren üreticilerin, belirli bir araçta ihtisaslaşarak dünya pazarlarına yönelmeye çalıőtıkları görülmektedir.

Türkiye’de otomobil üretimi gerçekleştiren üç firmanın mali analiz çalışması kapsamında elde edilen sonuçlar şöyle özetlenebilir:

A firması Türkiye’nin otomotiv sanayinde lokomotif firmalardan biri olup en büyük kapasiteye sahip otomobil üreticisidir. 1990’lı yılların başlarında %50’den fazla pazar payına sahip olan şirket, Türkiye’de yabancı firmaların da üretime başlaması ve 1996 yılında AB ile gümrük birliğine girilmesinden sonra Avrupa’da üretilen araçlardan alınan gümrük vergisinin sıfırlanması ile pazar payını giderek kaybetmeye başlamıştır.

Türkiye ve dünyada özellikle 1999 yılında yaşanan genel ekonomik krizden bulunduğu sektör itibariyle olumsuz yönde etkilenen şirket, 2000 yılında uygulamaya konulan istikrar programının yarattığı iyimser ortamın etkisi ile gerileyen faiz oranları ve önceki yıllarda ertelenen taleplerin işlerlik kazanması ile satışlarında önemli gelişme kaydetmiştir.

Firma 2000 yılında hafif ticari araç üretimi için yatırıma başlamış olup, yeni yatırım için uzun vadeli finansal kredi almıştır. 1999 yılında yetersiz özsermaye ve uzun vadeli fon bulunmaması nedeniyle sabit yatırım harcamalarında kısa vadeli kaynaklardan yararlanılması sonucu ortaya çıkan işletme sermayesi açığı, 2000 yılında sağlanan uzun vadeli kaynaklar ve kısmen de otofinansman etkisiyle kapanmıştır. Bu operasyon yanında 2000 yılında sektörde yaşanan canlılığın olumlu yönde etkilediği firmanın mali tablolarında da iyileşme gözlenmiştir.

1997 yılından itibaren her yıl esas faaliyetinden zarar eden firmada, 2000 yılında başta canlanan ekonomi, ardından 1998-1999 ve 2000 yıllarında devam edilen yatırımların üretime katılması ile üretimine başladığı daha fazla tercih edilen, ihracata dönük yeni modeller ve 2000 yılının son çeyreğinde etkili olan hafif ticari aracın da katkısıyla firma 2000 yılında kâra geçmiştir.

B firması A firması ile birlikte sektörün önde gelen kuruluşlarından. Değişen koşullara uyum sağlamada A firmasına oranla daha başarılı olan firma 1997’den itibaren pazarda lider konuma geçmiştir.

1999 yılında yerli parça oranı yüksek olan ve firmanın satışlarında ön sıralarda yer alan iki modelinin üretimini durduran firma, 3 yeni otomobil ve bir hafif ticari araç modeliyle piyasadaki yerini sağlamlaştırmaya çalışmaktadır.

1999 yılı sonunda yapılan bu değişimlerin 2000 yılı mali tablolarına yansımaları bazı yönlerden firma aleyhine olmuştur. En çok satan modelin üretiminin durmasıyla firmanın elinde kalan stok, düzenlenen kampanyalarla etirilmeye çalışılmış, bunun sonucunda vadeli satış, stok devir ve alacak devir hızları firma aleyhine gelişme göstermiştir. Önceki yıllarda bu oranlar açısından A firmasına oranla avantajlı olan firma bu avantajını yitirmiştir.

Sektörün önde gelen kuruluşlarından olan firma yeni model tutundurma çalışmaları ve ithal otomobillerdeki artıştan olumsuz yönde etkilenmişse de, ürün çeşitlendirmesi ve Avrupa pazarına yönelik ihracattaki artışa bağlı olarak iş hacminde reel büyüme sağlayabilmiştir.

C firması, otomotiv sektöründe hafif ticari araç, binek otomobil ve kamyon olarak 3 üretim dalında faaliyet göstermesi bakımından A ve B firmasına göre farklı yapısal özelliklere sahiptir.

İç piyasada oldukça yüksek pazar payına sahip olan firmanın halen devam eden yatırımları bulunmaktadır. 2000 yılında toplam gelirlerinin üçte birini oluşturan binek otomobillerinin üretimini durdurarak, ithal ettiği araçları yurtiçinde satmaya başlamıştır.

Firma devam eden yatırımı için 1999 yılında daha çok uzun vadeli kredi temin etmiştir. 2000 yılında ise kısa vadeli borçların aktif içindeki payı yükselmiş, özsermayenin payında önemli değişim olmaması firmanın likidite oranlarında gerilemeye sebep olmuştur. Ancak diğer firmalarla karşılaştırıldığında firmanın likidite oranının kabul edilebilir seviyesini sürdürdüğü görülmektedir.

Sektörün oldukça zor durumda olduğu 1999 yılında dahi ihracata dayalı yapısı nedeniyle kâr eden şirket 2000 yılında net satışlarındaki önemli artış yanında pazarlama

satış ve dağıtım giderleri kaleminde sağlanan tasarruf sonucu esas faaliyet kârını %551 artırmıştır.

Sonuç olarak, kârlılık oranları açısından bakıldığında, B firmasının düşük finansman gideri nedeniyle net kâr marjında diğer firmalara göre önemli avantaja sahip olduğu görülmektedir. Yatırım süreci devam eden A ve C firmalarının 2000 yılında önemli borç ve finansman giderine sahip olduğu, bu nedenle B firmasına kıyasla düşük faiz karşılama gücü ve net kâr marjına sahip olduğu görülmektedir.

Yaşanan iki mali kriz neticesinde oluşan yüksek faiz ve ekonomik küçülme ortamında iç pazara yönelik satışlarda ciddi bir daralma beklenen sektörde, özellikle son yıllarda ihracata dönük yatırımlara ağırlık verilmesi sonucu iç pazar bağımlılığını azaltan firmaların daha rekabetçi bir yapıya kavuştukları düşünülmektedir.



KAYNAKÇA

- Akgüç, Öztin** Mali Tablolar Analizi, Muhasebe Enstitüsü Yayın No:61, İstanbul, 1990.
- Berk, Niyazi** Finansal Yönetim, Türkmen Kitabevi, İstanbul, 1998
- Bankalar Birliği** Tüketici Kredileri Raporu, 2000
- Seval, Belkıs** Kredilendirme Süreci ve Kredi Yönetimi, Muhasebe Enstitüsü Yayın No: 59, İstanbul 1990.
- Capital Dergisi** 2001 Vergi Rehberi Eki
- Devlet Planlama Teşkilatı** Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005), Ankara, 2000
- DİE** Yıllık Dış Ticaret İstatistikleri
- Dünya Gazetesi** 24 Kasım 1999
- Dünya Gazetesi** Otomotiv ve Yan Sanayii Eki, 28 Ağustos 2000.
- Finans Dünyası** "Arabasını Alan Üsküdar'ı Geçti Bile" Ekim 2000.
- Gönenli, Atilla** İşletmelerde Finansal Yönetim, İstanbul, 1991
- Hatipoğlu, Zeyyat** Ayrıntılı İşletme Finansmanı Cilt 1, Kavramlar, İlkeler, Yönetim, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1975
- İktisadi Kalkınma Vakfı** "Gümrük Birliği Çerçevesinde Avrupa Birliği ve Türkiye'de Otomotiv Sektörü (Panel Notları)", İstanbul, 1999
- Yeltin, Leyla Tunç** Gümrük Birliği Çerçevesinde Avrupa Birliği ve Türkiye'de Otomotiv Sektörü, İktisadi Kalkınma Vakfı, Yayın No:154, İstanbul, Ocak 1999.
- İstanbul Sanayi Odası** 500 Büyük Sanayi Kuruluşu Raporu, İstanbul, 2000
- OICA** Statistical Brochure, Passenger Car Production and Assembly, 1999.
- OSD** Haber Bülteni Aralık 2000
- OSD** Haber Bülteni, Şubat 2001
- OSD** Haber Bülteni, Mart 2001
- OSD** Haber Bülteni, Nisan 2001
- OSD** Otomotiv Sektörü Veri Analizleri Rapor: 1999/5, İstanbul, 1999.

OSD	Otomotiv Sanayii 1999 yılı Değerlendirilmesi, Ekim 2000
OSD	Aylık İstatistiki Bilgiler Bülteni, Aralık 2000.
OSD	Türk Otomotiv Sanayii, Genel ve İstatistik Bilgiler Bülteni, İstanbul, 1999.
OSD	Türk Otomotiv Sanayii Genel ve İstatistik Bilgiler Bülteni 2000.
OSD	Dünya Otomotiv Sanayine Bir Bakış Türkiye Pazarında Otomotiv İthalatının Değerlendirilmesi Raporu-1998/8, İstanbul,1998.
OSD	Otomotiv Sanayii Derneği'nin 26. Yılında Türk Otomotiv Sanayii, 26. OSD Genel Kurulu, 18 Şubat 2000.
OSD	Otomotiv Sektöründe İthalatın Değerlendirilmesi (2000-İlk 6 Ay), İstanbul, 2000.
Resmi Gazete	01.04.1999
Resmi Gazete	13.01.2000
Resmi Gazete	30.11.2000
Kolb, Robert W and Rodriguez, Ricardo J.	Finansal Yönetim, SPK Yayın No:35, Ankara, Ekim 1996.
Türkiye Vakıflar Bankası T.A.Ş.,	Otomotiv Sektörü, Ankara, 1999.
Türko, Metin	Finansal Yönetim, Atatürk Üniversitesi Yayınları Yayın No: 765, Erzurum, 1994.
İstanbul Menkul Kıymetler Borsası	Firmaların Finansal Tabloları

Ekler**Ek: 1 A Firmasının 1998-1999-2000 Yılı Mali Tabloları****A) Karşılaştırmalı Aktif Tablosu**

AYRINTILI BİLANÇO (Milyon TL)	31.12.2000	31.12.1999	31.12.1998
I. DÖNEN VARLIKLAR	163.369.550	64.153.878	81.371.971
A. Hazır Değerler	42.831.070	3.652.646	14.704.457
1. Kasa	5.662	89.130	4.507
2. Bankalar	42.820.457	3.559.424	14.696.059
3. Diğer Hazır Değerler	4.951	4.092	3.891
B. Menkul Kıymetler	2.092.138	5.823.171	0
1. Hisse Senetleri	0	0	0
2. Özel Kesim Tahvil, Senet ve Bonoları	0	0	0
3. Kamu Kesimi Tahvil, Senet ve Bonoları	2.092.138	5.823.171	0
4. Diğer Menkul Kıymetler	0	0	0
5. Menkul Kıymetler Değer Düşüklüğü Karş.(-)	0	0	0
C. Kısa Vadeli Ticari Alacaklar	68.966.891	36.060.735	40.679.311
1. Alıcılar	68.883.170	36.057.748	40.968.868
2. Alacak Senetleri	266	0	0
3. Verilen Depozito ve Teminatlar	83.455	2.987	2.615
4. Diğer Kısa Vadeli Ticari Alacaklar	0	0	0
5. Alacak Reeskontu (-)	0	0	-292.172
6. Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0	0
D. Diğer Kısa Vadeli Alacaklar	457.148	67.812	467.900
1. Ortaklardan Alacaklar	0	0	32.210
2. İştiraklerden Alacaklar	0	0	0
3. Bağlı Ortaklıklardan Alacaklar	0	0	0
4. Kısa Vadeli Diğer Alacaklar	458.619	72.585	437.161
5. Alacak Reeskontu (-)	0	0	0
6. Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	-1.471	-4.773	-1.471
E. Stoklar	44.290.557	18.396.776	24.808.567
1. İlk Madde ve Malzeme	17.319.827	8.521.619	9.637.260
2. Yarı Mamüller	9.895.000	4.367.880	2.587.800
3. Ara Mamüller	0	0	0
4. Mamüller	9.129.855	2.222.290	7.859.190
5. Emtia	0	0	0
6. Diğer Stoklar	0	0	0
7. Stok Değer Düşüklüğü Karşılığı (-)	0	0	0
8. Verilen Sipariş Avansları	7.945.875	3.284.987	4.724.317
F. Diğer Dönen Varlıklar	4.731.746	152.738	711.736
II. DURAN VARLIKLAR	199.089.543	98.563.461	51.496.526
A. Uzun Vadeli Ticari Alacaklar	5.673	2.795	931
1. Alıcılar	0	0	0
2. Alacak Senetleri	0	0	0
3. Verilen Depozito ve Teminatlar	5.673	2.795	931
4. Diğer Uzun Vadeli Ticari Alacaklar	0	0	0
5. Alacak Reeskontu (-)	0	0	0
6. Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0	0
B. Diğer Uzun Vadeli Alacaklar	0	0	22.489
1. Ortaklardan Alacaklar	0	0	0
2. İştiraklerden Alacaklar	0	0	0

3. Bağlı Ortaklıklardan Alacaklar	0	0	0
4. Uzun Vadeli Diğer Alacaklar	0	0	22.489
5. Alacak Reeskontu (-)	0	0	0
6. Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0	0
C. Finansal Duran Varlıklar	3.037.098	94.518	1.937.876
1. Bağlı Menkul Kıymetler	0	0	0
2. Bağlı Menkul Kıy.Değ.Düş.Karşılığı (-)	0	0	0
3. İştirakler	3.310.098	114.018	78.018
4. İştiraklere Sermaye Taahhütleri (-)	(273.000)	(19.500)	0
5. İştirakler Değer Düşüklüğü Karşılığı (-)	0	0	0
6. Bağlı Ortaklıklar	0	0	0
7. Bağlı Ortaklıklara Sermaye Taahhütleri (-)	0	0	0
8. Bağlı Ortaklıklar Değer Düşüklüğü Karş. (-)	0	0	0
9. Diğer Finansal Duran Varlıklar	0	0	1.859.858
D. Maddi Duran Varlıklar	195.556.208	98.104.165	49.384.535
1. Arazi ve Arsalar	26.905	27.717	27.717
2. Yertüstü ve Yeraltı Düzenleri	5.983.132	4.271.808	2.500.473
3. Binalar	32.606.978	21.015.583	13.864.385
4. Makine, Tesis ve Cihazlar	306.741.622	154.892.708	92.037.026
5. Taşıt Araç ve Gereçleri	3.119.148	2.174.187	1.556.875
6. Döşeme ve Demirbaşlar	26.194.927	15.753.547	9.584.779
7. Diğer Maddi Duran Varlıklar	37.435	0	0
8. Birikmiş Amortismanlar (-)	-187.975.015	-115.571.467	-72.641.086
9. Yapılmakta Olan Yatırımlar	4.418.875	5.663.659	668.294
10. Verilen Sipariş Avansları	4.402.201	9.876.423	1.786.072
E. Maddi Olmayan Duran Varlıklar	490.564	361.983	150.695
1. Kuruluş ve Teşkilatlanma Giderleri	0	0	0
2. Haklar	0	0	0
3. Araştırma ve Geliştirme Giderleri	0	0	0
4. Diğer Maddi Olmayan Duran Varlıklar	490.564	361.983	150.695
5. Verilen Avanslar	0	0	0
F. Diğer Duran Varlıklar	0	0	0
AKTİF TOPLAMI	362.459.093	162.717.339	132.868.497

B) Aktif Değişim Tablosu

AYRINTILI BİLANÇO (Milyon TL)

	31.12.2000	31.12.1999	Değişim (%)	31.12.1998	Değişim (%)
I. DÖNEN VARLIKLAR	163.369.550	64.153.878	154,7	81.371.971	-21,2
A. Hazır Değerler	42.831.070	3.652.646	1.072,6	14.704.457	-75,2
1. Kasa	5.662	89.130	-93,6	4.507	1.877,6
2. Bankalar	42.820.457	3.559.424	1.103,0	14.696.059	-75,8
3. Diğer Hazır Değerler	4.951	4.092	21,0	3.891	5,2
B. Menkul Kıymetler	2.092.138	5.823.171	-64,1	0	0
1. Hisse Senetleri	0	0	0	0	0
2. Özel Kesim Tahvil, Senet ve Bonoları	0	0	0	0	0
3. Kamu Kesimi Tahvil, Senet ve Bonoları	2.092.138	5.823.171	-64,1	0	0
4. Diğer Menkul Kıymetler	0	0	0	0	0
5. Menkul Kıymetler Değer Düşüklüğü Karş.(-)	0	0	0	0	0
C. Kısa Vadeli Ticari Alacaklar	68.966.891	36.060.735	91,3	40.679.311	-11,4
1. Alıcılar	68.883.170	36.057.748	91,0	40.968.868	-12,0
2. Alacak Senetleri	266	0	0	0	0
3. Verilen Depozito ve Teminatlar	83.455	2.987	2.693,9	2.615	14,2
4. Diğer Kısa Vadeli Ticari Alacaklar	0	0	0	0	0
5. Alacak Reeskontu (-)	0	0	0	-292.172	-100,0
6. Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0	0	0	0
D. Diğer Kısa Vadeli Alacaklar	457.148	67.812	574,1	467.900	-85,5
1. Ortaklardan Alacaklar	0	0	0	32.210	-100,0
2. İştiraklerden Alacaklar	0	0	0	0	0
3. Bağlı Ortaklıklardan Alacaklar	0	0	0	0	0
4. Kısa Vadeli Diğer Alacaklar	458.619	72.585	531,8	437.161	-83,4
5. Alacak Reeskontu (-)	0	0	0	0	0
6. Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	-1.471	-4.773	-69,2	-1.471	224,5
E. Stoklar	44.290.557	18.396.776	140,8	24.808.567	-25,8
1. İlk Madde ve Malzeme	17.319.827	8.521.619	103,2	9.637.260	-11,6
2. Yarı Mamüller	9.895.000	4.367.880	126,5	2.587.800	68,8
3. Ara Mamüller	0	0	0	0	0
4. Mamüller	9.129.855	2.222.290	310,8	7.859.190	-71,7
5. Emtia	0	0	0	0	0
6. Diğer Stoklar	0	0	0	0	0
7. Stok Değer Düşüklüğü Karşılığı (-)	0	0	0	0	0
8. Verilen Sipariş Avansları	7.945.875	3.284.987	141,9	4.724.317	-30,5
F. Diğer Dönen Varlıklar	4.731.746	152.738	2.997,9	711.736	-78,5
II. DURAN VARLIKLAR	199.089.543	98.563.461	102,0	51.496.526	91,4
A. Uzun Vadeli Ticari Alacaklar	5.673	2.795	103,0	931	200,2
1. Alıcılar	0	0	0	0	0
2. Alacak Senetleri	0	0	0	0	0
3. Verilen Depozito ve Teminatlar	5.673	2.795	103,0	931	200,2
4. Diğer Uzun Vadeli Ticari Alacaklar	0	0	0	0	0
5. Alacak Reeskontu (-)	0	0	0	0	0
6. Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0	0	0	0
B. Diğer Uzun Vadeli Alacaklar	0	0	0	22.489	-100,0
1. Ortaklardan Alacaklar	0	0	0	0	0
2. İştiraklerden Alacaklar	0	0	0	0	0
3. Bağlı Ortaklıklardan Alacaklar	0	0	0	0	0
4. Uzun Vadeli Diğer Alacaklar	0	0	0	22.489	-100,0
5. Alacak Reeskontu (-)	0	0	0	0	0
6. Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0	0	0	0
C. Finansal Duran Varlıklar	3.037.098	94.518	3.113,2	1.937.876	-95,1

1. Bağlı Menkul Kıymetler	0	0		0	
2. Bağlı Menkul Kıy.Değ.Düş.Karşılığı (-)	0	0		0	
3. İştirakler	3.310.098	114.018	2.803,1	78.018	46,1
4. İştiraklere Sermaye Taahhütleri (-)	-273.000	-19.500	1.300,0	0	
5. İştirakler Değer Düşüklüğü Karşılığı (-)	0	0		0	
6. Bağlı Ortaklıklar	0	0		0	
7. Bağlı Ortaklıklara Sermaye Taahhütleri (-)	0	0		0	
8. Bağlı Ortaklıklar Değer Düşüklüğü Karş. (-)	0	0		0	
9. Diğer Finansal Duran Varlıklar	0	0		1.859.858	-100,0
D. Maddi Duran Varlıklar	195.556.208	98.104.165	99,3	49.384.535	98,7
1. Arazi ve Arsalar	26.905	27.717	-2,9	27.717	0,0
2. Yerüstü ve Yeraltı Düzenleri	5.983.132	4.271.808	40,1	2.500.473	70,8
3. Binalar	32.606.978	21.015.583	55,2	13.864.385	51,6
4. Makine, Tesis ve Cihazlar	306.741.622	154.892.708	98,0	92.037.026	68,3
5. Taşıt Araç ve Gereçleri	3.119.148	2.174.187	43,5	1.556.875	39,7
6. Döşeme ve Demirbaşlar	26.194.927	15.753.547	66,3	9.584.779	64,4
7. Diğer Maddi Duran Varlıklar	37.435	0		0	
8. Birikmiş Amortismanlar (-)	-187.975.015	-115.571.467	62,6	-72.641.086	59,1
9. Yapılmakta Olan Yatırımlar	4.418.875	5.663.659	-22,0	668.294	747,5
10. Verilen Sipariş Avansları	4.402.201	9.876.423	-55,4	1.786.072	453,0
E. Maddi Olmayan Duran Varlıklar	490.564	361.983	35,5	150.695	140,2
1. Kuruluş ve Teşkilatlanma Giderleri	0	0		0	
2. Haklar	0	0		0	
3. Araştırma ve Geliştirme Giderleri	0	0		0	
4. Diğer Maddi Olmayan Duran Varlıklar	490.564	361.983	35,5	150.695	140,2
5. Verilen Avanslar	0	0		0	
F. Diğer Duran Varlıklar	0	0		0	
AKTİF TOPLAMI	362.459.093	162.717.339	122,8	132.868.497	22,5

C) Aktifin Yüzdesi Tablosu

AYRINTILI BİLANÇO (Milyon TL)	31.12.2000	Pay (%)	31.12.1999	Pay (%)	31.12.1998	Pay (%)
I. DÖNEN VARLIKLAR	163.369.550	45,07	64.153.878	39,43	81.371.971	61,24
A. Hazır Değerler	42.831.070	11,82	3.652.646	2,24	14.704.457	11,07
1. Kasa	5.662	0,00	89.130	0,05	4.507	0,00
2. Bankalar	42.820.457	11,81	3.559.424	2,19	14.696.059	11,06
3. Diğer Hazır Değerler	4.951	0,00	4.092	0,00	3.891	0,00
B. Menkul Kıymetler	2.092.138	0,58	5.823.171	3,58	0	0,00
1. Hisse Senetleri	0	0,00	0	0,00	0	0,00
2. Özel Kesim Tahvil, Senet ve Bonoları	0	0,00	0	0,00	0	0,00
3. Kamu Kesimi Tahvil, Senet ve Bonoları	2.092.138	0,58	5.823.171	3,58	0	0,00
4. Diğer Menkul Kıymetler	0	0,00	0	0,00	0	0,00
5. Menkul Kıym. Değer Düşüklüğü Karş.(-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
C. Kısa Vadeli Ticari Alacaklar	68.966.891	19,03	36.060.735	22,16	40.679.311	30,62
1. Alıcılar	68.883.170	19,00	36.057.748	22,16	40.968.868	30,83
2. Alacak Senetleri	266	0,00	0	0,00	0	0,00
3. Verilen Depozito ve Teminatlar	83.455	0,02	2.987	0,00	2.615	0,00
4. Diğer Kısa Vadeli Ticari Alacaklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
5. Alacak Reeskontu (-)	0	0,00	0	0,00	-292.172	-0,22
6. Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
D. Diğer Kısa Vadeli Alacaklar	457.148	0,13	67.812	0,04	467.900	0,35
1. Ortaklardan Alacaklar	0	0,00	0	0,00	32.210	0,02
2. İştiraklerden Alacaklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
3. Bağlı Ortaklıklardan Alacaklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
4. Kısa Vadeli Diğer Alacaklar	458.619	0,13	72.585	0,04	437.161	0,33
5. Alacak Reeskontu (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
6. Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	-1.471	0,00	-4.773	0,00	-1.471	0,00
E. Stoklar	44.290.557	12,22	18.396.776	11,31	24.808.567	18,67
1. İlk Madde ve Malzeme	17.319.827	4,78	8.521.619	5,24	9.637.260	7,25
2. Yarı Mamüller	9.895.000	2,73	4.367.880	2,68	2.587.800	1,95
3. Ara Mamüller	0	0,00	0	0,00	0	0,00
4. Mamüller	9.129.855	2,52	2.222.290	1,37	7.859.190	5,92
5. Emtia	0	0,00	0	0,00	0	0,00
6. Diğer Stoklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
7. Stok Değer Düşüklüğü Karşılığı (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
8. Verilen Sipariş Avansları	7.945.875	2,19	3.284.987	2,02	4.724.317	3,56
F. Diğer Dönen Varlıklar	4.731.746	1,31	152.738	0,09	711.736	0,54
II. DURAN VARLIKLAR	199.089.543	54,93	98.563.461	60,57	51.496.526	38,76
A. Uzun Vadeli Ticari Alacaklar	5.673	0,00	2.795	0,00	931	0,00
1. Alıcılar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
2. Alacak Senetleri	0	0,00	0	0,00	0	0,00
3. Verilen Depozito ve Teminatlar	5.673	0,00	2.795	0,00	931	0,00
4. Diğer Uzun Vadeli Ticari Alacaklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
5. Alacak Reeskontu (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
6. Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
B. Diğer Uzun Vadeli Alacaklar	0	0,00	0	0,00	22.489	0,02
1. Ortaklardan Alacaklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
2. İştiraklerden Alacaklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
3. Bağlı Ortaklıklardan Alacaklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
4. Uzun Vadeli Diğer Alacaklar	0	0,00	0	0,00	22.489	0,02
5. Alacak Reeskontu (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
6. Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
C. Finansal Duran Varlıklar	3.037.098	0,84	94.518	0,06	1.937.876	1,46

1. Bağlı Menkul Kıymetler	0	0,00	0	0,00	0	0,00
2. Bağlı Menkul Kıy.Değ.Düş.Karşılığı (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
3. İştirakler	3.310.098	0,91	114.018	0,07	78.018	0,06
4. İştiraklere Sermaye Taahhütleri (-)	-273.000	-0,08	-19.500	-0,01	0	0,00
5. İştirakler Değer Düşüklüğü Karşılığı (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
6. Bağlı Ortaklıklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
7. Bağlı Ortaklıklara Serm. Taahhütleri (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
8. Bağlı Ortaklıklar Değ.Düşük.Karş. (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
9. Diğer Finansal Duran Varlıklar	0	0,00	0	0,00	1.859.858	1,40
D. Maddi Duran Varlıklar	195.556.208	53,95	98.104.165	60,29	49.384.535	37,17
1. Arazi ve Arsalar	26.905	0,01	27.717	0,02	27.717	0,02
2. Yerüstü ve Yeraltı Düzenleri	5.983.132	1,65	4.271.808	2,63	2.500.473	1,88
3. Binalar	32.606.978	9,00	21.015.583	12,92	13.864.385	10,43
4. Makine, Tesis ve Cihazlar	306.741.622	84,63	154.892.708	95,19	92.037.026	69,27
5. Taşıt Araç ve Gereçleri	3.119.148	0,86	2.174.187	1,34	1.556.875	1,17
6. Döşeme ve Demirbaşlar	26.194.927	7,23	15.753.547	9,68	9.584.779	7,21
7. Diğer Maddi Duran Varlıklar	37.435	0,01	0	0,00	0	0,00
8. Birikmiş Amortismanlar (-)	-187.975.015	-51,86	-115.571.467	-71,03	-72.641.086	-54,67
9. Yapılmakta Olan Yatırımlar	4.418.875	1,22	5.663.659	3,48	668.294	0,50
10. Verilen Sipariş Avansları	4.402.201	1,21	9.876.423	6,07	1.786.072	1,34
E. Maddi Olmayan Duran Varlıklar	490.564	0,14	361.983	0,22	150.695	0,11
1. Kuruluş ve Teşkilatlanma Giderleri	0	0,00	0	0,00	0	0,00
2. Haklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
3. Araştırma ve Geliştirme Giderleri	0	0,00	0	0,00	0	0,00
4. Diğer Maddi Olmayan Duran Varlıklar	490.564	0,14	361.983	0,22	150.695	0,11
5. Verilen Avanslar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
F. Diğer Duran Varlıklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
AKTİF TOPLAMI	362.459.093	100,00	162.717.339	100,00	132.868.497	100,00

D) Ara Kalemlerin Yüzdesi Tablosu

AYRINTILI BİLANÇO (Milyon TL)	31.12.2000	Pay (%)	31.12.1999	Pay (%)	31.12.1998	Pay (%)
I. DÖNEN VARLIKLAR	163.369.550	100,00	64.153.878	100,00	81.371.971	100,00
A. Hazır Değerler	42.831.070	26,22	3.652.646	5,69	14.704.457	18,07
1. Kasa	5.662	0,00	89.130	0,14	4.507	0,01
2. Bankalar	42.820.457	26,21	3.559.424	5,55	14.696.059	18,06
3. Diğer Hazır Değerler	4.951	0,00	4.092	0,01	3.891	0,00
B. Menkul Kıymetler	2.092.138	1,28	5.823.171	9,08	0	0,00
1. Hisse Senetleri	0	0,00	0	0,00	0	0,00
2. Özel Kesim Tahvil, Senet ve Bonoları	0	0,00	0	0,00	0	0,00
3. Kamu Kesimi Tahvil, Senet ve Bonoları	2.092.138	1,28	5.823.171	9,08	0	0,00
4. Diğer Menkul Kıymetler	0	0,00	0	0,00	0	0,00
5. Menkul Kıym Değer Düşüklüğü Karş.(-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
C. Kısa Vadeli Ticari Alacaklar	68.966.891	42,22	36.060.735	56,21	40.679.311	49,99
1. Alıcılar	68.883.170	42,16	36.057.748	56,21	40.968.868	50,35
2. Alacak Senetleri	266	0,00	0	0,00	0	0,00
3. Verilen Depozito ve Teminatlar	83.455	0,05	2.987	0,00	2.615	0,00
4. Diğer Kısa Vadeli Ticari Alacaklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
5. Alacak Reeskontu (-)	0	0,00	0	0,00	-292.172	-0,36
6. Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
D. Diğer Kısa Vadeli Alacaklar	457.148	0,28	67.812	0,11	467.900	0,58
1. Ortaklardan Alacaklar	0	0,00	0	0,00	32.210	0,04
2. İştiraklerden Alacaklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
3. Bağlı Ortaklıklardan Alacaklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
4. Kısa Vadeli Diğer Alacaklar	458.619	0,28	72.585	0,11	437.161	0,54
5. Alacak Reeskontu (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
6. Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	-1.471	0,00	-4.773	-0,01	-1.471	0,00
E. Stoklar	44.290.557	27,11	18.396.776	28,68	24.808.567	30,49
1. İlk Madde ve Malzeme	17.319.827	10,60	8.521.619	13,28	9.637.260	11,84
2. Yarı Mamüller	9.895.000	6,06	4.367.880	6,81	2.587.800	3,18
3. Ara Mamüller	0	0,00	0	0,00	0	0,00
4. Mamüller	9.129.855	5,59	2.222.290	3,46	7.859.190	9,66
5. Emtia	0	0,00	0	0,00	0	0,00
6. Diğer Stoklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
7. Stok Değer Düşüklüğü Karşılığı (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
8. Verilen Sipariş Avansları	7.945.875	4,86	3.284.987	5,12	4.724.317	5,81
F. Diğer Dönen Varlıklar	4.731.746	2,90	152.738	0,24	711.736	0,87
II. DURAN VARLIKLAR	199.089.543	100,00	98.563.461	100,00	51.496.526	100,00
A. Uzun Vadeli Ticari Alacaklar	5.673	0,00	2.795	0,00	931	0,00
1. Alıcılar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
2. Alacak Senetleri	0	0,00	0	0,00	0	0,00
3. Verilen Depozito ve Teminatlar	5.673	0,00	2.795	0,00	931	0,00
4. Diğer Uzun Vadeli Ticari Alacaklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
5. Alacak Reeskontu (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
6. Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
B. Diğer Uzun Vadeli Alacaklar	0	0,00	0	0,00	22.489	0,04
1. Ortaklardan Alacaklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
2. İştiraklerden Alacaklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
3. Bağlı Ortaklıklardan Alacaklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
4. Uzun Vadeli Diğer Alacaklar	0	0,00	0	0,00	22.489	0,04
5. Alacak Reeskontu (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
6. Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
C. Finansal Duran Varlıklar	3.037.098	1,53	94.518	0,10	1.937.876	3,76

1. Bağlı Menkul Kıymetler	0	0,00	0	0,00	0	0,00
2. Bağlı Menkul Kıy.Değ.Düş.Karşılığı (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
3. İştirakler	3.310.098	1,66	114.018	0,12	78.018	0,15
4. İştiraklere Sermaye Taahhütleri (-)	-273.000	-0,14	-19.500	-0,02	0	0,00
5. İştirakler Değer Düşüklüğü Karşılığı (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
6. Bağlı Ortaklıklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
7. Bağlı Ortaklıklara Sermaye Taahhüt. (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
8. Bağlı Ortaklıklar Değ.Düşük. Karş. (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
9. Diğer Finansal Duran Varlıklar	0	0,00	0	0,00	1.859.858	3,61
D. Maddi Duran Varlıklar	195.556.208	98,23	98.104.165	99,53	49.384.535	95,90
1. Arazi ve Arsalar	26.905	0,01	27.717	0,03	27.717	0,05
2. Yerüstü ve Yeraltı Düzenleri	5.983.132	3,01	4.271.808	4,33	2.500.473	4,86
3. Binalar	32.606.978	16,38	21.015.583	21,32	13.864.385	26,92
4. Makine, Tesis ve Cihazlar	306.741.622	154,07	154.892.708	157,15	92.037.026	178,72
5. Taşıt Araç ve Gereçleri	3.119.148	1,57	2.174.187	2,21	1.556.875	3,02
6. Döşeme ve Demirbaşlar	26.194.927	13,16	15.753.547	15,98	9.584.779	18,61
7. Diğer Maddi Duran Varlıklar	37.435	0,02	0	0,00	0	0,00
8. Birikmiş Amortismanlar (-)	-187.975.015	-94,42	-115.571.467	-117,26	-72.641.086	-141,06
9. Yapılmakta Olan Yatırımlar	4.418.875	2,22	5.663.659	5,75	668.294	1,30
10. Verilen Sipariş Avansları	4.402.201	2,21	9.876.423	10,02	1.786.072	3,47
E. Maddi Olmayan Duran Varlıklar	490.564	0,25	361.983	0,37	150.695	0,29
1. Kuruluş ve Teşkilatlanma Giderleri	0	0,00	0	0,00	0	0,00
2. Haklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
3. Araştırma ve Geliştirme Giderleri	0	0,00	0	0,00	0	0,00
4. Diğer Maddi Olmayan Duran Varlıklar	490.564	0,25	361.983	0,37	150.695	0,29
5. Verilen Avanslar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
F. Diğer Duran Varlıklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
AKTİF TOPLAMI	362.459.093	100,00	162.717.339	100,00	132.868.497	100,00



E) Karşılaştırmalı Pasif Tablosu**AYRINTILI BİLANÇO (Milyon TL)**

	31.12.2000	31.12.1999	31.12.1998
I. KISA VADELİ BORÇLAR	135.074.734	91.683.430	83.526.548
A. Finansal Borçlar	35.730.748	31.284.455	41.095.771
1. Banka Kredileri	35.542.191	31.093.337	40.920.220
2. U. Vadeli Kredilerin Anapara Taksit ve Faizleri	156.517	134.377	118.468
3. Tahvil Anapara Taksitleri ve Faizleri	0	0	0
4. Çıkarılmış Bonolar ve Senetler	0	0	0
5. Diğer Finansal Borçlar	32.040	56.741	57.083
B. Ticari Borçlar	87.474.363	55.172.361	34.126.219
1. Satıcılar	87.397.974	51.644.854	19.300.306
2. Borç Senetleri	11.880	3.555.001	15.197.465
3. Alınan Depozito ve Teminatlar	1.479	1.069	475
4. Diğer Ticari Borçlar	64.063	21.227	29.931
5. Borç Reeskontu (-)	-1.033	-49.790	-401.958
C. Diğer Kısa Vadeli Borçlar	8.970.175	3.955.415	4.393.567
1. Ortaklara Borçlar	104.410	42.449	1.095
2. İştiraklere Borçlar	0	0	0
3. Bağlı Ortaklıklara Borçlar	0	0	0
4. Ödenecek Giderler	2.220.055	571.834	512.194
5. Ödenecek Vergi, Harç ve Diğer Kesintiler	5.552.620	3.059.848	3.325.109
6. Ertelenen ve Taksite Bağlanan Devlet Alacakları	0	0	0
7. Kısa Vadeli Diğer Borçlar	1.093.090	281.284	555.169
8. Borç Reeskontu (-)	0	0	0
D. Alınan Sipariş Avansları	900.273	0	0
E. Borç ve Gider Karşılıkları	1.999.175	1.271.199	3.910.991
1. Vergi Karşılıkları	0	0	0
2. Diğer Borç ve Gider Karşılıkları	1.999.175	1.271.199	3.910.991
II. UZUN VADELİ BORÇLAR	94.792.932	11.792.478	10.032.825
A. Finansal Borçlar	73.222.916	262.334	386.308
1. Banka Kredileri	73.222.916	262.334	386.308
2. Çıkarılmış Tahviller	0	0	0
3. Çıkarılmış Diğer Menkul Kıymetler	0	0	0
4. Diğer Finansal Borçlar	0	0	0
B. Ticari Borçlar	0	0	1.944.227
1. Satıcılar	0	0	0
2. Borç Senetleri	0	0	2.043.092
3. Alınan Depozito ve Teminatlar	0	0	0
4. Diğer Ticari Borçlar	0	0	0
5. Borç Reeskontu (-)	0	0	-98.865
C. Diğer Uzun Vadeli Borçlar	0	0	0
1. Ortaklara Borçlar	0	0	0
2. İştiraklere Borçlar	0	0	0
3. Bağlı Ortaklıklara Borçlar	0	0	0
4. Ertelenen ve Taksite Bağlanan Devlet Alacakları	0	0	0
5. Uzun Vadeli Diğer Borçlar	0	0	0
6. Borç Reeskontu (-)	0	0	0
D. Alınan Sipariş Avansları	0	0	0
E. Borç ve Gider Karşılıkları	21.570.016	11.530.144	7.702.290
1. Kıdem Tazminatı Karşılıkları	21.570.016	11.530.144	7.702.290
2. Diğer Borç ve Gider Karşılıkları	0	0	0
III. ÖZ SERMAYE	132.591.427	59.241.431	39.309.124

A. Sermaye	63.504.000	63.504.000	17.640.000
B. Sermaye Taahhütleri (-)	0	0	0
C. Emisyon Primi	30.903	30.903	1.555
D. Yeniden Değerleme Değer Artışı	74.849.025	28.856.038	17.717.967
1. Duran Varlıklardaki Değer Artışı	74.849.025	28.856.038	17.717.967
2. İştiraklerdeki Değer Artışı	0	0	0
3. Borsa'da Oluşan Değer Artışı	0	0	0
E. Yedekler	24.258.951	24.008.969	23.909.680
1. Yasal Yedekler	2.340.515	2.340.515	2.340.515
2. Statü Yedekleri	0	0	0
3. Özel Yedekler	249	249	249
4. Olağanüstü Yedek	21.506.820	21.506.820	21.506.820
5. Maliyet Artış Fonu	411.367	161.385	62.096
6. Serm.Eklenecek İşt.His.ve Gayr.Satış Kazançları	0	0	0
7. Geçmiş Yıl Karı	0	0	0
F. Net Dönem Karı	27.107.027	0	0
G. Dönem Zararı (-)	0	-37.198.401	-19.960.078
H. Geçmiş Yıllar Zararları (-)	-57.158.479	-19.960.078	0
1. .1999..... Yılı Zararı	-37.198.401	0	0
2. .1998..... Yılı Zararı	-19.960.078	-19.960.078	0
PASİF TOPLAMI	362.459.093	162.717.339	132.868.497

F) Pasif Değişim Tablosu

AYRINTILI BİLANÇO (Milyon TL)

	31.12.2000	31.12.1999	Değişim (%)	31.12.1998	Değişim (%)
I. KISA VADELİ BORÇLAR	135.074.734	91.683.430	47,33	83.526.548	9,77
A. Finansal Borçlar	35.730.748	31.284.455	14,21	41.095.771	-23,87
1. Banka Kredileri	35.542.191	31.093.337	14,31	40.920.220	-24,01
2. U. Vadeli Kredilerin Anapara Taksit ve Faizleri	156.517	134.377	16,48	118.468	13,43
3. Tahvil Anapara Taksitleri ve Faizleri	0	0		0	
4. Çıkarılmış Bonolar ve Senetler	0	0		0	
5. Diğer Finansal Borçlar	32.040	56.741	-43,53	57.083	-0,60
B. Ticari Borçlar	87.474.363	55.172.361	58,55	34.126.219	61,67
1. Satıcılar	87.397.974	51.644.854	69,23	19.300.306	167,59
2. Borç Senetleri	11.880	3.555.001	-99,67	15.197.465	-76,61
3. Alınan Depozito ve Teminatlar	1.479	1.069	38,35	475	125,05
4. Diğer Ticari Borçlar	64.063	21.227	201,80	29.931	-29,08
5. Borç Reeskontu (-)	-1.033	-49.790	-97,93	-401.958	-87,61
C. Diğer Kısa Vadeli Borçlar	8.970.175	3.955.415	126,78	4.393.567	-9,97
1. Ortaklara Borçlar	104.410	42.449	145,97	1.095	3.776,62
2. İştiraklere Borçlar	0	0		0	
3. Bağlı Ortaklıklara Borçlar	0	0		0	
4. Ödenecek Giderler	2.220.055	571.834	288,23	512.194	11,64
5. Ödenecek Vergi, Harç ve Diğer Kesintiler	5.552.620	3.059.848	81,47	3.325.109	-7,98
6. Ertelenen ve Taksite Bağlanan Devlet Alacakları	0	0		0	
7. Kısa Vadeli Diğer Borçlar	1.093.090	281.284	288,61	555.169	-49,33
8. Borç Reeskontu (-)	0	0		0	
D. Alınan Sipariş Avansları	900.273	0		0	
E. Borç ve Gider Karşılıkları	1.999.175	1.271.199	57,27	3.910.991	-67,50
1. Vergi Karşılıkları	0	0		0	
2. Diğer Borç ve Gider Karşılıkları	1.999.175	1.271.199	57,27	3.910.991	-67,50
II. UZUN VADELİ BORÇLAR	94.792.932	11.792.478	703,84	10.032.825	17,54
A. Finansal Borçlar	73.222.916	262.334	27.812,10	386.308	-32,09
1. Banka Kredileri	73.222.916	262.334	27.812,10	386.308	-32,09
2. Çıkarılmış Tahviller	0	0		0	
3. Çıkarılmış Diğer Menkul Kıymetler	0	0		0	
4. Diğer Finansal Borçlar	0	0		0	
B. Ticari Borçlar	0	0		1.944.227	-100,00
1. Satıcılar	0	0		0	
2. Borç Senetleri	0	0		2.043.092	-100,00
3. Alınan Depozito ve Teminatlar	0	0		0	
4. Diğer Ticari Borçlar	0	0		0	
5. Borç Reeskontu (-)	0	0		-98.865	-100,00
C. Diğer Uzun Vadeli Borçlar	0	0		0	
1. Ortaklara Borçlar	0	0		0	
2. İştiraklere Borçlar	0	0		0	
3. Bağlı Ortaklıklara Borçlar	0	0		0	
4. Ertelenen ve Taksite Bağlanan Devlet Alacakları	0	0		0	
5. Uzun Vadeli Diğer Borçlar	0	0		0	
6. Borç Reeskontu (-)	0	0		0	
D. Alınan Sipariş Avansları	0	0		0	
E. Borç ve Gider Karşılıkları	21.570.016	11.530.144	87,07	7.702.290	49,70
1. Kıdem Tazminatı Karşılıkları	21.570.016	11.530.144	87,07	7.702.290	49,70
2. Diğer Borç ve Gider Karşılıkları	0	0		0	

III. ÖZ SERMAYE	132.591.427	59.241.431	123,82	39.309.124	50,71
A. Sermaye	63.504.000	63.504.000	0,00	17.640.000	260,00
B. Sermaye Taahhütleri (-)	0	0		0	
C. Emisyon Primi	30.903	30.903	0,00	1.555	1.887,33
D. Yeniden Değerleme Değer Artışı	74.849.025	28.856.038	159,39	17.717.967	62,86
1. Duran Varlıklardaki Değer Artışı	74.849.025	28.856.038	159,39	17.717.967	62,86
2. İştiraklerdeki Değer Artışı	0	0		0	
3. Borsa'da Oluşan Değer Artışı	0	0		0	
E. Yedekler	24.258.951	24.008.969	1,04	23.909.680	0,42
1. Yasal Yedekler	2.340.515	2.340.515	0,00	2.340.515	0,00
2. Statü Yedekleri	0	0		0	
3. Özel Yedekler	249	249	0,00	249	0,00
4. Olağanüstü Yedek	21.506.820	21.506.820	0,00	21.506.820	0,00
5. Maliyet Artış Fonu	411.367	161.385	154,90	62.096	159,90
6. Serm.Eklenecek İst.His.ve Gayr.Satış Kazançları	0	0		0	
7. Geçmiş Yıl Karı	0	0		0	
F. Net Dönem Karı	27.107.027	0		0	
G. Dönem Zararı (-)	0	-37.198.401	-100,00	-19.960.078	86,36
H. Geçmiş Yıllar Zararları (-)	-57.158.479	-19.960.078	186,36	0	
1. .1999..... Yılı Zararı	-37.198.401	0		0	
2. .1998..... Yılı Zararı	-19.960.078	-19.960.078	0,00	0	
PASİF TOPLAMI	362.459.093	162.717.339	122,75	132.868.497	22,46

G) Pasifin Yüzdesi Tablosu

AYRINTILI BİLANÇO (Milyon TL)

	31.12.2000	Pay (%)	31.12.1999	Pay (%)	31.12.1998	Pay (%)
I. KISA VADELİ BORÇLAR	135.074.734	37,27	91.683.430	56,35	83.526.548	62,86
A. Finansal Borçlar	35.730.748	9,86	31.284.455	19,23	41.095.771	30,93
1. Banka Kredileri	35.542.191	9,81	31.093.337	19,11	40.920.220	30,80
2. U.Vadeli Kredilerin Anapara Taksit ve Faizleri	156.517	0,04	134.377	0,08	118.468	0,09
3. Tahvil Anapara Taksitleri ve Faizleri	0	0,00	0	0,00	0	0,00
4. Çıkarılmış Bonolar ve Senetler	0	0,00	0	0,00	0	0,00
5. Diğer Finansal Borçlar	32.040	0,01	56.741	0,03	57.083	0,04
B. Ticari Borçlar	87.474.363	24,13	55.172.361	33,91	34.126.219	25,68
1. Satıcılar	87.397.974	24,11	51.644.854	31,74	19.300.306	14,53
2. Borç Senetleri	11.880	0,00	3.555.001	2,18	15.197.465	11,44
3. Alınan Depozito ve Teminatlar	1.479	0,00	1.069	0,00	475	0,00
4. Diğer Ticari Borçlar	64.063	0,02	21.227	0,01	29.931	0,02
5. Borç Reeskontu (-)	-1.033	0,00	-49.790	-0,03	-401.958	-0,30
C. Diğer Kısa Vadeli Borçlar	8.970.175	2,47	3.955.415	2,43	4.393.567	3,31
1. Ortaklara Borçlar	104.410	0,03	42.449	0,03	1.095	0,00
2. İştiraklere Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
3. Bağlı Ortaklıklara Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
4. Ödenecek Giderler	2.220.055	0,61	571.834	0,35	512.194	0,39
5. Ödenecek Vergi, Harç ve Diğer Kesintiler	5.552.620	1,53	3.059.848	1,88	3.325.109	2,50
6. Ertelenen ve Taksite Bağ. Devlet Alacakları	0	0,00	0	0,00	0	0,00
7. Kısa Vadeli Diğer Borçlar	1.093.090	0,30	281.284	0,17	555.169	0,42
8. Borç Reeskontu (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
D. Alınan Sipariş Avansları	900.273	0,25	0	0,00	0	0,00
E. Borç ve Gider Karşılıkları	1.999.175	0,55	1.271.199	0,78	3.910.991	2,94
1. Vergi Karşılıkları	0	0,00	0	0,00	0	0,00
2. Diğer Borç ve Gider Karşılıkları	1.999.175	0,55	1.271.199	0,78	3.910.991	2,94
II. UZUN VADELİ BORÇLAR	94.792.932	26,15	11.792.478	7,25	10.032.825	7,55
A. Finansal Borçlar	73.222.916	20,20	262.334	0,16	386.308	0,29
1. Banka Kredileri	73.222.916	20,20	262.334	0,16	386.308	0,29
2. Çıkarılmış Tahviller	0	0,00	0	0,00	0	0,00
3. Çıkarılmış Diğer Menkul Kıymetler	0	0,00	0	0,00	0	0,00
4. Diğer Finansal Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
B. Ticari Borçlar	0	0,00	0	0,00	1.944.227	1,46
1. Satıcılar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
2. Borç Senetleri	0	0,00	0	0,00	2.043.092	1,54
3. Alınan Depozito ve Teminatlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
4. Diğer Ticari Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
5. Borç Reeskontu (-)	0	0,00	0	0,00	-98.865	-0,07
C. Diğer Uzun Vadeli Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
1. Ortaklara Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
2. İştiraklere Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
3. Bağlı Ortaklıklara Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
4. Ertelenen ve Taksite Bağ. Devlet Alacakları	0	0,00	0	0,00	0	0,00
5. Uzun Vadeli Diğer Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
6. Borç Reeskontu (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
D. Alınan Sipariş Avansları	0	0,00	0	0,00	0	0,00
E. Borç ve Gider Karşılıkları	21.570.016	5,95	11.530.144	7,09	7.702.290	5,80
1. Kıdem Tazminatı Karşılıkları	21.570.016	5,95	11.530.144	7,09	7.702.290	5,80
2. Diğer Borç ve Gider Karşılıkları	0	0,00	0	0,00	0	0,00

III. ÖZ SERMAYE	132.591.427	36,58	59.241.431	36,41	39.309.124	29,58
A. Sermaye	63.504.000	17,52	63.504.000	39,03	17.640.000	13,28
B. Sermaye Taahhütleri (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
C. Emisyon Primi	30.903	0,01	30.903	0,02	1.555	0,00
D. Yeniden Değerleme Değer Artışı	74.849.025	20,65	28.856.038	17,73	17.717.967	13,33
1. Duran Varlıklardaki Değer Artışı	74.849.025	20,65	28.856.038	17,73	17.717.967	13,33
2. İştiraklerdeki Değer Artışı	0	0,00	0	0,00	0	0,00
3. Borsa'da Oluşan Değer Artışı	0	0,00	0	0,00	0	0,00
E. Yedekler	24.258.951	6,69	24.008.969	14,76	23.909.680	17,99
1. Yasal Yedekler	2.340.515	0,65	2.340.515	1,44	2.340.515	1,76
2. Statü Yedekleri	0	0,00	0	0,00	0	0,00
3. Özel Yedekler	249	0,00	249	0,00	249	0,00
4. Olağanüstü Yedek	21.506.820	5,93	21.506.820	13,22	21.506.820	16,19
5. Maliyet Artış Fonu	411.367	0,11	161.385	0,10	62.096	0,05
6. Serm.Eklenecek İst.His.ve Gayr.Satış Kazancı	0	0,00	0	0,00	0	0,00
7. Geçmiş Yıl Karı	0	0,00	0	0,00	0	0,00
F. Net Dönem Karı	27.107.027	7,48	0	0,00	0	0,00
G. Dönem Zararı (-)	0	0,00	-37.198.401	-22,86	-19.960.078	-15,02
H. Geçmiş Yıllar Zararları (-)	-57.158.479	-15,77	-19.960.078	-12,27	0	0,00
1. .1999..... Yılı Zararı	-37.198.401	-10,26	0	0,00	0	0,00
2. .1998..... Yılı Zararı	-19.960.078	-5,51	-19.960.078	-12,27	0	0,00
		0,00		0,00		0,00
PASİF TOPLAMI	362.459.093	100,00	162.717.339	100,00	132.868.497	100,00

H) Ara Kalemlerin Yüzdesi Tablosu

AYRINTILI BİLANÇO (Milyon TL)

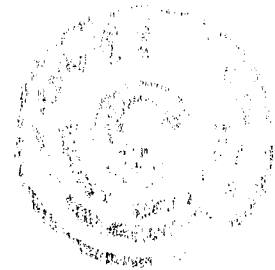
	31.12.2000	Pay (%)	31.12.1999	Pay (%)	31.12.1998	Pay (%)
I. KISA VADELİ BORÇLAR	135.074.734	100,00	91.683.430	100,00	83.526.548	100,00
A. Finansal Borçlar	35.730.748	26,45	31.284.455	34,12	41.095.771	49,20
1. Banka Kredileri	35.542.191	26,31	31.093.337	33,91	40.920.220	48,99
2. U.Vadeli Kredilerin Anapara Taksit ve Faizleri	156.517	0,12	134.377	0,15	118.468	0,14
3. Tahvil Anapara Taksitleri ve Faizleri	0	0,00	0	0,00	0	0,00
4. Çıkarılmış Bonolar ve Senetler	0	0,00	0	0,00	0	0,00
5. Diğer Finansal Borçlar	32.040	0,02	56.741	0,06	57.083	0,07
B. Ticari Borçlar	87.474.363	64,76	55.172.361	60,18	34.126.219	40,86
1. Satıcılar	87.397.974	64,70	51.644.854	56,33	19.300.306	23,11
2. Borç Senetleri	11.880	0,01	3.555.001	3,88	15.197.465	18,19
3. Alınan Depozito ve Teminatlar	1.479	0,00	1.069	0,00	475	0,00
4. Diğer Ticari Borçlar	64.063	0,05	21.227	0,02	29.931	0,04
5. Borç Reeskontu (-)	-1.033	0,00	-49.790	-0,05	-401.958	-0,48
C. Diğer Kısa Vadeli Borçlar	8.970.175	6,64	3.955.415	4,31	4.393.567	5,26
1. Ortaklara Borçlar	104.410	0,08	42.449	0,05	1.095	0,00
2. İştiraklere Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
3. Bağlı Ortaklıklara Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
4. Ödenecek Giderler	2.220.055	1,64	571.834	0,62	512.194	0,61
5. Ödenecek Vergi, Harç ve Diğer Kesintiler	5.552.620	4,11	3.059.848	3,34	3.325.109	3,98
6. Ertelenen ve Taksite Bağ. Devlet Alacakları	0	0,00	0	0,00	0	0,00
7. Kısa Vadeli Diğer Borçlar	1.093.090	0,81	281.284	0,31	555.169	0,66
8. Borç Reeskontu (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
D. Alınan Sipariş Avansları	900.273	0,67	0	0,00	0	0,00
E. Borç ve Gider Karşılıkları	1.999.175	1,48	1.271.199	1,39	3.910.991	4,68
1. Vergi Karşılıkları	0	0,00	0	0,00	0	0,00
2. Diğer Borç ve Gider Karşılıkları	1.999.175	1,48	1.271.199	1,39	3.910.991	4,68
II. UZUN VADELİ BORÇLAR	94.792.932	100,00	11.792.478	100,00	10.032.825	100,00
A. Finansal Borçlar	73.222.916	77,25	262.334	2,22	386.308	3,85
1. Banka Kredileri	73.222.916	77,25	262.334	2,22	386.308	3,85
2. Çıkarılmış Tahviller	0	0,00	0	0,00	0	0,00
3. Çıkarılmış Diğer Menkul Kıymetler	0	0,00	0	0,00	0	0,00
4. Diğer Finansal Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
B. Ticari Borçlar	0	0,00	0	0,00	1.944.227	19,38
1. Satıcılar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
2. Borç Senetleri	0	0,00	0	0,00	2.043.092	20,36
3. Alınan Depozito ve Teminatlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
4. Diğer Ticari Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
5. Borç Reeskontu (-)	0	0,00	0	0,00	-98.865	-0,99
C. Diğer Uzun Vadeli Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
1. Ortaklara Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
2. İştiraklere Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
3. Bağlı Ortaklıklara Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
4. Ertelenen ve Taksite Bağ. Devlet Alacakları	0	0,00	0	0,00	0	0,00
5. Uzun Vadeli Diğer Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
6. Borç Reeskontu (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
D. Alınan Sipariş Avansları	0	0,00	0	0,00	0	0,00
E. Borç ve Gider Karşılıkları	21.570.016	22,75	11.530.144	97,78	7.702.290	76,77
1. Kıdem Tazminatı Karşılıkları	21.570.016	22,75	11.530.144	97,78	7.702.290	76,77
2. Diğer Borç ve Gider Karşılıkları	0	0,00	0	0,00	0	0,00

III. ÖZ SERMAYE	132.591.427	100,00	59.241.431	100,00	39.309.124	100,00
A. Sermaye	63.504.000	47,89	63.504.000	107,20	17.640.000	44,88
B. Sermaye Taahhütleri (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
C. Emisyon Primi	30.903	0,02	30.903	0,05	1.555	0,00
D. Yeniden Değerleme Değer Artışı	74.849.025	56,45	28.856.038	48,71	17.717.967	45,07
1. Duran Varlıklardaki Değer Artışı	74.849.025	56,45	28.856.038	48,71	17.717.967	45,07
2. İştiraklerdeki Değer Artışı	0	0,00	0	0,00	0	0,00
3. Borsa'da Oluşan Değer Artışı	0	0,00	0	0,00	0	0,00
E. Yedekler	24.258.951	18,30	24.008.969	40,53	23.909.680	60,82
1. Yasal Yedekler	2.340.515	1,77	2.340.515	3,95	2.340.515	5,95
2. Statü Yedekleri	0	0,00	0	0,00	0	0,00
3. Özel Yedekler	249	0,00	249	0,00	249	0,00
4. Olağanüstü Yedek	21.506.820	16,22	21.506.820	36,30	21.506.820	54,71
5. Maliyet Artış Fonu	411.367	0,31	161.385	0,27	62.096	0,16
6. Serm.Eklenecek İşt.His.ve Gayr.Satış Kazancı	0	0,00	0	0,00	0	0,00
7. Geçmiş Yıl Karı	0	0,00	0	0,00	0	0,00
F. Net Dönem Karı	27.107.027	20,44	0	0,00	0	0,00
G. Dönem Zararı (-)	0	0,00	-37.198.401	-62,79	-19.960.078	-50,78
H. Geçmiş Yıllar Zararları (-)	-57.158.479	-43,11	-19.960.078	-33,69	0	0,00
1. .1999..... Yılı Zararı	-37.198.401	-28,05	0	0,00	0	0,00
2. .1998..... Yılı Zararı	-19.960.078	-15,05	-19.960.078	-33,69	0	0,00
PASİF TOPLAMI	362.459.093	100,00	162.717.339	100,00	132.868.497	100,00

İ) Karşılaştırmalı Gelir Tablosu

AYRINTILI GELİR TABLOSU (Milyon TL)

	31.12.2000	31.12.1999	31.12.1998
A. Brüt Satışlar	502.388.576	223.995.760	167.955.575
1. Yurtiçi Satışlar	336.981.307	155.954.732	128.889.165
2. Yurtdışı Satışlar	151.801.452	63.476.339	28.217.398
3. Diğer Satışlar	13.605.817	4.564.689	10.849.012
B. Satışlardan İndirimler (-)	-567.778	-356.510	-330.116
1. Satıştan İadeler (-)	-567.778	-356.510	-330.116
2. Satış İskontoları (-)	0	0	0
3. Diğer İndirimler (-)	0	0	0
C. Net Satışlar	501.820.798	223.639.250	167.625.459
D. Satışların Maliyeti (-)	-426.407.449	-191.101.803	-151.522.108
BRÜT SATIŞ KARI (ZARARI)	75.413.349	32.537.447	16.103.351
E. Faaliyet Giderleri (-)	-52.908.835	-48.702.800	-32.420.382
1. Araştırma ve Geliştirme Giderleri (-)	-6.827.808	-6.092.848	-4.717.753
2. Pazarlama, Satış ve Dağıtım Giderleri (-)	-12.960.085	-26.333.676	-17.325.964
3. Genel Yönetim Giderleri (-)	-33.120.942	-16.276.276	-10.376.665
ESAS FAALİYET KARI (ZARARI)	22.504.514	-16.165.353	-16.317.031
F. Diğer Faaliyetlerden Gelirler ve Karlar	18.860.435	16.846.453	11.793.013
1. İştiraklerden Temettü Gelirleri	0	0	0
2. Bağlı Ortaklıklardan Temettü Gelirleri	0	0	0
3. Faiz ve Diğer Temettü Gelirleri	7.989.895	2.442.627	10.590.079
4. Faaliyetle İlgili Diğer Gelirler ve Karlar	10.870.540	14.403.826	1.202.934
G. Diğer Faaliyetlerden Giderler ve Zararlar (-)	-1.183.922	-5.360.399	-743.316
H. Finansman Giderleri (-)	-11.395.942	-27.175.451	-14.327.738
1. Kısa Vadeli Borçlanma Giderleri (-)	-11.313.412	-26.915.319	-14.327.738
2. Uzun Vadeli Borçlanma Giderleri (-)	-82.530	-260.132	0
FAALİYET KARI (ZARARI)	28.785.085	-31.854.750	-19.595.072
I. Olağanüstü Gelirler ve Karlar	137.190	102.519	214.104
1. Konusu Kalmayan Karşılıklar	0	0	0
2. Önceki Dönem Gelir ve Karları	8.813	25.354	0
3. Diğer Olağanüstü Gelirler ve Karlar	128.377	77.165	214.104
J. Olağanüstü Giderler ve Zararlar (-)	-1.815.248	-5.446.170	-579.110
1. Çalışmayan Kısım Giderleri ve Zararları (-)	-1.774.776	-5.357.681	-469.764
2. Önceki Dönem Gider ve Zararları (-)	-7.424	-46.266	0
3. Diğer Olağanüstü Giderler ve Zararlar (-)	-33.048	-42.223	-109.346
DÖNEM KARI (ZARARI)	27.107.027	-37.198.401	-19.960.078
K. Ödenecek Vergi ve Yasal Yükümlülükler (-)	0	0	0
NET DÖNEM KARI (ZARARI)	27.107.027	-37.198.401	-19.960.078



J) Gelir Tablosu Değişim Tablosu

AYRINTILI GELİR TABLOSU (Milyon TL)	31.12.2000	31.12.1999	Değişim (%)	31.12.1998	Değişim (%)
A. Brüt Satışlar	502.388.576	223.995.760	124,3	167.955.575	33,4
1. Yurtiçi Satışlar	336.981.307	155.954.732	116,1	128.889.165	21,0
2. Yurtdışı Satışlar	151.801.452	63.476.339	139,1	28.217.398	125,0
3. Diğer Satışlar	13.605.817	4.564.689	198,1	10.849.012	-57,9
B. Satışlardan İndirimler (-)	-567.778	-356.510	59,3	-330.116	8,0
1. Satıştan İadeler (-)	-567.778	-356.510	59,3	-330.116	8,0
2. Satış İskontoları (-)	0	0		0	
3. Diğer İndirimler (-)	0	0		0	
C. Net Satışlar	501.820.798	223.639.250	124,4	167.625.459	33,4
D. Satışların Maliyeti (-)	-426.407.449	-191.101.803	123,1	-151.522.108	26,1
BRÜT SATIŞ KARI (ZARARI)	75.413.349	32.537.447	131,8	16.103.351	102,1
E. Faaliyet Giderleri (-)	-52.908.835	-48.702.800	8,6	-32.420.382	50,2
1. Araştırma ve Geliştirme Giderleri (-)	-6.827.808	-6.092.848	12,1	-4.717.753	29,1
2. Pazarlama, Satış ve Dağıtım Giderleri (-)	-12.960.085	-26.333.676	-50,8	-17.325.964	52,0
3. Genel Yönetim Giderleri (-)	-33.120.942	-16.276.276	103,5	-10.376.665	56,9
ESAS FAALİYET KARI (ZARARI)	22.504.514	-16.165.353	-239,2	-16.317.031	-0,9
F. Diğer Faaliyetlerden Gelirler ve Karlar	18.860.435	16.846.453	12,0	11.793.013	42,9
1. İştiraklerden Temettü Gelirleri	0	0		0	
2. Bağlı Ortaklıklardan Temettü Gelirleri	0	0		0	
3. Faiz ve Diğer Temettü Gelirleri	7.989.895	2.442.627	227,1	10.590.079	-76,9
4. Faaliyetle İlgili Diğer Gelirler ve Karlar	10.870.540	14.403.826	-24,5	1.202.934	1.097,4
G. Diğer Faaliyetlerden Giderler ve Zararlar (-)	-1.183.922	-5.360.399	-77,9	-743.316	621,1
H. Finansman Giderleri (-)	-11.395.942	-27.175.451	-58,1	-14.327.738	89,7
1. Kısa Vadeli Borçlanma Giderleri (-)	-11.313.412	-26.915.319	-58,0	-14.327.738	87,9
2. Uzun Vadeli Borçlanma Giderleri (-)	-82.530	-260.132	-68,3	0	
FAALİYET KARI (ZARARI)	28.785.085	-31.854.750	-190,4	-19.595.072	62,6
I. Olağanüstü Gelirler ve Karlar	137.190	102.519	33,8	214.104	-52,1
1. Konusu Kalmayan Karşılıklar	0	0		0	
2. Önceki Dönem Gelir ve Karları	8.813	25.354	-65,2	0	
3. Diğer Olağanüstü Gelirler ve Karlar	128.377	77.165	66,4	214.104	-64,0
J. Olağanüstü Giderler ve Zararlar (-)	-1.815.248	-5.446.170	-66,7	-579.110	840,4
1. Çalışmayan Kısım Giderleri ve Zararları (-)	-1.774.776	-5.357.681	-66,9	-469.764	1.040,5
2. Önceki Dönem Gider ve Zararları (-)	-7.424	-46.266	-84,0	0	
3. Diğer Olağanüstü Giderler ve Zararlar (-)	-33.048	-42.223	-21,7	-109.346	-61,4
DÖNEM KARI (ZARARI)	27.107.027	-37.198.401	-172,9	-19.960.078	86,4
K. Ödenecek Vergi ve Yasal Yükümlülükler (-)	0	0		0	
NET DÖNEM KARI (ZARARI)	27.107.027	-37.198.401	-172,9	-19.960.078	86,4



K) Net Satışların Yüzdesi Tablosu

AYRINTILI GELİR TABLOSU (Milyon TL)	31.12.2000	Pay (%)	31.12.1999	Pay (%)	31.12.1998	Pay (%)
A. Brüt Satışlar	502.388.576	100,1	223.995.760	100,2	167.955.575	100,2
1. Yurtiçi Satışlar	336.981.307	67,2	155.954.732	69,7	128.889.165	76,9
2. Yurtdışı Satışlar	151.801.452	30,3	63.476.339	28,4	28.217.398	16,8
3. Diğer Satışlar	13.605.817	2,7	4.564.689	2,0	10.849.012	6,5
B. Satışlardan İndirimler (-)	-567.778	-0,1	-356.510	-0,2	-330.116	-0,2
1. Satıştan İadeler (-)	-567.778	-0,1	-356.510	-0,2	-330.116	-0,2
2. Satış İskontoları (-)	0	0,0	0	0,0	0	0,0
3. Diğer İndirimler (-)	0	0,0	0	0,0	0	0,0
C. Net Satışlar	501.820.798	100,0	223.639.250	100,0	167.625.459	100,0
D. Satışların Maliyeti (-)	-426.407.449	-85,0	-191.101.803	-85,5	-151.522.108	-90,4
BRÜT SATIŞ KARI (ZARARI)	75.413.349	15,0	32.537.447	14,5	16.103.351	9,6
E. Faaliyet Giderleri (-)	-52.908.835	-10,5	-48.702.800	-21,8	-32.420.382	-19,3
1. Araştırma ve Geliştirme Giderleri (-)	-6.827.808	-1,4	-6.092.848	-2,7	-4.717.753	-2,8
2. Pazarlama, Satış ve Dağıtım Giderleri (-)	-12.960.085	-2,6	-26.333.676	-11,8	-17.325.964	-10,3
3. Genel Yönetim Giderleri (-)	-33.120.942	-6,6	-16.276.276	-7,3	-10.376.665	-6,2
ESAS FAALİYET KARI (ZARARI)	22.504.514	4,5	-16.165.353	-7,2	-16.317.031	-9,7
F. Diğer Faaliyetlerden Gelirler ve Karlar	18.860.435	3,8	16.846.453	7,5	11.793.013	7,0
1. İştiraklerden Temettü Gelirleri	0	0,0	0	0,0	0	0,0
2. Bağlı Ortaklıklardan Temettü Gelirleri	0	0,0	0	0,0	0	0,0
3. Faiz ve Diğer Temettü Gelirleri	7.989.895	1,6	2.442.627	1,1	10.590.079	6,3
4. Faaliyetle İlgili Diğer Gelirler ve Karlar	10.870.540	2,2	14.403.826	6,4	1.202.934	0,7
G. Diğer Faaliyetlerden Gid. ve Zararlar (-)	-1.183.922	-0,2	-5.360.399	-2,4	-743.316	-0,4
H. Finansman Giderleri (-)	-11.395.942	-2,3	-27.175.451	-12,2	-14.327.738	-8,5
1. Kısa Vadeli Borçlanma Giderleri (-)	-11.313.412	-2,3	-26.915.319	-12,0	-14.327.738	-8,5
2. Uzun Vadeli Borçlanma Giderleri (-)	-82.530	0,0	-260.132	-0,1	0	0,0
FAALİYET KARI (ZARARI)	28.785.085	5,7	-31.854.750	-14,2	-19.595.072	-11,7
I. Olağanüstü Gelirler ve Karlar	137.190	0,0	102.519	0,0	214.104	0,1
1. Konusu Kalmayan Karşılıklar	0	0,0	0	0,0	0	0,0
2. Önceki Dönem Gelir ve Karları	8.813	0,0	25.354	0,0	0	0,0
3. Diğer Olağanüstü Gelirler ve Karlar	128.377	0,0	77.165	0,0	214.104	0,1
J. Olağanüstü Giderler ve Zararlar (-)	-1.815.248	-0,4	-5.446.170	-2,4	-579.110	-0,3
1. Çalışmayan Kısım Gid. ve Zararları (-)	-1.774.776	-0,4	-5.357.681	-2,4	-469.764	-0,3
2. Önceki Dönem Gider ve Zararları (-)	-7.424	0,0	-46.266	0,0	0	0,0
3. Diğer Olağanüstü Giderler ve Zararlar (-)	-33.048	0,0	-42.223	0,0	-109.346	-0,1
DÖNEM KARI (ZARARI)	27.107.027	5,4	-37.198.401	-16,6	-19.960.078	-11,9
K. Ödenecek Vergi ve Yasal Yük. (-)	0	0,0	0	0,0	0	0,0
NET DÖNEM KARI (ZARARI)	27.107.027	5,4	-37.198.401	-16,6	-19.960.078	-11,9

Ek 2: B Firmasının 1998-1999-2000 Yılı Mali Tabloları**A) Karşılaştırmalı Aktif Tablosu**

A K T İ F (Varlıklar)	<u>31.12.2000</u>	<u>31.12.1999</u>	<u>31.12.1998</u>
DÖNEN VARLIKLAR	247.371.863	131.454.919	44.225.811
Hazır Değerler	96.866.914	23.846.763	8.843.800
Menkul Kıymetler (Net)	0	5.478.075	9.714.700
Kısa Vadeli Ticari Alacaklar	97.960.885	47.933.447	12.477.240
Diğer Kısa Vadeli Alacaklar	927.334	564.529	1.344.201
Stoklar (Net)	50.996.958	41.014.690	11.596.644
Diğer Dönen Varlıklar	619.772	12.617.415	249.226
DURAN VARLIKLAR	61.894.893	54.689.859	39.129.027
Uzun Vadeli Ticari Alacaklar	18.447	8.776	7.532
Diğer Uzun Vadeli Alacaklar	0	0	0
Finansal Duran Varlıklar	0	0	0
Maddi Duran Varlıklar (net)	60.966.203	54.225.199	39.121.495
Brüt	229.611.099	153.577.113	92.037.104
Birikmiş Amortisman	168.644.896	99.351.914	52.915.609
Diğer Duran Varlıklar	0	31.032	0
Maddi Olmayan Duran Varlıklar (Net)	910.243	424.852	0
A K T İ F (Varlıklar) T O P L A M I	309.266.756	186.144.778	83.354.838

B) Aktif Değişim Tablosu

A K T İ F (Varlıklar)	31.12.2000	31.12.1999	Değişim (%)	31.12.1998	Değişim (%)
DÖNEN VARLIKLAR	247.371.863	131.454.919	-46,9	44.225.811	-66,4
Hazır Değerler	96.866.914	23.846.763	-75,4	8.843.800	-62,9
Menkul Kıymetler (Net)	0	5.478.075	-	9.714.700	77,3
Kısa Vadeli Ticari Alacaklar	97.960.885	47.933.447	-51,1	12.477.240	-74,0
Diğer Kısa Vadeli Alacaklar	927.334	564.529	-39,1	1.344.201	138,1
Stoklar (Net)	50.996.958	41.014.690	-19,6	11.596.644	-71,7
Diğer Dönen Varlıklar	619.772	12.617.415	1.935,8	249.226	-98,0
DURAN VARLIKLAR	61.894.893	54.689.859	-11,6	39.129.027	-28,5
Uzun Vadeli Ticari Alacaklar	18.447	8.776	-52,4	7.532	-14,2
Diğer Uzun Vadeli Alacaklar	0	0	-	0	-
Finansal Duran Varlıklar	0	0	-	0	-
Maddi Duran Varlıklar (net)	60.966.203	54.225.199	-11,1	39.121.495	-27,9
Brüt	229.611.099	153.577.113	-33,1	92.037.104	-40,1
Birikmiş Amortisman	168.644.896	99.351.914	-41,1	52.915.609	-46,7
Diğer Duran Varlıklar	0	31.032	-	0	-100,0
Maddi Olmayan Duran Varlıklar (Net)	910.243	424.852	-53,3	0	-100,0
A K T İ F (Varlıklar) T O P L A M I	309.266.756	186.144.778	-39,8	83.354.838	-55,2

C) Aktifin Yüzdesi Tablosu

A K T İ F (Varlıklar)	31.12.2000	Pay (%)	31.12.1999	Pay (%)	31.12.1998	Pay (%)
DÖNEN VARLIKLAR	247.371.863	80,0	131.454.919	70,6	44.225.811	53,1
Hazır Değerler	96.866.914	31,3	23.846.763	12,8	8.843.800	10,6
Menkul Kıymetler (Net)	0	0,0	5.478.075	2,9	9.714.700	11,7
Kısa Vadeli Ticari Alacaklar	97.960.885	31,7	47.933.447	25,8	12.477.240	15,0
Diğer Kısa Vadeli Alacaklar	927.334	0,3	564.529	0,3	1.344.201	1,6
Stoklar (Net)	50.996.958	16,5	41.014.690	22,0	11.596.644	13,9
Diğer Dönen Varlıklar	619.772	0,2	12.617.415	6,8	249.226	0,3
DURAN VARLIKLAR	61.894.893	20,0	54.689.859	29,4	39.129.027	46,9
Uzun Vadeli Ticari Alacaklar	18.447	0,0	8.776	0,0	7.532	0,0
Diğer Uzun Vadeli Alacaklar	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Finansal Duran Varlıklar	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Maddi Duran Varlıklar (net)	60.966.203	19,7	54.225.199	29,1	39.121.495	46,9
Brüt	229.611.099	74,2	153.577.113	82,5	92.037.104	110,4
Birikmiş Amortisman	168.644.896	54,5	99.351.914	53,4	52.915.609	63,5
Diğer Duran Varlıklar	0	0,0	31.032	0,0	0	0,0
Maddi Olmayan Duran Varlıklar (Net)	910.243	0,3	424.852	0,2	0	0,0
A K T İ F (Varlıklar) T O P L A M I	309.266.756	100,0	186.144.778	100,0	83.354.838	100,0

D) Ara Kalemlerin Yüzdesi Tablosu

A K T İ F (Varlıklar)	31.12.2000	Pay (%)	31.12.1999	Pay (%)	31.12.1998	Pay (%)
DÖNEN VARLIKLAR	247.371.863	100,0	131.454.919	100,0	44.225.811	100,0
Hazır Değerler	96.866.914	39,2	23.846.763	18,1	8.843.800	20,0
Menkul Kıymetler (Net)	0	0,0	5.478.075	4,2	9.714.700	22,0
Kısa Vadeli Ticari Alacaklar	97.960.885	39,6	47.933.447	36,5	12.477.240	28,2
Diğer Kısa Vadeli Alacaklar	927.334	0,4	564.529	0,4	1.344.201	3,0
Stoklar (Net)	50.996.958	20,6	41.014.690	31,2	11.596.644	26,2
Diğer Dönen Varlıklar	619.772	0,3	12.617.415	9,6	249.226	0,6
DURAN VARLIKLAR	61.894.893	100,0	54.689.859	100,0	39.129.027	100,0
Uzun Vadeli Ticari Alacaklar	18.447	0,0	8.776	0,0	7.532	0,0
Diğer Uzun Vadeli Alacaklar	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Finansal Duran Varlıklar	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Maddi Duran Varlıklar (net)	60.966.203	98,5	54.225.199	99,2	39.121.495	100,0
Brüt	229.611.099	371,0	153.577.113	280,8	92.037.104	235,2
Birikmiş Amortisman	168.644.896	272,5	99.351.914	181,7	52.915.609	135,2
Diğer Duran Varlıklar	0	0,0	31.032	0,1	0	0,0
Maddi Olmayan Duran Varlıklar (Net)	910.243	1,5	424.852	0,8	0	0,0
A K T İ F (Varlıklar) T O P L A M I	309.266.756	100,0	186.144.778	100,0	83.354.838	100,0

Pasif**E) Karşılaştırmalı Pasif Tablosu**

P A S İ F (Kaynaklar)	<u>31.12.2000</u>	<u>31.12.1999</u>	<u>31.12.1998</u>
KISA VADELİ BORÇLAR	91.938.449	60.206.446	22.875.916
Finansal Borçlar	14.948.528	3.353.190	988.071
Ticari Borçlar	33.947.505	33.590.851	11.455.171
Diğer Borçlar	7.382.368	8.304.069	10.432.674
Ödenecek Vergi ve Diğer Yükümlülükler	3.825.452	1.223.919	0
Borç ve Gider Karşılıkları	29.690.005	11.884.372	0
Diğer Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar	2.144.591	1.850.045	0
UZUN VADELİ BORÇLAR	204.872	334.927	446.435
Finansal Borçlar	204.872	334.927	446.435
Ticari Borçlar	0	0	0
Diğer Borçlar	0	0	0
Borç ve Gider Karşılıkları	0	0	0
ÖZKAYNAKLAR	217.123.435	125.603.405	60.032.487
Ödenmiş Sermaye	64.843.000	50.843.000	21.049.000
Sermaye	64843000	50.843.000	21.049.000
Ödenmemiş Sermaye	0	0	0
Sermaye Yedekleri	26.979.550	14.820.831	8.263.104
Kar Yedekleri	17.104.038	9.187.545	5.258.279
Geçmiş Yıl Karları	0	0	0
Geçmiş Yıl Zararları	0	0	0
Dönem Net Karı Vergi Sonrası	108.196.847	50.752.029	25.462.104
P A S İ F (Kaynaklar) T O P L A M I	309.266.756	186.144.778	83.354.838

F) Pasif Değişim Tablosu

P A S İ F (Kaynaklar)	31.12.2000	31.12.1999	Değişim (%)	31.12.1998	Değişim (%)
KISA VADELİ BORÇLAR	91.938.449	60.206.446	-34,5	22.875.916	-62,0
Finansal Borçlar	14.948.528	3.353.190	-77,6	988.071	-70,5
Ticari Borçlar	33.947.505	33.590.851	-1,1	11.455.171	-65,9
Diğer Borçlar	7.382.368	8.304.069	12,5	10.432.674	25,6
Ödenecek Vergi ve Diğer Yükümlülükler	3.825.452	1.223.919	-68,0	0	-100,0
Borç ve Gider Karşılıkları	29.690.005	11.884.372	-60,0	0	-100,0
Diğer Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar	2144591	1.850.045	-13,7	0	-100,0
UZUN VADELİ BORÇLAR	204.872	334.927	63,5	446.435	33,3
Finansal Borçlar	204.872	334.927	63,5	446.435	33,3
Ticari Borçlar	0	0	-	0	-
Diğer Borçlar	0	0	-	0	-
Borç ve Gider Karşılıkları	0	0	-	0	-
ÖZKAYNAKLAR	217.123.435	125.603.405	-42,2	60.032.487	-52,2
Ödenmiş Sermaye	64.843.000	50.843.000	-21,6	21.049.000	-58,6
Sermaye	64843000	50.843.000	-21,6	21.049.000	-58,6
Ödenmemiş Sermaye	0	0	-	0	-
Sermaye Yedekleri	26.979.550	14.820.831	-45,1	8.263.104	-44,2
Kar Yedekleri	17.104.038	9.187.545	-46,3	5.258.279	-42,8
Geçmiş Yıl Karları	0	0	-	0	-
Geçmiş Yıl Zararları	0	0	-	0	-
Dönem Net Karı Vergi Sonrası	108.196.847	50.752.029	-53,1	25.462.104	-49,8
P A S İ F (Kaynaklar) T O P L A M I	309.266.756	186.144.778	-39,8	83.354.838	-55,2

G) Pasifin Yüzdesi Tablosu

P A S İ F (Kaynaklar)	<u>31.12.2000</u>	<u>Pay (%)</u>	<u>31.12.1999</u>	<u>Pay (%)</u>	<u>31.12.1998</u>	<u>Pay (%)</u>
KISA VADELİ BORÇLAR	91.938.449	29,7	60.206.446	32,3	22.875.916	27,4
Finansal Borçlar	14.948.528	4,8	3.353.190	1,8	988.071	1,2
Ticari Borçlar	33.947.505	11,0	33.590.851	18,0	11.455.171	13,7
Diğer Borçlar	7.382.368	2,4	8.304.069	4,5	10.432.674	12,5
Ödenecek Vergi ve Diğer Yükümlülükler	3.825.452	1,2	1.223.919	0,7	0	0,0
Borç ve Gider Karşılıkları	29.690.005	9,6	11.884.372	6,4	0	0,0
Diğer Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar	2144591	0,7	1.850.045	1,0	0	0,0
UZUN VADELİ BORÇLAR	204.872	0,1	334.927	0,2	446.435	0,5
Finansal Borçlar	204.872	0,1	334.927	0,2	446.435	0,5
Ticari Borçlar	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Diğer Borçlar	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Borç ve Gider Karşılıkları	0	0,0	0	0,0	0	0,0
ÖZKAYNAKLAR	217.123.435	70,2	125.603.405	67,5	60.032.487	72,0
Ödenmiş Sermaye	64.843.000	21,0	50.843.000	27,3	21.049.000	25,3
Sermaye	64843000	21,0	50.843.000	27,3	21.049.000	25,3
Ödenmemiş Sermaye	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Sermaye Yedekleri	26.979.550	8,7	14.820.831	8,0	8.263.104	9,9
Kar Yedekleri	17.104.038	5,5	9.187.545	4,9	5.258.279	6,3
Geçmiş Yıl Karları	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Geçmiş Yıl Zararları	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Dönem Net Karı Vergi Sonrası	108.196.847	35,0	50.752.029	27,3	25.462.104	30,5
P A S İ F (Kaynaklar) T O P L A M I	309.266.756	100,0	186.144.778	100,0	83.354.838	100,0

H) Ara Kalemlerin Yüzdesi Tablosu

P A S İ F (Kaynaklar)	31.12.2000	Pay (%)	31.12.1999	Pay (%)	31.12.1998	Pay (%)
KISA VADELİ BORÇLAR	91.938.449	100,0	60.206.446	100,0	22.875.916	100,0
Finansal Borçlar	14.948.528	16,3	3.353.190	5,6	988.071	4,3
Ticari Borçlar	33.947.505	36,9	33.590.851	55,8	11.455.171	50,1
Diğer Borçlar	7.382.368	8,0	8.304.069	13,8	10.432.674	45,6
Ödenecek Vergi ve Diğer Yükümlülükler	3.825.452	4,2	1.223.919	2,0	0	0,0
Borç ve Gider Karşılıkları	29.690.005	32,3	11.884.372	19,7	0	0,0
Diğer Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar	2144591	2,3	1.850.045	3,1	0	0,0
UZUN VADELİ BORÇLAR	204.872	100,0	334.927	100,0	446.435	100,0
Finansal Borçlar	204.872	100,0	334.927	100,0	446.435	100,0
Ticari Borçlar	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Diğer Borçlar	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Borç ve Gider Karşılıkları	0	0,0	0	0,0	0	0,0
ÖZKAYNAKLAR	217.123.435	100,0	125.603.405	100,0	60.032.487	100,0
Ödenmiş Sermaye	64.843.000	29,9	50.843.000	40,5	21.049.000	35,1
Sermaye	64843000	29,9	50.843.000	40,5	21.049.000	35,1
Ödenmemiş Sermaye	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Sermaye Yedekleri	26.979.550	12,4	14.820.831	11,8	8.263.104	13,8
Kar Yedekleri	17.104.038	7,9	9.187.545	7,3	5.258.279	8,8
Geçmiş Yıl Karları	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Geçmiş Yıl Zararları	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Dönem Net Karı Vergi Sonrası	108.196.847	49,8	50.752.029	40,4	25.462.104	42,4
P A S İ F (Kaynaklar) T O P L A M I	309.266.756	100,0	186.144.778	100,0	83.354.838	100,0

D) Karşılaştırmalı Gelir Tablosu

ÖZET GELİR TABLOSU	<u>31.12.2000</u>	<u>31.12.1999</u>	<u>31.12.1998</u>
A. Brüt Satışlar	773.368.170	474.024.177	180.044.701
B. Satışlardan İndirimler (-)	72.301	1.330.315	1.031.906
C. Net Satışlar	773.295.869	472.693.862	179.012.795
D. Satışların Maliyeti (-)	606.315.476	386.060.687	145.944.225
Brüt Satışların Karı veya Zararı	166.980.393	86.633.175	33.068.570
E. Faaliyet Giderleri (-)	29.624.922	27.903.933	13.416.600
Esas Faaliyet karı veya zararı	137.355.471	58.729.242	19.651.970
F. Diğer Faaliyetlerden Doğan Gelirler ve Karlar	19.345.163	11.158.394	13.557.289
G. Diğer Faaliyetlerden Doğan Giderler ve Zararlar (-)	0	0	0
H. Finansman Giderleri (-)	2.450.446	3.540.483	851.905
Faaliyet karı veya zararı	154.250.188	66.347.153	32.357.354
I. Olağanüstü Gelirler ve Karlar	3.722.350	2.734.692	988.428
J. Olağanüstü Giderler ve Zararlar (-)	410.517	292.828	272.448
Dönem karı veya zararı	157.562.021	68.789.017	33.073.334
K. Ödenecek Vergi ve Diğer Yasal Yükümlülükler (-)	49.365.373	18.036.987	7.611.231
Net dönem karı veya zararı	108.196.648	50.752.030	25.462.103

J) Gelir Tablosu Değişim Tablosu**ÖZET GELİR TABLOSU**

	<u>31.12.2000</u>	<u>31.12.1999</u>	<u>Değişim (%)</u>	<u>31.12.1998</u>	<u>Değişim (%)</u>
A. Brüt Satışlar	773.368.170	474.024.177	-38,7	180.044.701	-62,0
B. Satışlardan İndirimler (-)	72.301	1.330.315	1.740,0	1.031.906	-22,4
C. Net Satışlar	773.295.869	472.693.862	-38,9	179.012.795	-62,1
D. Satışların Maliyeti (-)	606.315.476	386.060.687	-36,3	145.944.225	-62,2
Brüt Satışların Karı veya Zararı	166.980.393	86.633.175	-48,1	33.068.570	-61,8
E. Faaliyet Giderleri (-)	29.624.922	27.903.933	-5,8	13.416.600	-51,9
Esas Faaliyet karı veya zararı	137.355.471	58.729.242	-57,2	19.651.970	-66,5
F. Diğer Faaliyetlerden Doğan Gelirler ve Karlar	19.345.163	11.158.394	-42,3	13.557.289	21,5
G. Diğer Faaliyetlerden Doğan Giderler ve Zararlar (-)	0	0	-	0	-
H. Finansman Giderleri (-)	2.450.446	3.540.483	44,5	851.905	-75,9
Faaliyet karı veya zararı	154.250.188	66.347.153	-57,0	32.357.354	-51,2
I. Olağanüstü Gelirler ve Karlar	3.722.350	2.734.692	-26,5	988.428	-63,9
J. Olağanüstü Giderler ve Zararlar (-)	410.517	292.828	-28,7	272.448	-7,0
Dönem karı veya zararı	157.562.021	68.789.017	-56,3	33.073.334	-51,9
K. Ödenecek Vergi ve Diğer Yasal Yük. (-)	49.365.373	18.036.987	-63,5	7.611.231	-57,8
Net dönem karı veya zararı	108.196.648	50.752.030	-53,1	25.462.103	-49,8

K) Net Satışların Yüzdesi Tablosu

ÖZET GELİR TABLOSU	31.12.2000	Pay (%)	31.12.1999	Pay (%)	31.12.1998	Pay (%)
A. Brüt Satışlar	773.368.170	100,0	474.024.177	100,3	180.044.701	100,6
B. Satışlardan İndirimler (-)	72.301	0,0	1.330.315	0,3	1.031.906	0,6
C. Net Satışlar	773.295.869	100,0	472.693.862	100,0	179.012.795	100,0
D. Satışların Maliyeti (-)	606.315.476	78,4	386.060.687	81,7	145.944.225	81,5
Brüt Satışların Karı veya Zararı	166.980.393	21,6	86.633.175	18,3	33.068.570	18,5
E. Faaliyet Giderleri (-)	29.624.922	3,8	27.903.933	5,9	13.416.600	7,5
Esas Faaliyet karı veya zararı	137.355.471	17,8	58.729.242	12,4	19.651.970	11,0
F. Diğer Faaliyetlerden Doğan Gel. ve Karlar	19.345.163	2,5	11.158.394	2,4	13.557.289	7,6
G. Diğer Faaliyetlerden Doğan Giderler ve Zararlar (-)	0	0,0	0	0,0	0	0,0
H. Finansman Giderleri (-)	2.450.446	0,3	3.540.483	0,7	851.905	0,5
Faaliyet karı veya zararı	154.250.188	19,9	66.347.153	14,0	32.357.354	18,1
I. Olağanüstü Gelirler ve Karlar	3.722.350	0,5	2.734.692	0,6	988.428	0,6
J. Olağanüstü Giderler ve Zararlar (-)	410.517	0,1	292.828	0,1	272.448	0,2
Dönem karı veya zararı	157.562.021	20,4	68.789.017	14,6	33.073.334	18,5
K. Ödenecek Vergi ve Diğer Yasal Yük.(-)	49.365.373	6,4	18.036.987	3,8	7.611.231	4,3
Net dönem karı veya zararı	108.196.648	14,0	50.752.030	10,7	25.462.103	14,2

Ek:3 C Firmasının 1998-1999-2000 Yılı Mali Tabloları

A) Karşılaştırmalı Aktif Tablosu

	31.12.2000	31.12.1999	31.12.1998
DÖNEN VARLIKLAR	224.378.966	135.123.294	60.604.343
Hazır Değerler	100.529.136	66.938.992	3.950.908
Kasa	6.210	31.730	1.697
Bankalar	100.522.926	66.907.262	3.949.185
Diğer Hazır Değerler	0	0	26
Menkul Kıymetler	32.095.615	12.905.233	12.710.687
Hisse Senetleri	0	0	0
Özel Kesim Tahvil Senetleri ve Bonoları	0	0	0
Kamu Kesimi Tahvil Senetleri ve Bonoları	32.095.615	12.905.233	12.710.687
Diğer Menkul Kıymetler	0	0	0
Menkul Kıymetler Değer Düşüklüğü Karş.(-)			
Kısa Vadeli Ticari Alacaklar	33.490.565	35.620.678	18.748.214
Alıcılar	32.969.224	34.313.960	17.403.721
Alacak Senetleri	370.516	1.277.171	1.292.499
Alacak Senetleri Reeskontu (-)	(68.855)	(32.557)	(64.188)
Verilen Depozito ve Teminatlar	25.746	6.393	6.230
Diğer Kısa Vadeli Ticari Alacaklar	217.445	79.222	133.463
Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	(23.511)	(23.511)	(23.511)
Diğer Kısa Vadeli Alacaklar	2.609.197	920.786	890.336
Ortaklardan Alacaklar	0	0	0
İştiraklerden Alacaklar	0	0	0
Bağlı Ortaklardan Alacaklar	0	0	0
Kısa Vadeli Diğer Alacaklar	2.609.197	920.786	890.336
Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0	0
Stoklar	41.560.236	15.335.576	19.748.600
İlk Madde ve Malzeme	18.250.499	7.701.820	9.011.181
Yarı Mamuller	27.640	21.395	13.537
Ara Mamuller	0	0	0
Mamuller	3.747.225	239.702	3.796.250
Emtia	16.669.313	6.583.061	5.595.079
Diğer Stoklar	0	0	0
Stok Değer Düşüklüğü Karşılığı (-)	0	0	0
Verilen Sipariş Avansları	2.865.559	789.598	1.332.553
Diğer Dönen Varlıklar	14.094.217	3.402.029	4.555.598
DURAN VARLIKLAR	168.444.472	74.099.160	28.793.440
Uzun Vadeli Ticari Alacaklar	3.355	3.355	3.355
Alıcılar	0	0	0
Alacak Senetleri	0	0	0
Alacak Senetleri Reeskontu (-)			
Verilen Depozito ve Teminatlar	3.355	3.355	3.355
Diğer Uzun Vadeli Ticari Alacaklar	0	0	0
Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0	0
Diğer Uzun Vadeli Alacaklar	0	0	73.464
Ortaklardan Alacaklar	0	0	0
İştiraklerden Alacaklar	0	0	0
Bağlı Ortaklardan Alacaklar	0	0	0
Uzun Vadeli Diğer Alacaklar	0	0	73.464
Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0	0
Finansal Duran Varlıklar	6.453.911	3.486.855	1.468.055
Bağlı Menkul Kıymetler	0	0	0
Bağlı Menkul Kıymet Değer Düşüş Karşılığı (-)	0	0	0
İştirakler	6.617.711	3.650.655	1.468.055

İştiraklere Sermaye Taahhütleri (-)	(163.800)	(163.800)	0
İştirakler Değer Düşüş Karşılığı (-)	0	0	0
Bağlı Ortaklıklar	0	0	0
Bağlı Ortaklara Sermaye Taahhütleri (-)	0	0	0
Bağlı Ortaklık Değer Düşüş Karşılığı (-)	0	0	0
Diğer Finansal Duran Varlıklar	0	0	0
Maddi Duran Varlıklar	161.724.745	70.427.102	27.039.002
Arazi ve Arsalar	461.572	285	285
Yerüstü ve Yeraltı Düzenleri	11.912.454	3.559.730	2.172.167
Binalar	61.969.214	21.554.362	7.086.891
Makina Tesis ve Cihazlar	221.151.174	97.798.735	36.740.843
Taşıt Araç ve Gereçleri	4.293.842	2.418.534	1.284.750
Döşeme ve Demirbaşlar	14.979.808	7.040.545	4.113.021
Diğer Maddi Duran Varlıklar	0	0	17.257
Birikmiş Amortismanlar (-)	(176.657.269)	(76.206.377)	(33.776.749)
Yapılmakta Olan Yatırımlar	8.519.107	7.540.073	667.025
Verilen Sipariş Avansları	15.094.843	6.721.215	8.733.512
Maddi Olmayan Duran Varlıklar	262.461	181.848	209.564
Kuruluş ve Teşkilatlanma Giderleri	0	0	0
Haklar	232.672	150.166	179.782
Araştırma ve Geliştirme Giderleri	0	0	0
Diğer Maddi Olmayan Duran Varlıklar	29.789	31.682	29.782
Verilen Avanslar	0	0	0
Diğer Duran Varlıklar			
TOPLAM AKTİFLER (VARLIKLAR)	392.823.438	209.222.454	89.397.783

B) Aktif Değişim Tablosu

	31.12.2000	31.12.1999	Değişim (%)	31.12.1998	Değişim (%)
DÖNEN VARLIKLAR	224.378.966	135.123.294	66,1	60.604.343	123,0
Hazır Değerler	100.529.136	66.938.992	50,2	3.950.908	1.594,3
Kasa	6.210	31.730	-80,4	1.697	1.769,8
Bankalar	100.522.926	66.907.262	50,2	3.949.185	1.594,2
Diğer Hazır Değerler	0	0	-	26	-100,0
Menkul Kıymetler	32.095.615	12.905.233	148,7	12.710.687	1,5
Hisse Senetleri	0	0	-	0	-
Özel Kesim Tahvil Senetleri ve Bon.	0	0	-	0	-
Kamu Kesimi Tahvil Sent. ve Bon.	32.095.615	12.905.233	148,7	12.710.687	1,5
Diğer Menkul Kıymetler	0	0	-	0	-
Menkul Kıy. Değ.Düşüklüğü Karş.(-)			-		-
Kısa Vadeli Ticari Alacaklar	33.490.565	35.620.678	-6,0	18.748.214	90,0
Alıcılar	32.969.224	34.313.960	-3,9	17.403.721	97,2
Alacak Senetleri	370.516	1.277.171	-71,0	1.292.499	-1,2
Alacak Senetleri Reeskontu (-)	(68.855)	(32.557)	111,5	(64.188)	-49,3
Verilen Depozito ve Teminatlar	25.746	6.393	302,7	6.230	2,6
Diğer Kısa Vadeli Ticari Alacaklar	217.445	79.222	174,5	133.463	-40,6
Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	(23.511)	(23.511)	0,0	(23.511)	0,0
Diğer Kısa Vadeli Alacaklar	2.609.197	920.786	183,4	890.336	3,4
Ortaklardan Alacaklar	0	0	-	0	-
İştiraklerden Alacaklar	0	0	-	0	-
Bağlı Ortaklardan Alacaklar	0	0	-	0	-
Kısa Vadeli Diğer Alacaklar	2.609.197	920.786	183,4	890.336	3,4
Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0	-	0	-
Stoklar	41.560.236	15.335.576	171,0	19.748.600	-22,3
İlk Madde ve Malzeme	18.250.499	7.701.820	137,0	9.011.181	-14,5
Yarı Mamuller	27.640	21.395	29,2	13.537	58,0
Ara Mamuller	0	0	-	0	-
Mamuller	3.747.225	239.702	1.463,3	3.796.250	-93,7
Emtia	16.669.313	6.583.061	153,2	5.595.079	17,7
Diğer Stoklar	0	0	-	0	-
Stok Değer Düşüklüğü Karşılığı (-)	0	0	-	0	-
Verilen Sipariş Avansları	2.865.559	789.598	262,9	1.332.553	-40,7
Diğer Dönen Varlıklar	14.094.217	3.402.029	314,3	4.555.598	-25,3
DURAN VARLIKLAR	168.444.472	74.099.160	127,3	28.793.440	157,3
Uzun Vadeli Ticari Alacaklar	3.355	3.355	0,0	3.355	0,0
Alıcılar	0	0	-	0	-
Alacak Senetleri	0	0	-	0	-
Alacak Senetleri Reeskontu (-)			-		-
Verilen Depozito ve Teminatlar	3.355	3.355	0,0	3.355	0,0
Diğer Uzun Vadeli Ticari Alacaklar	0	0	-	0	-
Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0	-	0	-
Diğer Uzun Vadeli Alacaklar	0	0	-	73.464	-100,0
Ortaklardan Alacaklar	0	0	-	0	-
İştiraklerden Alacaklar	0	0	-	0	-
Bağlı Ortaklardan Alacaklar	0	0	-	0	-
Uzun Vadeli Diğer Alacaklar	0	0	-	73.464	-100,0
Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0	-	0	-
Finansal Duran Varlıklar	6.453.911	3.486.855	85,1	1.468.055	137,5
Bağlı Menkul Kıymetler	0	0	-	0	-
Bağlı Men.Kıy.Değer Düşüş Karş. (-)	0	0	-	0	-
İştirakler	6.617.711	3.650.655	81,3	1.468.055	148,7
İştiraklere Sermaye Taahhütleri (-)	(163.800)	(163.800)	0,0	0	-

İştirakler Değer Düşüş Karşılığı (-)	0	0	-	0	-
Bağlı Ortaklıklar	0	0	-	0	-
Bağlı Ortaklara Serm.Taahhütleri (-)	0	0	-	0	-
Bağlı Ortaklık Değ.Düşüş Karş. (-)	0	0	-	0	-
Diğer Finansal Duran Varlıklar	0	0	-	0	-
Maddi Duran Varlıklar	161.724.745	70.427.102	129,6	27.039.002	160,5
Arazi ve Arsalar	461.572	285	161.855,1	285	0,0
Yerüstü ve Yeraltı Düzenleri	11.912.454	3.559.730	234,6	2.172.167	63,9
Binalar	61.969.214	21.554.362	187,5	7.086.891	204,1
Makina Tesis ve Cihazlar	221.151.174	97.798.735	126,1	36.740.843	166,2
Taşıt Araç ve Gereçleri	4.293.842	2.418.534	77,5	1.284.750	88,2
Döşeme ve Demirbaşlar	14.979.808	7.040.545	112,8	4.113.021	71,2
Diğer Maddi Duran Varlıklar	0	0	-	17.257	-100,0
Birikmiş Amortismanlar (-)	(176.657.269)	(76.206.377)	131,8	(33.776.749)	125,6
Yapılmakta Olan Yatırımlar	8.519.107	7.540.073	13,0	667.025	1.030,4
Verilen Sipariş Avansları	15.094.843	6.721.215	124,6	8.733.512	-23,0
Maddi Olmayan Duran Varlıklar	262.461	181.848	44,3	209.564	-13,2
Kuruluş ve Teşkilatlanma Giderleri	0	0	-	0	-
Haklar	232.672	150.166	54,9	179.782	-16,5
Araştırma ve Geliştirme Giderleri	0	0	-	0	-
Diğer Maddi Olmayan Duran Varlıklar	29.789	31.682	-6,0	29.782	6,4
Verilen Avanslar	0	0	-	0	-
Diğer Duran Varlıklar					
TOPLAM AKTİFLER (VARLIKLAR)	392.823.438	209.222.454	87,8	89.397.783	134,0

C) Aktifin Yüzdesi Tablosu

	31.12.2000	Pay (%)	31.12.1999	Pay (%)	31.12.1998	Pay (%)
DÖNEN VARLIKLAR	224.378.966	57,12	135.123.294	64,58	60.604.343	67,79
Hazır Değerler	100.529.136	25,59	66.938.992	31,99	3.950.908	4,42
Kasa	6.210	0,00	31.730	0,02	1.697	0,00
Bankalar	100.522.926	25,59	66.907.262	31,98	3.949.185	4,42
Diğer Hazır Değerler	0	0,00	0	0,00	26	0,00
Menkul Kıymetler	32.095.615	8,17	12.905.233	6,17	12.710.687	14,22
Hisse Senetleri	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Özel Kesim Tahvil Senetleri ve Bonoları	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Kamu Kesimi Tahvil Senetleri ve Bonoları	32.095.615	8,17	12.905.233	6,17	12.710.687	14,22
Diğer Menkul Kıymetler	0	0,00	0	0,00	0	0,00
5. Menkul Kıymetler Değer Düşüklüğü Karş.(-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Kısa Vadeli Ticari Alacaklar	33.490.565	8,53	35.620.678	17,03	18.748.214	20,97
Alıcılar	32.969.224	8,39	34.313.960	16,40	17.403.721	19,47
Alacak Senetleri	370.516	0,09	1.277.171	0,61	1.292.499	1,45
Alacak Senetleri Reeskontu (-)	(68.855)	-0,02	(32.557)	-0,02	(64.188)	-0,07
Verilen Depozito ve Teminatlar	25.746	0,01	6.393	0,00	6.230	0,01
Diğer Kısa Vadeli Ticari Alacaklar	217.445	0,06	79.222	0,04	133.463	0,15
Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	(23.511)	-0,01	(23.511)	-0,01	(23.511)	-0,03
Diğer Kısa Vadeli Alacaklar	2.609.197	0,66	920.786	0,44	890.336	1,00
Ortaklardan Alacaklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
İştiraklerden Alacaklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Bağlı Ortaklardan Alacaklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Kısa Vadeli Diğer Alacaklar	2.609.197	0,66	920.786	0,44	890.336	1,00
Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Stoklar	41.560.236	10,58	15.335.576	7,33	19.748.600	22,09
İlk Madde ve Malzeme	18.250.499	4,65	7.701.820	3,68	9.011.181	10,08
Yarı Mamuller	27.640	0,01	21.395	0,01	13.537	0,02
Ara Mamuller	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Mamuller	3.747.225	0,95	239.702	0,11	3.796.250	4,25
Emtia	16.669.313	4,24	6.583.061	3,15	5.595.079	6,26
Diğer Stoklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Stok Değer Düşüklüğü Karşılığı (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Verilen Sipariş Avansları	2.865.559	0,73	789.598	0,38	1.332.553	1,49
Diğer Dönen Varlıklar	14.094.217	3,59	3.402.029	1,63	4.555.598	5,10
DURAN VARLIKLAR	168.444.472	42,88	74.099.160	35,42	28.793.440	32,21
Uzun Vadeli Ticari Alacaklar	3.355	0,00	3.355	0,00	3.355	0,00
Alıcılar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Alacak Senetleri	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Alacak Senetleri Reeskontu (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Verilen Depozito ve Teminatlar	3.355	0,00	3.355	0,00	3.355	0,00
Diğer Uzun Vadeli Ticari Alacaklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Diğer Uzun Vadeli Alacaklar	0	0,00	0	0,00	73.464	0,08
Ortaklardan Alacaklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
İştiraklerden Alacaklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Bağlı Ortaklardan Alacaklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Uzun Vadeli Diğer Alacaklar	0	0,00	0	0,00	73.464	0,08
Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Finansal Duran Varlıklar	6.453.911	1,64	3.486.855	1,67	1.468.055	1,64
Bağlı Menkul Kıymetler	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Bağlı Menkul Kıymet Değer Düşüş Karşılığı (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
İştirakler	6.617.711	1,68	3.650.655	1,74	1.468.055	1,64
İştiraklere Sermaye Taahhütleri (-)	(163.800)	-0,04	(163.800)	-0,08	0	0,00

İştirakler Değer Düşüş Karşılığı (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Bağlı Ortaklıklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Bağlı Ortaklara Sermaye Taahhütleri (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Bağlı Ortaklık Değer Düşüş Karşılığı (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Diğer Finansal Duran Varlıklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Maddi Duran Varlıklar	161.724.745	41,17	70.427.102	33,66	27.039.002	30,25
Arazi ve Arsalar	461.572	0,12	285	0,00	285	0,00
Yerüstü ve Yeraltı Düzenleri	11.912.454	3,03	3.559.730	1,70	2.172.167	2,43
Binalar	61.969.214	15,78	21.554.362	10,30	7.086.891	7,93
Makina Tesis ve Cihazlar	221.151.174	56,30	97.798.735	46,74	36.740.843	41,10
Taşıt Araç ve Gereçleri	4.293.842	1,09	2.418.534	1,16	1.284.750	1,44
Döşeme ve Demirbaşlar	14.979.808	3,81	7.040.545	3,37	4.113.021	4,60
Diğer Maddi Duran Varlıklar	0	0,00	0	0,00	17.257	0,02
Birikmiş Amortismanlar (-)	(176.657.269)	-44,97	(76.206.377)	-36,42	(33.776.749)	-37,78
Yapılmakta Olan Yatırımlar	8.519.107	2,17	7.540.073	3,60	667.025	0,75
Verilen Sipariş Avansları	15.094.843	3,84	6.721.215	3,21	8.733.512	9,77
Maddi Olmayan Duran Varlıklar	262.461	0,07	181.848	0,09	209.564	0,23
Kuruluş ve Teşkilatlanma Giderleri	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Haklar	232.672	0,06	150.166	0,07	179.782	0,20
Araştırma ve Geliştirme Giderleri	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Diğer Maddi Olmayan Duran Varlıklar	29.789	0,01	31.682	0,02	29.782	0,03
Verilen Avanslar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Diğer Duran Varlıklar						
TOPLAM AKTİFLER (VARLIKLAR)	392.823.438	100,00	209.222.454	100,00	89.397.783	100,00

D) Ara Kalemlerin Yüzdesi Tablosu

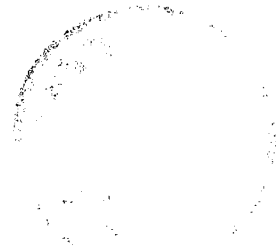
	31.12.2000	Pay (%)	31.12.1999	Pay (%)	31.12.1998	Pay (%)
DÖNEN VARLIKLAR	224.378.966	100,00	135.123.294	100,00	60.604.343	100,00
Hazır Değerler	100.529.136	44,80	66.938.992	49,54	3.950.908	6,52
Kasa	6.210	0,00	31.730	0,02	1.697	0,00
Bankalar	100.522.926	44,80	66.907.262	49,52	3.949.185	6,52
Diğer Hazır Değerler	0	0,00	0	0,00	26	0,00
Menkul Kıymetler	32.095.615	14,30	12.905.233	9,55	12.710.687	20,97
Hisse Senetleri	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Özel Kesim Tahvil Senetleri ve Bonoları	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Kamu Kesimi Tahvil Senetleri ve Bonoları	32.095.615	14,30	12.905.233	9,55	12.710.687	20,97
Diğer Menkul Kıymetler	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Menkul Kıymetler Değer Düşüklüğü Karş.(-)		0,00		0,00		0,00
Kısa Vadeli Ticari Alacaklar	33.490.565	14,93	35.620.678	26,36	18.748.214	30,94
Alıcılar	32.969.224	14,69	34.313.960	25,39	17.403.721	28,72
Alacak Senetleri	370.516	0,17	1.277.171	0,95	1.292.499	2,13
Alacak Senetleri Reeskontu (-)	(68.855)	-0,03	(32.557)	-0,02	(64.188)	-0,11
Verilen Depozito ve Teminatlar	25.746	0,01	6.393	0,00	6.230	0,01
Diğer Kısa Vadeli Ticari Alacaklar	217.445	0,10	79.222	0,06	133.463	0,22
Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	(23.511)	-0,01	(23.511)	-0,02	(23.511)	-0,04
Diğer Kısa Vadeli Alacaklar	2.609.197	1,16	920.786	0,68	890.336	1,47
Ortaklardan Alacaklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
İştiraklerden Alacaklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Bağlı Ortaklardan Alacaklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Kısa Vadeli Diğer Alacaklar	2.609.197	1,16	920.786	0,68	890.336	1,47
Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Stoklar	41.560.236	18,52	15.335.576	11,35	19.748.600	32,59
İlk Madde ve Malzeme	18.250.499	8,13	7.701.820	5,70	9.011.181	14,87
Yarı Mamuller	27.640	0,01	21.395	0,02	13.537	0,02
Ara Mamuller	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Mamuller	3.747.225	1,67	239.702	0,18	3.796.250	6,26
Emtia	16.669.313	7,43	6.583.061	4,87	5.595.079	9,23
Diğer Stoklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Stok Değer Düşüklüğü Karşılığı (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Verilen Sipariş Avansları	2.865.559	1,28	789.598	0,58	1.332.553	2,20
Diğer Dönen Varlıklar	14.094.217	6,28	3.402.029	2,52	4.555.598	7,52
DURAN VARLIKLAR	168.444.472	100,00	74.099.160	100,00	28.793.440	100,00
Uzun Vadeli Ticari Alacaklar	3.355	0,00	3.355	0,00	3.355	0,01
Alıcılar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Alacak Senetleri	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Alacak Senetleri Reeskontu (-)		0,00		0,00		0,00
Verilen Depozito ve Teminatlar	3.355	0,00	3.355	0,00	3.355	0,01
Diğer Uzun Vadeli Ticari Alacaklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Diğer Uzun Vadeli Alacaklar	0	0,00	0	0,00	73.464	0,26
Ortaklardan Alacaklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
İştiraklerden Alacaklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Bağlı Ortaklardan Alacaklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Uzun Vadeli Diğer Alacaklar	0	0,00	0	0,00	73.464	0,26
Şüpheli Alacaklar Karşılığı (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Finansal Duran Varlıklar	6.453.911	3,83	3.486.855	4,71	1.468.055	5,10
Bağlı Menkul Kıymetler	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Bağlı Menkul Kıymet Değer Düşüş Karşılığı (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
İştirakler	6.617.711	3,93	3.650.655	4,93	1.468.055	5,10
İştiraklere Sermaye Taahhütleri (-)	(163.800)	-0,10	(163.800)	-0,22	0	0,00
İştirakler Değer Düşüş Karşılığı (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00

Bağlı Ortaklıklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Bağlı Ortaklara Sermaye Taahhütleri (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Bağlı Ortaklık Değer Düşüş Karşılığı (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Diğer Finansal Duran Varlıklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Maddi Duran Varlıklar	161.724.745	96,01	70.427.102	95,04	27.039.002	93,91
Arazi ve Arsalar	461.572	0,27	285	0,00	285	0,00
Yerüstü ve Yeraltı Düzenleri	11.912.454	7,07	3.559.730	4,80	2.172.167	7,54
Binalar	61.969.214	36,79	21.554.362	29,09	7.086.891	24,61
Makina Tesis ve Cihazlar	221.151.174	131,29	97.798.735	131,98	36.740.843	127,60
Taşıt Araç ve Gereçleri	4.293.842	2,55	2.418.534	3,26	1.284.750	4,46
Döşeme ve Demirbaşlar	14.979.808	8,89	7.040.545	9,50	4.113.021	14,28
Diğer Maddi Duran Varlıklar	0	0,00	0	0,00	17.257	0,06
Birikmiş Amortismanlar (-)	(176.657.269)	-104,88	(76.206.377)	-102,84	(33.776.749)	-117,31
Yapılmakta Olan Yatırımlar	8.519.107	5,06	7.540.073	10,18	667.025	2,32
Verilen Sipariş Avansları	15.094.843	8,96	6.721.215	9,07	8.733.512	30,33
Maddi Olmayan Duran Varlıklar	262.461	0,16	181.848	0,25	209.564	0,73
Kuruluş ve Teşkilatlanma Giderleri	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Haklar	232.672	0,14	150.166	0,20	179.782	0,62
Araştırma ve Geliştirme Giderleri	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Diğer Maddi Olmayan Duran Varlıklar	29.789	0,02	31.682	0,04	29.782	0,10
Verilen Avanslar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Diğer Duran Varlıklar		0,00		0,00		0,00
TOPLAM AKTİFLER (VARLIKLAR)	392.823.438	100,00	209.222.454	100,00	89.397.783	100,00

E) Karşılaştırmalı Pasif Tablosu

	31.12.2000	31.12.1999	31.12.1998
KISA VADELİ BORÇLAR	119.149.873	51.640.800	23.004.507
Finansal Borçlar	9.838.339	4.546.567	0
Banka Kredileri	2.041.821	0	0
Uzun Vadeli Kredi Anapara Taksit ve Faizleri	7.796.518	4.546.567	0
Tahvil Anapara Taksit ve Faizleri	0	0	0
Çıkarılmış Bonolar ve Senetler	0	0	0
Diğer Finansal Borçlar	0	0	0
Ticari Borçlar	47.793.661	24.991.308	10.168.266
Satıcılar	32.714.290	15.825.922	9.462.784
Borç Senetleri	15.840	12.480	6.379
Borç Senetleri Reeskontu (-)	0	(1.372)	(782)
Alınan Depozito ve Teminatlar	15.065.262	0	0
Diğer Ticari Borçlar	(1.731)	9.154.278	699.885
Diğer Kısa Vadeli Borçlar	45.950.385	19.545.939	8.694.947
Ortaklara Borçlar	471.544	333.079	204.076
İştiraklere Borçlar	0	0	0
Bağlı Ortaklara Borçlar	0	0	0
Ödenecek Giderler	5.954.248	4.654.846	3.096.636
Ödenecek Vergi Harç ve Diğer Kesintiler	7.290.968	3.402.627	3.388.741
Ertelenen ve Takside Bağlanan Devlet Alacakları	396.655	8.241	403.278
Kısa Vadeli Diğer Borçlar	31.836.970	11.147.146	1.602.216
Borç Senetleri Reeskontu(-)	0	0	0
Alınan Sipariş Avansları	115.686	11.300	8.637
Borç ve Gider Karşılıkları	15.451.802	2.545.686	4.132.657
Vergi Karşılıkları	11.742.074	591.033	2.768.650
Diğer Borç ve Gider Karşılıkları	3.709.728	1.954.653	1.364.007
UZUN VADELİ BORÇLAR	127.637.596	83.970.731	3.583.451
Finansal Borçlar	115.574.580	77.573.096	25.321
Banka Kredileri	115.574.580	77.573.096	25.321
Çıkarılmış Tahviller	0	0	0
Çıkarılmış Diğer Menkul Kıymetler	0	0	0
Diğer Finansal Borçlar	0	0	0
Ticari Borçlar	0	0	0
Satıcılar	0	0	0
Borç Senetleri	0	0	0
Borç Senetleri Reeskontu (-)	0	0	0
Alınan Depozito ve Teminatlar	0	0	0
Diğer Ticari Borçlar	0	0	0
Diğer Uzun Vadeli Borçlar	0	0	0
Ortaklara Borçlar	0	0	0
İştiraklere Borçlar	0	0	0
Bağlı Ortaklara Borçlar	0	0	0
Ertelenen ve Takside Bağlanan Devlet Alacakları	0	0	0
Uzun Vadeli Diğer Borçlar	0	0	0
Borç Senetleri Reeskontu (-)	0	0	0
Alınan Sipariş Avansları	0	0	0
Borç ve Gider Karşılıkları	12.063.016	6.397.635	3.558.130
Kıdem Tazminatı Karşılığı	12.063.016	6.397.635	3.558.130
Diğer Borç ve Gider Karşılıkları	0	0	0
ÖZ SERMAYE	146.035.969	73.610.923	62.809.825
Sermaye	29.242.500	29.242.500	1.392.500
Sermaye Taahhütleri (-)	0	0	0
Emisyon Primi	8.252	8.252	8.252
Yeniden Değerleme Artışı	42.203.827	10.743.256	12.377.397

Duran Varlıklardaki Değer Artışı	40.915.880	9.657.364	11.678.605
İştiraklerdeki Değer Artışı	1.287.947	1.085.892	698.792
Borsada Oluşan Değer Artışı	0	0	0
Yedekler	33.760.841	32.366.607	17.571.777
Yasal Yedekler	2.746.569	2.684.053	2.684.053
Statü Yedekleri	0	0	0
Özel Yedekler	2	2	1.250.002
Olağanüstü Yedek	30.688.098	29.500.304	13.500.406
Maliyet Artış Fonu	326.172	182.248	137.316
Serm.Ekle.İşt.His.Sat.Karı/Gayrimen.Sat.Karı	0	0	0
Net Dönem Karı	40.820.549	1.250.308	31.459.899
Geçmiş Yıl Karı	0	0	0
Dönem Zararı (-)	0	0	0
Geçmiş Yıl Zararları (-)	0	0	0
1.Yıl Zararı	0	0	0
2.Yıl Zararı	0	0	0
TOPLAM PASİFLER	392.823.438	209.222.454	89.397.783



F) Pasif Değişim Tablosu

	31.12.2000	31.12.1999	Değişim (%)	31.12.1998	Değişim (%)
KISA VADELİ BORÇLAR	119.149.873	51.640.800	130,7	23.004.507	124,5
Finansal Borçlar	9.838.339	4.546.567	116,4	0	-
Banka Kredileri	2.041.821	0	-	0	-
Uzun Vadeli Kredi Anapara Taksit ve Faizleri	7.796.518	4.546.567	71,5	0	-
Tahvil Anapara Taksit ve Faizleri	0	0	-	0	-
Çıkarılmış Bonolar ve Senetler	0	0	-	0	-
Diğer Finansal Borçlar	0	0	-	0	-
Ticari Borçlar	47.793.661	24.991.308	91,2	10.168.266	145,8
Satıcılar	32.714.290	15.825.922	106,7	9.462.784	67,2
Borç Senetleri	15.840	12.480	26,9	6.379	95,6
Borç Senetleri Reeskontu (-)	0	(1.372)	-100,0	(782)	75,4
Alınan Depozito ve Teminatlar	15.065.262	-	-	-	-
Diğer Ticari Borçlar	(1.731)	9.154.278	-100,0	699.885	1.208,0
Diğer Kısa Vadeli Borçlar	45.950.385	19.545.939	135,1	8.694.947	124,8
Ortaklara Borçlar	471.544	333.079	41,6	204.076	63,2
İştiraklere Borçlar	0	0	-	0	-
Bağlı Ortaklara Borçlar	0	0	-	0	-
Ödenecek Giderler	5.954.248	4.654.846	27,9	3.096.636	50,3
Ödenecek Vergi Harç ve Diğer Kesintiler	7.290.968	3.402.627	114,3	3.388.741	0,4
Ertelenen ve Taksitle Bağlanan Devlet Alacakları	396.655	8.241	4.713,2	403.278	-98,0
Kısa Vadeli Diğer Borçlar	31.836.970	11.147.146	185,6	1.602.216	595,7
Borç Senetleri Reeskontu(-)	0	0	-	0	-
Alınan Sipariş Avansları	115.686	11.300	923,8	8.637	30,8
Borç ve Gider Karşılıkları	15.451.802	2.545.686	507,0	4.132.657	-38,4
Vergi Karşılıkları	11.742.074	591.033	1.886,7	2.768.650	-78,7
Diğer Borç ve Gider Karşılıkları	3.709.728	1.954.653	89,8	1.364.007	43,3
UZUN VADELİ BORÇLAR	127.637.596	83.970.731	52,0	3.583.451	2.243,3
Finansal Borçlar	115.574.580	77.573.096	49,0	25.321	306.258,7
Banka Kredileri	115.574.580	77.573.096	49,0	25.321	306.258,7
Çıkarılmış Tahviller	0	0	-	0	-
Çıkarılmış Diğer Menkul Kıymetler	0	0	-	0	-
Diğer Finansal Borçlar	0	0	-	0	-
Ticari Borçlar	0	0	-	0	-
Satıcılar	0	0	-	0	-
Borç Senetleri	0	0	-	0	-
Borç Senetleri Reeskontu (-)	0	0	-	0	-
Alınan Depozito ve Teminatlar	0	0	-	0	-
Diğer Ticari Borçlar	0	0	-	0	-
Diğer Uzun Vadeli Borçlar	0	0	-	0	-
Ortaklara Borçlar	0	0	-	0	-
İştiraklere Borçlar	0	0	-	0	-
Bağlı Ortaklara Borçlar	0	0	-	0	-
Ertelenen ve Taksitle Bağlanan Devlet Alacakları	0	0	-	0	-
Uzun Vadeli Diğer Borçlar	0	0	-	0	-
Borç Senetleri Reeskontu (-)	0	0	-	0	-
Alınan Sipariş Avansları	0	0	-	0	-
Borç ve Gider Karşılıkları	12.063.016	6.397.635	88,6	3.558.130	79,8
Kıdem Tazminatı Karşılığı	12.063.016	6.397.635	88,6	3.558.130	79,8
Diğer Borç ve Gider Karşılıkları	0	0	-	0	-
ÖZ SERMAYE	146.035.969	73.610.923	98,4	62.809.825	17,2
Sermaye	29.242.500	29.242.500	0,0	1.392.500	2.000,0
Sermaye Taahhütleri (-)	0	0	-	0	-
Emisyon Primi	8.252	8.252	0,0	8.252	0,0

Yeniden Değerleme Artışı	42.203.827	10.743.256	292,8	12.377.397	-13,2
Duran Varlıklardaki Değer Artışı	40.915.880	9.657.364	323,7	11.678.605	-17,3
İştiraklerdeki Değer Artışı	1.287.947	1.085.892	18,6	698.792	55,4
Borsada Oluşan Değer Artışı	0	0	-	0	-
Yedekler	33.760.841	32.366.607	4,3	17.571.777	84,2
Yasal Yedekler	2.746.569	2.684.053	2,3	2.684.053	0,0
Statü Yedekleri	0	0	-	0	-
Özel Yedekler	2	2	0,0	1.250.002	-100,0
Olağanüstü Yedek	30.688.098	29.500.304	4,0	13.500.406	118,5
Maliyet Artış Fonu	326.172	182.248	79,0	137.316	32,7
Serm.Ekle.İşt.His.Sat.Kar/Gayrimen.Sat.Kar	0	0	-	0	-
Net Dönem Karı	40.820.549	1.250.308	3.164,8	31.459.899	-96,0
Geçmiş Yıl Karı	0		-		-
Dönem Zararı (-)	0	0	-	0	-
Geçmiş Yıl Zararları (-)	0	0	-	0	-
1.Yıl Zararı	0	0	-	0	-
2.Yıl Zararı	0	0	-	0	-
			-		-
TOPLAM PASİFLER	392.823.438	209.222.454	87,8	89.397.783	134,0

G) Pasifin Yüzdesi Tablosu

	31.12.2000	Pay (%)	31.12.1999	Pay (%)	31.12.1998	Pay (%)
KISA VADELİ BORÇLAR	119.149.873	30,33	51.640.800	24,68	23.004.507	25,73
Finansal Borçlar	9.838.339	2,50	4.546.567	2,17	0	0,00
Banka Kredileri	2.041.821	0,52	0	0,00	0	0,00
Uzun Vadeli Kredi Anapara Taksit ve Faizleri	7.796.518	1,98	4.546.567	2,17	0	0,00
Tahvil Anapara Taksit ve Faizleri	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Çıkarılmış Bonolar ve Senetler	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Diğer Finansal Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Ticari Borçlar	47.793.661	12,17	24.991.308	11,94	10.168.266	11,37
Satıcılar	32.714.290	8,33	15.825.922	7,56	9.462.784	10,59
Borç Senetleri	15.840	0,00	12.480	0,01	6.379	0,01
Borç Senetleri Reeskontu (-)	0	0,00	(1.372)	0,00	(782)	0,00
Alınan Depozito ve Teminatlar	15.065.262	3,84		0,00		0,00
Diğer Ticari Borçlar	(1.731)	0,00	9.154.278	4,38	699.885	0,78
Diğer Kısa Vadeli Borçlar	45.950.385	11,70	19.545.939	9,34	8.694.947	9,73
Ortaklara Borçlar	471.544	0,12	333.079	0,16	204.076	0,23
İştiraklere Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Bağlı Ortaklara Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Ödenecek Giderler	5.954.248	1,52	4.654.846	2,22	3.096.636	3,46
Ödenecek Vergi Harç ve Diğer Kesintiler	7.290.968	1,86	3.402.627	1,63	3.388.741	3,79
Ertelenen ve Taksitli Bağlanan Devlet Alac.	396.655	0,10	8.241	0,00	403.278	0,45
Kısa Vadeli Diğer Borçlar	31.836.970	8,10	11.147.146	5,33	1.602.216	1,79
Borç Senetleri Reeskontu(-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Alınan Sipariş Avansları	115.686	0,03	11.300	0,01	8.637	0,01
Borç ve Gider Karşılıkları	15.451.802	3,93	2.545.686	1,22	4.132.657	4,62
Vergi Karşılıkları	11.742.074	2,99	591.033	0,28	2.768.650	3,10
Diğer Borç ve Gider Karşılıkları	3.709.728	0,94	1.954.653	0,93	1.364.007	1,53
UZUN VADELİ BORÇLAR	127.637.596	32,49	83.970.731	40,13	3.583.451	4,01
Finansal Borçlar	115.574.580	29,42	77.573.096	37,08	25.321	0,03
Banka Kredileri	115.574.580	29,42	77.573.096	37,08	25.321	0,03
Çıkarılmış Tahviller	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Çıkarılmış Diğer Menkul Kıymetler	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Diğer Finansal Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Ticari Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Satıcılar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Borç Senetleri	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Borç Senetleri Reeskontu (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Alınan Depozito ve Teminatlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Diğer Ticari Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Diğer Uzun Vadeli Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Ortaklara Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
İştiraklere Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Bağlı Ortaklara Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Ertelenen ve Taksitli Bağlanan Devlet Alac.	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Uzun Vadeli Diğer Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Borç Senetleri Reeskontu (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Alınan Sipariş Avansları	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Borç ve Gider Karşılıkları	12.063.016	3,07	6.397.635	3,06	3.558.130	3,98
Kıdem Tazminatı Karşılığı	12.063.016	3,07	6.397.635	3,06	3.558.130	3,98
Diğer Borç ve Gider Karşılıkları	0	0,00	0	0,00	0	0,00
ÖZ SERMAYE	146.035.969	37,18	73.610.923	35,18	62.809.825	70,26
Sermaye	29.242.500	7,44	29.242.500	13,98	1.392.500	1,56
Sermaye Taahhütleri (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Emisyon Primi	8.252	0,00	8.252	0,00	8.252	0,01
Yeniden Değerleme Artışı	42.203.827	10,74	10.743.256	5,13	12.377.397	13,85

Duran Varlıklardaki Değer Artışı	40.915.880	10,42	9.657.364	4,62	11.678.605	13,06
İştiraklerdeki Değer Artışı	1.287.947	0,33	1.085.892	0,52	698.792	0,78
Borsada Oluşan Değer Artışı	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Yedekler	33.760.841	8,59	32.366.607	15,47	17.571.777	19,66
Yasal Yedekler	2.746.569	0,70	2.684.053	1,28	2.684.053	3,00
Statü Yedekleri	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Özel Yedekler	2	0,00	2	0,00	1.250.002	1,40
Olağanüstü Yedek	30.688.098	7,81	29.500.304	14,10	13.500.406	15,10
Maliyet Artış Fonu	326.172	0,08	182.248	0,09	137.316	0,15
Serm.Ekle.İşt.His.Sat.Kar/Gayrimen.Sat.Kar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Net Dönem Karı	40.820.549	10,39	1.250.308	0,60	31.459.899	35,19
Geçmiş Yıl Karı	0	0,00		0,00		0,00
Dönem Zararı (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Geçmiş Yıl Zararları (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
1.Yıl Zararı	0	0,00	0	0,00	0	0,00
2.Yıl Zararı	0	0,00	0	0,00	0	0,00
TOPLAM PASİFLER	392.823.438	100,00	209.222.454	100,00	89.397.783	100,00



H) Ara Kalemlerin Yüzdesi Tablosu

	31.12.2000	Pay (%)	31.12.1999	Pay (%)	31.12.1998	Pay (%)
KISA VADELİ BORÇLAR	119.149.873	100,00	51.640.800	100,00	23.004.507	100,00
Finansal Borçlar	9.838.339	8,26	4.546.567	8,80	0	0,00
Banka Kredileri	2.041.821	1,71	0	0,00	0	0,00
Uzun Vadeli Kredi Anapara Taksit ve Faizleri	7.796.518	6,54	4.546.567	8,80	0	0,00
Tahvil Anapara Taksit ve Faizleri	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Çıkarılmış Bonolar ve Senetler	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Diğer Finansal Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Ticari Borçlar	47.793.661	40,11	24.991.308	48,39	10.168.266	44,20
Satıcılar	32.714.290	27,46	15.825.922	30,65	9.462.784	41,13
Borç Senetleri	15.840	0,01	12.480	0,02	6.379	0,03
Borç Senetleri Reeskontu (-)	0	0,00	(1.372)	0,00	(782)	0,00
Alınan Depozito ve Teminatlar	15.065.262	12,64		0,00		0,00
Diğer Ticari Borçlar	(1.731)	0,00	9.154.278	17,73	699.885	3,04
Diğer Kısa Vadeli Borçlar	45.950.385	38,57	19.545.939	37,85	8.694.947	37,80
Ortaklara Borçlar	471.544	0,40	333.079	0,64	204.076	0,89
İştiraklere Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Bağlı Ortaklara Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Ödenecek Giderler	5.954.248	5,00	4.654.846	9,01	3.096.636	13,46
Ödenecek Vergi Harç ve Diğer Kesintiler	7.290.968	6,12	3.402.627	6,59	3.388.741	14,73
Ertelenen ve Takside Bağlanan Devlet Alacakları	396.655	0,33	8.241	0,02	403.278	1,75
Kısa Vadeli Diğer Borçlar	31.836.970	26,72	11.147.146	21,59	1.602.216	6,96
Borç Senetleri Reeskontu(-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Alınan Sipariş Avansları	115.686	0,10	11.300	0,02	8.637	0,04
Borç ve Gider Karşılıkları	15.451.802	12,97	2.545.686	4,93	4.132.657	17,96
Vergi Karşılıkları	11.742.074	9,85	591.033	1,14	2.768.650	12,04
Diğer Borç ve Gider Karşılıkları	3.709.728	3,11	1.954.653	3,79	1.364.007	5,93
UZUN VADELİ BORÇLAR	127.637.596	100,00	83.970.731	100,00	3.583.451	100,00
Finansal Borçlar	115.574.580	90,55	77.573.096	92,38	25.321	0,71
Banka Kredileri	115.574.580	90,55	77.573.096	92,38	25.321	0,71
Çıkarılmış Tahviller	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Çıkarılmış Diğer Menkul Kıymetler	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Diğer Finansal Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Ticari Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Satıcılar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Borç Senetleri	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Borç Senetleri Reeskontu (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Alınan Depozito ve Teminatlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Diğer Ticari Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Diğer Uzun Vadeli Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Ortaklara Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
İştiraklere Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Bağlı Ortaklara Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Ertelenen ve Takside Bağlanan Devlet Alacakları	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Uzun Vadeli Diğer Borçlar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Borç Senetleri Reeskontu (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Alınan Sipariş Avansları	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Borç ve Gider Karşılıkları	12.063.016	9,45	6.397.635	7,62	3.558.130	99,29
Kıdem Tazminatı Karşılığı	12.063.016	9,45	6.397.635	7,62	3.558.130	99,29
Diğer Borç ve Gider Karşılıkları	0	0,00	0	0,00	0	0,00
ÖZ SERMAYE	146.035.969	100,00	73.610.923	100,00	62.809.825	100,00
Sermaye	29.242.500	20,02	29.242.500	39,73	1.392.500	2,22
Sermaye Taahhütleri (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Emisyon Primi	8.252	0,01	8.252	0,01	8.252	0,01
Yeniden Değerleme Artışı	42.203.827	28,90	10.743.256	14,59	12.377.397	19,71

Duran Varlıklardaki Değer Artışı	40.915.880	28,02	9.657.364	13,12	11.678.605	18,59
İştiraklerdeki Değer Artışı	1.287.947	0,88	1.085.892	1,48	698.792	1,11
Borsada Oluşan Değer Artışı	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Yedekler	33.760.841	23,12	32.366.607	43,97	17.571.777	27,98
Yasal Yedekler	2.746.569	1,88	2.684.053	3,65	2.684.053	4,27
Statü Yedekleri	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Özel Yedekler	2	0,00	2	0,00	1.250.002	1,99
Olağanüstü Yedek	30.688.098	21,01	29.500.304	40,08	13.500.406	21,49
Maliyet Artış Fonu	326.172	0,22	182.248	0,25	137.316	0,22
Serm.Ekle.İşt.His.Sat.Karı/Gayrimen.Sat.Karı	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Net Dönem Karı	40.820.549	27,95	1.250.308	1,70	31.459.899	50,09
Geçmiş Yıl Karı	0	0,00		0,00		0,00
Dönem Zararı (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Geçmiş Yıl Zararları (-)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
1.Yıl Zararı	0	0,00	0	0,00	0	0,00
2.Yıl Zararı	0	0,00	0	0,00	0	0,00
TOPLAM PASİFLER	392.823.438	100,00	209.222.454	100,00	89.397.783	100,00



I) Karşılaştırmalı Gelir Tablosu

GELİR TABLOSU	31.12.2000	31.12.1999	31.12.1998
Brüt Satışlar	663.854.826	281.457.980	196.457.385
Yurtiçi Satışlar	653.623.875	278.067.520	193.373.803
Yurtdışı Satışlar	7.980.314	2.426.612	2.034.306
Diğer Satışlar	2.250.637	963.848	1.049.276
Satışlardan İndirimler (-)	(27.892.115)	(14.322.602)	(8.045.014)
Satışdan İadeler	(3.988.931)	(2.324.758)	(1.476.401)
Satış İskontoları	(23.725.570)	(11.895.094)	(6.517.721)
Diğer İndirimler	(177.614)	(102.750)	(50.892)
Net Satışlar	635.962.711	267.135.378	188.412.371
Satışların Maliyeti (-)	(468.999.446)	(203.486.156)	(138.368.613)
BRÜT SATIŞ KARLARI veya ZARARLARI	166.963.265	63.649.222	50.043.758
Faaliyet Giderleri (-)	(103.835.386)	(53.952.117)	(28.605.106)
Araştırma ve Geliştirme Giderleri	(47.199.443)	(22.443.558)	(6.020.165)
Pazarlama Satış ve Dağıtım Giderleri	(30.265.869)	(18.202.988)	(14.427.068)
Genel Yönetim Giderleri	(26.370.074)	(13.305.571)	(8.157.873)
ESAS FAALİYET KARI veya ZARARI	63.127.879	9.697.105	21.438.652
Diğer Faaliyetlerden Gelirler ve Karlar	44.595.151	26.916.609	13.767.043
İştiraklerden Temettü Gelirleri	3.333.000	1.747.892	44.474
Bağlı Ortaklardan Temettü Geliri	0	0	0
Faiz ve Diğer Temettü Gelirleri	40.337.178	24.026.696	12.843.830
Faaliyetlerle İlgili Diğer Gelir ve Karlar	924.973	1.142.021	878.739
Diğer Faaliyetler Gider ve Zararları (-)	(3.300.641)	(1.998.534)	(655.406)
Finansman Giderleri (-)	(8.452.861)	(16.435.633)	(152.621)
Kısa Vadeli Borçlanma Giderleri	(1.926.693)	(2.308.022)	(146.422)
Uzun Vadeli Borçlanma Giderleri	(6.526.168)	(14.127.611)	(6.199)
FAALİYET KARI veya ZARARI	95.969.528	18.179.547	34.397.668
Olağanüstü Gelirler ve Karlar	1.341.707	103.303	32.241
Konusu Kalmayan Karşılıklar	0	0	0
Önceki Dönem Gelir ve Karları	1.228.550	16.163	4.763
Diğer Olağanüstü Gelirler ve Karlar	113.157	87.140	27.478
Olağanüstü Gideler ve Zararlar (-)	(44.748.612)	(16.441.509)	(201.360)
Çalışmayan Kısım Giderleri ve Zararları	(44.746.848)	(16.394.205)	0
Önceki Dönem Gider ve Zararları	(284)	(40.874)	(191.062)
Diğer Olağanüstü Giderler ve Zararlar	(1.480)	(6.430)	(10.298)
DÖNEM KARI veya ZARARI	52.562.623	1.841.341	34.228.549
Ödenecek Vergi ve Diğer Yasal Yükümlükler (-)	(11.742.074)	(591.033)	(2.768.650)
NET DÖNEM KARI veya ZARARI	40.820.549	1.250.308	31.459.899

J) Gelir Tablosu Değişim Tablosu

GELİR TABLOSU

	31.12.2000	31.12.1999	Değişim (%)	31.12.1998	Değişim (%)
Brüt Satışlar	663.854.826	281.457.980	135,9	196.457.385	43,3
Yurtiçi Satışlar	653.623.875	278.067.520	135,1	193.373.803	43,8
Yurtdışı Satışlar	7.980.314	2.426.612	228,9	2.034.306	19,3
Diğer Satışlar	2.250.637	963.848	133,5	1.049.276	-8,1
Satışlardan İndirimler (-)	(27.892.115)	(14.322.602)	94,7	(8.045.014)	78,0
Satıştan İadeler	(3.988.931)	(2.324.758)	71,6	(1.476.401)	57,5
Satış İskontoları	(23.725.570)	(11.895.094)	99,5	(6.517.721)	82,5
Diğer İndirimler	(177.614)	(102.750)	72,9	(50.892)	101,9
Net Satışlar	635.962.711	267.135.378	138,1	188.412.371	41,8
Satışların Maliyeti (-)	(468.999.446)	(203.486.156)	130,5	(138.368.613)	47,1
BRÜT SATIŞ KARLARI veya ZARARLARI	166.963.265	63.649.222	162,3	50.043.758	27,2
Faaliyet Giderleri (-)	(103.835.386)	(53.952.117)	92,5	(28.605.106)	88,6
Araştırma ve Geliştirme Giderleri	(47.199.443)	(22.443.558)	110,3	(6.020.165)	272,8
Pazarlama Satış ve Dağıtım Giderleri	(30.265.869)	(18.202.988)	66,3	(14.427.068)	26,2
Genel Yönetim Giderleri	(26.370.074)	(13.305.571)	98,2	(8.157.873)	63,1
ESAS FAALİYET KARI veya ZARARI	63.127.879	9.697.105	551,0	21.438.652	-54,8
Diğer Faaliyetlerden Gelirler ve Karlar	44.595.151	26.916.609	65,7	13.767.043	95,5
İştiraklerden Temettü Gelirleri	3.333.000	1.747.892	90,7	44.474	3.830,1
Bağlı Ortaklardan Temettü Geliri	0	0	-	0	-
Faiz ve Diğer Temettü Gelirleri	40.337.178	24.026.696	67,9	12.843.830	87,1
Faaliyetlerle İlgili Diğer Gelir ve Karlar	924.973	1.142.021	-19,0	878.739	30,0
Diğer Faaliyetler Gider ve Zararları (-)	(3.300.641)	(1.998.534)	65,2	(655.406)	204,9
Finansman Giderleri (-)	(8.452.861)	(16.435.633)	-48,6	(152.621)	10.668,9
Kısa Vadeli Borçlanma Giderleri	(1.926.693)	(2.308.022)	-16,5	(146.422)	1.476,3
Uzun Vadeli Borçlanma Giderleri	(6.526.168)	(14.127.611)	-53,8	(6.199)	227.801,5
FAALİYET KARI veya ZARARI	95.969.528	18.179.547	427,9	34.397.668	-47,1
Olağanüstü Gelirler ve Karlar	1.341.707	103.303	1.198,8	32.241	220,4
Konusu Kalmayan Karşılıklar	0	0	-	0	-
Önceki Dönem Gelir ve Karları	1.228.550	16.163	7.501,0	4.763	239,3
Diğer Olağanüstü Gelirler ve Karlar	113.157	87.140	29,9	27.478	217,1
Olağanüstü Gideler ve Zararlar (-)	(44.748.612)	(16.441.509)	172,2	(201.360)	8.065,2
Çalışmayan Kısım Giderleri ve Zararları	(44.746.848)	(16.394.205)	172,9	0	-
Önceki Dönem Gider ve Zararları	(284)	(40.874)	-99,3	(191.062)	-78,6
Diğer Olağanüstü Giderler ve Zararlar	(1.480)	(6.430)	-77,0	(10.298)	-37,6
DÖNEM KARI veya ZARARI	52.562.623	1.841.341	2.754,6	34.228.549	-94,6
Ödenecek Vergi ve Diğer Yasal Yüküml.(-)	(11.742.074)	(591.033)	1.886,7	(2.768.650)	-78,7
NET DÖNEM KARI veya ZARARI	40.820.549	1.250.308	3.164,8	31.459.899	-96,0

K) Net Satışların Yüzdesi Tablosu

GELİR TABLOSU

	31.12.2000	Pay (%)	31.12.1999	Pay (%)	31.12.1998	Pay (%)
Brüt Satışlar	663.854.826	104,39	281.457.980	105,36	196.457.385	104,27
Yurtiçi Satışlar	653.623.875	102,78	278.067.520	104,09	193.373.803	102,63
Yurtdışı Satışlar	7.980.314	1,25	2.426.612	0,91	2.034.306	1,08
Diğer Satışlar	2.250.637	0,35	963.848	0,36	1.049.276	0,56
Satışlardan İndirimler (-)	(27.892.115)	-4,39	(14.322.602)	-5,36	(8.045.014)	-4,27
Satıştan İadeler	(3.988.931)	-0,63	(2.324.758)	-0,87	(1.476.401)	-0,78
Satış İskontoları	(23.725.570)	-3,73	(11.895.094)	-4,45	(6.517.721)	-3,46
Diğer İndirimler	(177.614)	-0,03	(102.750)	-0,04	(50.892)	-0,03
Net Satışlar	635.962.711	100,00	267.135.378	100,00	188.412.371	100,00
Satışların Maliyeti (-)	(468.999.446)	-73,75	(203.486.156)	-76,17	(138.368.613)	-73,44
BRÜT SATIŞ KARLARI veya ZARARLARI	166.963.265	26,25	63.649.222	23,83	50.043.758	26,56
Faaliyet Giderleri (-)	(103.835.386)	-16,33	(53.952.117)	-20,20	(28.605.106)	-15,18
Araştırma ve Geliştirme Giderleri	(47.199.443)	-7,42	(22.443.558)	-8,40	(6.020.165)	-3,20
Pazarlama Satış ve Dağıtım Giderleri	(30.265.869)	-4,76	(18.202.988)	-6,81	(14.427.068)	-7,66
Genel Yönetim Giderleri	(26.370.074)	-4,15	(13.305.571)	-4,98	(8.157.873)	-4,33
ESAS FAALİYET KARI veya ZARARI	63.127.879	9,93	9.697.105	3,63	21.438.652	11,38
Diğer Faaliyetlerden Gelirler ve Karlar	44.595.151	7,01	26.916.609	10,08	13.767.043	7,31
İştiraklerden Temettü Gelirleri	3.333.000	0,52	1.747.892	0,65	44.474	0,02
Bağlı Ortaklardan Temettü Geliri	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Faiz ve Diğer Temettü Gelirleri	40.337.178	6,34	24.026.696	8,99	12.843.830	6,82
Faaliyetlerle İlgili Diğer Gelir ve Karlar	924.973	0,15	1.142.021	0,43	878.739	0,47
Diğer Faaliyetler Gider ve Zararları (-)	(3.300.641)	-0,52	(1.998.534)	-0,75	(655.406)	-0,35
Finansman Giderleri (-)	(8.452.861)	-1,33	(16.435.633)	-6,15	(152.621)	-0,08
Kısa Vadeli Borçlanma Giderleri	(1.926.693)	-0,30	(2.308.022)	-0,86	(146.422)	-0,08
Uzun Vadeli Borçlanma Giderleri	(6.526.168)	-1,03	(14.127.611)	-5,29	(6.199)	0,00
FAALİYET KARI veya ZARARI	95.969.528	15,09	18.179.547	6,81	34.397.668	18,26
Olağanüstü Gelirler ve Karlar	1.341.707	0,21	103.303	0,04	32.241	0,02
Konusu Kalmayan Karşılıklar	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Önceki Dönem Gelir ve Karları	1.228.550	0,19	16.163	0,01	4.763	0,00
Diğer Olağanüstü Gelirler ve Karlar	113.157	0,02	87.140	0,03	27.478	0,01
Olağanüstü Gideler ve Zararlar (-)	(44.748.612)	-7,04	(16.441.509)	-6,15	(201.360)	-0,11
Çalışmayan Kısım Giderleri ve Zararları	(44.746.848)	-7,04	(16.394.205)	-6,14	0	0,00
Önceki Dönem Gider ve Zararları	(284)	0,00	(40.874)	-0,02	(191.062)	-0,10
Diğer Olağanüstü Giderler ve Zararlar	(1.480)	0,00	(6.430)	0,00	(10.298)	-0,01
DÖNEM KARI veya ZARARI	52.562.623	8,27	1.841.341	0,69	34.228.549	18,17
Ödenecek Vergi ve Diğer Yasal Yüküml.(-)	(11.742.074)	-1,85	(591.033)	-0,22	(2.768.650)	-1,47
NET DÖNEM KARI veya ZARARI	40.820.549	6,42	1.250.308	0,47	31.459.899	16,70

Ek 4 : Firmalara Ait Hesaplanmış Oranlar

	A Firması			B Firması			C Firması		
LİKİDİTE ORANLARI									
Cari Oran	1,2	0,7	1,0	2,7	2,2	1,9	1,9	2,6	2,6
Likidite Oranı	0,8	0,5	0,7	2,1	1,3	1,4	1,4	2,3	1,6
Nakit Oran	0,3	0,1	0,2	1,1	0,5	0,8	1,1	1,5	0,7
FAALİYET ORANLARI									
Vadeli Satış Oranı	13,7	16,1	24,3	12,7	10,1	7,0	5,3	13,3	10,0
Alacak Devir Hızı	9,6	5,8	5,3	10,6	15,6	11,7	18,4	9,8	13,5
Alacakların Ortalama Tahsil Süresi	50,2	58,9	88,6	46,2	37,0	25,5	19,2	48,7	36,5
Stok Devir Hızı SMM	13,6	8,8	9,0	13,2	14,7	16,5	16,5	11,6	8,5
Özsermaye Devir Hızı	5,2	4,5	4,1	4,5	5,1	3,5	5,8	3,9	3,7
Kısa Vadeli Borç Ödeme Süresi	63,6	90,0	78,5	16,0	25,9	23,4	27,4	34,1	19,7
Ortalama Vade Farkı (Borç-Alacak)	13,5	31,2	-10,0	-30,2	-11,1	-2,1	8,2	-14,5	-16,8
Dönen Varlık Devir Hızı	4,4	3,1	2,5	4,1	5,4	3,8	3,5	2,7	3,2
Aktif Devir Hızı	1,9	1,5	1,5	6,8	10,2	7,8	2,1	1,8	2,4
Maddi Duran Varlık Devir Hızı	3,4	3,0	4,5	13,4	10,1	6,3	5,5	5,5	10,2
MALİ BÜNYE ORANLARI									
Maddi Duran Varlıklar/Özsermaye	1,5	1,7	1,3	0,3	0,4	0,7	1,1	1,0	0,4
Kısa Vadeli Borç/Net Satışlar	0,3	0,4	0,5	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1
Özsermaye/Aktif	0,4	0,4	0,3	0,7	0,7	0,7	0,4	0,4	0,7
Toplam Borç/Toplam Aktif	63,4	63,6	70,4	29,8	32,5	28,0	62,8	64,8	29,7
Kısa Vadeli Borç/Toplam Borç	58,8	88,6	89,3	99,8	99,4	98,1	48,3	38,1	86,5
Faiz Karşılama Gücü	3,4	-0,4	-0,4	65,3	20,4	39,8	7,2	1,1	225,3
T.Borç/Özkaynaklar	1,7	1,7	2,4	0,4	0,5	0,4	1,7	1,8	0,4
Finansal Yapı Oranı	1,1	0,7	1,0	3,5	2,3	1,5	1,6	2,1	2,3
Kısa Vadeli Borç/Özkaynaklar	1,0	1,5	2,1	0,4	0,5	0,4	0,8	0,7	0,4
Kısa Vadeli Borç/Pasif	0,4	0,6	0,6	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3
Maddi Duran Varlıklar/Toplam Borç	0,9	0,9	0,5	0,7	0,9	1,7	0,7	0,5	1,0
Banka Kredileri/Toplam Borç	0,5	0,3	0,4	0,2	0,1	0,1	0,5	0,6	0,0
Ödenmiş Sermaye/özkaynak	0,5	1,1	0,4	0,3	0,4	0,4	0,2	0,4	0,0
Etkinlik oranı	65,0	103,9	108,7	62,48	48,93	55,19	43,0	69,9	72,2
KARLILIK ORANLARI									
Brüt Kar Marjı	15,0	14,5	9,6	21,6	18,3	18,5	26,3	23,8	26,6
Net Kar Marjı	5,4	-16,6	-11,9	14,0	10,7	14,2	6,4	0,5	16,7
Aktif Karlılık Oranı	7,5	-22,9	-15,0	50,9	37,0	39,7	13,4	0,9	38,3
Özsermaye Karlılık Oranı	20,4	-62,8	-50,8	72,6	54,8	55,1	36,0	2,5	54,5
FAİZ ÖDEME GÜCÜ ORANLARI									
Finansman Gideri/Toplam Borç	0,0	0,3	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0
Faiz Yüğü Karşılama Farkı	57,5	38,6	35,1	103,6	86,4	100,5	57,1	33,0	75,7
Faiz Karşılama Oranı	3,4	-0,4	-0,4	45,2	15,3	30,9	5,8	1,1	207,1

BÜYÜME ORANLARI										
Satışların Büyüme Hızı	124,3	33,4	48,0	63,1	163,3	64,4	135,9	43,3	41,1	
Net Kar Büyüme Hızı	172,9	-86,4	-248,6	113,2	99,3	37,3	3164,8	-96,0	17,6	
Aktif Büyüme Hızı	122,8	22,5	54,5	66,1	123,3	24,2	87,8	134,0	35,6	
Özsermaye Büyüme Hızı	123,8	50,7	-7,1	72,9	109,2	43,7	98,4	17,2	62,5	
NET BÜYÜME ORANLARI (TEFE kullanılmıştır)										
Satışların Büyüme Hızı	69,0	-18,1	-4,1	22,9	61,6	6,6	44,8	-7,2	-	
Net Kar Büyüme Hızı	105,6	-140,7	-383,5	60,7	22,4	-11,0	1904,2	-97,4	-	
Aktif Büyüme Hızı	67,9	-24,8	0,1	25,2	37,1	-19,5	15,3	51,7	-	
Özsermaye Büyüme Hızı	68,7	-7,5	-39,8	30,3	28,4	-6,9	21,8	-24,0	-	

Ek:5

500 Büyük Sanayi Kuruluşu Arasında Yer Alan Otomobil Firmaları

99 Sıra	98 Sıra	Firmalar	Üretimden Satışlar (Milyon TL)	Satış Hasılatı (Milyon TL)	Brüt Katma Değer (Milyon TL)	Öz Sermaye (Milyon TL)	Net Aktifler Top (Milyon TL)	Bil. Kârı (Milyon TL)	İhracat Tutarı (Bin \$) (Milyon TL)
4	8	Oyak-Renault Otomobil Fab. A.Ş.	464.917.105	472.693.861	114.668.806	125.603.402	186.144.774	68.789.014	612.227
11	9	Tofaş Türk Otomobil Fab. A.Ş.	223.434.483	223.639.249	11.973.423	59.241.429	462.717.338	-37.198.401	135.876
12	13	Ford Otomotiv A.Ş.	177.929.421	267.135.378	27.637.616	73.610.923	209.222.454	1.841.344	6.004
51	30	Hyundai Assan Otom. San.	74.504.714	115.862.586		14.727.332	127.600.468		3.417
101	87	Toyota	47.980.628	76.696.053	9.650.379	89.060.427	118.232.311	-792.056	3.860
149	-	Anadolı Honda Otomobilcilik	32.993.763	61.549.397	3.191.077	14.885.624	26.159.597	-1.710.373	10.845
174	134	Opel-Türkiye Ltd. Şti.	28.806.233	139.134.510	8.391.617	7.410.553	35.208.380	2.262.211	3.010

Kaynak: İstanbul Sanayi Odası,

Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçinde Otomotiv Sanayii, OSD, Eylül 2000

SUMMARY

There occurred important changes in automotive industry that was seen as locomotive for the economies in industrial countries since 1990's. To the end of 1990's technological development in world industry intensified production and merger, takeouts and intensification by co-operations number of firms declined and with this fast globalization too much capacity and competition is on air.

North American and EU countries pioneered to the development of the world automobile industry for years, yet in 1970's Japan became a competitor to the western countries by lower unit costs in production and by their total quality understanding. Nowadays, the giant trade regions; namely, EU, USA and Japan control the automobile industry. Beyond these three regions, among the countries that performed high level of development during 1990's the Asian-Pacific countries; namely South Korea, China, East European countries and Latin American countries constituted the fourth big group. In today's world, it is argued that, globalization, increasing competition, the importance of automobile industry and environmentalist behaviours will determine the position of the producing firms in the industry.

In 1998, world automobile production decreased by 2,5 percent. This cut reflected the bad results of the Asian crisis that continued in Latin America and Russia. It is seen that South Korea that recorded an extraordinary growth during 1990's was affected badly from this crisis. In 1999, by some refreshments in Asian countries and Russia, world automobile industry grew by 4,2%.

In the Turkish automobile industry that was established in the beginning of 1960's within an import substitution policy, Koç group realized montage production in the early years by a joint venture with the US Ford, Otosan, and thereafter in 1966 first domestic automobile 'Anadol' was produced by only engine and some components imported. In 1971, Tofaş, a joint venture of Koç group and Italian Fiat and Oyak-Renault a joint venture of Oyak with French Renault began production.

As the protection against imports has declined since 1990's, given special incentives on automobile industry investments and high level of increase in automobile demand caused entries by new firms, and at the end of 1990's Opel-Turkey, in October 1994 Toyota started production. In 1997 as a result of new incentives to the non-EU countries Hyundai and Honda also entered the industry.

Domestic demand on automobile industry that became locomotive industry as it employs large number of people renders high tax incomes and constitutes 65% of all over automotive market, reached to 441.133 in numbers during 1991-1995 period. Factors that affected the increase in numbers are import protection decline, several special incentives in the industry, lower level of exchange depreciation, widespread campaign programs and automobile is seen as a normal more than as a luxurious good hereafter.

In 1994, domestic demand on automobile declined by 48,1% depending on economic crisis and the consequent measures taken thereafter that caused postponing buying decisions, money going to alternative saving instruments, high consumption credit interest rates and shortening of the credit payback periods. During 1995, problems of the previous year has continued and although several campaign programs has been applied for increasing domestic demand, sales declined by 5,5%. In 1996, entering the customs union and non-price import tax decisions increased the demand on imported automobiles and total sales rose by 10,7 percent. This trend continued in 1997 and by also the increase of demand on domestic automobiles, total sales increased by 43,9 percent comparing to the previous year.

Immediately after the big crises years, Turkey entered the customs union. During the following years, increases in imports and new foreign entries affected domestic producers badly. Developments in the world such as high capacities in EU and Far East played a role increasing importation to Turkey by special price cuts. Besides, intensified competition results technological developments in the industry. New modeling each year leads the customers preferences towards higher standards.

After an improvement in the automobile sector in 1997, this time global crises affected production and sales in a negative way during the second half of 1998. As a result, production declined a little, but imported goods protected their market share. In 1999, beyond the general contraction in the economy, the earthquake stopped the production in the region for some time.

Decrease in interest rates and lost of advantage of alternative saving instruments, optimism created by the new economic program caused high level of increases in production and sales in 2000.

EU automobile market had reached a high level of satisfaction and had a decreasing productivity, which directed the EU producers to Turkish market due to Turkey's high level of buying potential. In addition, it is argued that because of the advantage of geographic position, EU will probably shift their lower technology production to Turkey and export to third countries from Turkish market.

Comparatively decreasing prices of automobiles from EU countries after customs union, increased their market share of luxurious automobiles in the market. Yet this shift in demand to luxurious goods put domestic producers into trouble. Increasing competition led them work on projects about lowering costs in production, new modeling, quality and productivity not to lose much more share in the market. In the following years, it is inevitable that to gain in competition, domestic producers should specialize on one or several categories and should also sell abroad.

Automobile industry, beyond production, is also a R&D center with its high qualified personnel. Although the importance of R&D departments is argued in several industries, R&D achieves much with projects on automobile and its components for international markets. Automobile industry is also leading new and productive developments with university and industry co-operations.

In Turkish automobile industry, beyond the troubles from high levels of imports, structural problem of high capacity and numbers of firms remains.

In the world where technology and capital is managed internationally, yet what on to struggle is to render higher additional value to be produced in the country. This will guarantee higher level of production and employment in the economy. Additional value in this meaning has a strategic importance for Turkey as in other countries. This strategic importance and high production potential of the sector should be taken carefully and developed with attention.

Results of the financial analysis of three firms producing automobile in Turkey are;

Firm A, is one of the locomotive firms in automotive industry with the highest capacity for automobile. In the beginning of 1990's the firm had over 50% market share, but began loosing its share right after foreign firms entered the industry and after customs tax became zero with the customs union in 1996.

The firm that was affected by the general economic crisis in 1999, increased its sales in 2000 with the optimism of the new economic program and consequently decreasing interest rates and realization of postponed buys of the previous year.

The firm initiated investments for the production of light commercial vehicles, and used long-term financial credit for that. Because of capital requirement, and the absence of long-term funds, investment needs was met by short-term funds in 1999 and this caused loss of working capital till 2000. Thereafter the availability of long term funds and rise in demand of automobile led to an improvement in the financial tables of the firm.

The firm made loss on its basic activities since 1997, especially with the rise in economy and higher level of production of new models as the result of previous years investments, made profit in 2000.

Firm B is also a pioneering firm in the sector. The firm, that was much successful in adapting to new conditions comparing to firm A, became leader in the market since 1997.

The firm stopped the production of two models that have higher level of domestic components and that had high level of sales, and began to produce three new automobile models and a new light commercial vehicle model to strengthen its position.

Changes in the end of 1999 reflected in 2000 financial tables became disadvantage to the firm in some aspects. With the stop of the best selling model firm worked to finish its stocks by campaigns, and in the end forward sales, inventory turnover ratio and accounts receivable turnover ratio grew against the firm. And the firm lost its advantage of the previous years over firm A in this respect.

The pioneering firm of the industry although affected badly by struggles on the introduction of new models and increases in automobile importation, enjoyed a real growth in sales by product differentiation and increase in exports to EU market.

Firm C has a structural difference from A and B, since it produces light commercial vehicles, automobiles and trucks.

The firm has a high domestic market share and has continuing investments. The firm stopped its automobile production in 2000, which has 1/3 share in its sales and started to sell imported automobiles.

The firm found long-term credit mostly for its continuing investment in 1999. In 2000 share of its short term debts in total assets increased, and because its capital was constant, its liquidity ratios declined. Yet comparing to the other firms, its liquidity ratios is still within the limits.

With its export oriented structure the firm made profit in 1999, and in 2000 its operating profit rose by 551 percent thanks to important increases in net sales and by lowering marketing and distribution costs in 2000.

As a result, from the profit point of view, firm B has an advantage in net profit margin because of lower financing costs. Since investments of firm A and C continued in 2000, these firms have important level of debt and financial costs and consequently lower level of interest cost meeting power and lower level of net profit margin comparing to firm B.

After two financial crisis, due to high level of interest rates and in economic recession, domestic demand is expected to decline, and it is argued that firms had a much competitive structure as a result of export orientation.

BC.YÜSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ