

Merhaba

Leasing sektörü 2002 yılını oldukça iyi sonuçlarla kapadı. İşlem hacminde bir önceki seneye göre dolar bazında % 81 artış kaydedildi. Bu, 2002 başında beklenen bir sonuç değildi ancak 2002'nin ikinci çeyreğinden itibaren piyasalardaki olumlu göstergeler leasing şirketlerinin hedeflerini revize etmesine neden oldu ve sektör revize edilen rakamlara ulaştı. En yüksek işlem hacmi ise son çeyrekte gerçekleşti. 2002 yılında özellikle ihracata yönelik tekstil ve diğer imalat alanlarında kapasite artışı ve yenileme yatırımları hız kazandı. Bu yatırımların bir çoğu leasinge yöneldi. Bültenimizde leasing sektörünün 2002 performansı ile ilgili bilgileri bulabilirsiniz.

Savaş koşulları nedeniyle bu yıla biraz olumsuz beklentilerle girilmesine rağmen, 2003'ün ilk çeyrek sonuçlarının da beklenenin üzerinde gerçekleşeceği tahmin ediliyor.

Öte yandan, Nisan ayında leasing işlemlerinin vergilendirilmesine yönelik değişikliklerin de yer aldığı bir Vergi Kanun tasarısı Meclis'e sunuldu. Bu yeni düzenleme ile bu güne kadar hukuki mülkiyet esasına göre vergilendirilen leasing işlemleri, Temmuz ayından itibaren ekonomik mülkiyet esasına göre vergilendirilecek. Dolayısıyla leasinge konu mal hukuki malik kiralayan şirketin bilançosu yerine ekonomik malik yani kiracının bilançosunda yer alacak. Sn. Ahmet Buldam, bu sayımızdaki yazısında bu önemli değişikliğe değiniyor. Ayrıca Başkanımız Sn. Dursun Akbulut'un konuyla ilgili görüşleri de Başkanlık bölümümüzde yer alıyor.

Görüş sayfamızın bir diğerinde, finansal raporlamada dünyadaki standartların gelişimine değinen çalışmasıyla Sermaye Piyasası Kurulu'ndan Sn. Saim Üstündağ'ın yazısı mevcut.

Sektör incelemesinde, 2002 yılında yoğun yatırım talepleriyle karşılaşılan otomotiv ve yan sanayi sektörünü incelemek istedik. Konuyla ilgili olarak Otomotiv Sanayicileri Derneği ile Taşıt Araçları Parça Sanayicileri Derneği'nin sektörel bilgi ve beklentileri içeren bilgi verici yazıları bültenimizin diğer sayfalarında yer alıyor.

Bültenimiz görüşleriyle katkıda bulunanlara teşekkür ediyoruz.

Bir sonraki sayımızda buluşmak üzere.

Sağlıcakla kalın... FİDER

Nasıl Bir Değişim ?

Ahmet BULDAM

Finansal Kiralama Kanunu (FKK) ülkemizde on sekiz yıldır yürürlükte. FİDER'de temsil edilen kırk şirket içinde onbeş yaşın üzerinde beş kuruluş sayabilirsiniz. Ayrıca ülkemizde on beş yıldan uzun bir süredir leasing yapan bir Özel Finans Kurumu, bir de Kalkınma ve Yatırım Bankası var. Finansal kiralama kuruluşları, ülkemizin kredi sistemi içinde oldukça uzun bir deneyim derinliğine sahipler. Bu dönemde kendi zaafi yüzünden faaliyetten çekilen bir tek leasing şirketi görmezsiniz. Demek ki finansal kiralama kuruluşları çalışırken kendileri zaafa düşmedikleri gibi müşterileri de zaafa düşmemiş. Finansal kiralama alacaklarının kalitesi hep yüksek ola gelmiştir. Demek ki, finansal kiralama kuruluşları ülkemizin kredi sistemi içinde oldukça sağlıklı bir deneyim derinliğini temsil ediyorlar.

Bu dönemde finans sektörü yatırım finansmanına uzak durdu. Kalkınma bankalarında bile dikkatlerin hazine operasyonlarına kaydığını gördük. Leasing kuruluşları ise statüleri gereği - sabit sermaye finansmanında uzmanlaştılar. Böylece zaman zaman leasing finansmanının orta vadeli banka kredilerini aştığı bile oldu. Kaynak vadelerinin giderek kısaldığı dönemlerde dahi kuruluşlar makul ölçüler içinde vade ve kur riski taşıyarak sermaye mallarını finanse etmeyi sürdürdü. Finansal kiralama kuruluşları ülkemizde makro açıdan yararlı ve etkin bir kredilendirme deneyimini temsil ediyorlar.

Özetle; finansal kiralama kuruluşlarından oluşan topluluk, ülkemizin kredi sisteminde uzun, sağlıklı ve makro açıdan yararlı bir birikimi barındırıyor. Sektör, 2002'nin zor koşullarında 1,3 milyar doların üzerinde sabit sermaye yatırımını finanse ederek, ekonominin iyi çalışan bir dışlisi olduğunu kanıtlamıştır. Ülkenin finansal kiralama kuruluşlarına ihtiyacı var.

Evet, Türkiye çok zor bir yapısal dönüşüm döneminden geçiyor. Bu süreçte finansal kiralama sektörü ile ilgili alınacak önlemlerin hem birbirine hem de sektörün potansiyeline uygun olması için neler yapılabilir?

Vergi Düzeninde Değişiklik

Hükümetin, finansal kiralamanın on sekiz yıllık muhasebe ve vergilendirme düzenini değiştirmeye hazırlandığı anlaşılıyor. Hazırlıkların oldukça ileri bir aşamasında sektörün önüne gelen bu değişikliğin, IMF'e verilen Niyet Mektubu ekinde söz verilen 'Vergi Reformu' kapsamında olduğu belirtiliyor. Yeni muhasebe ve vergi düzeninin temelde Uluslararası Muhasebe Standartlarına göre finansal kiralama – operasyonel kiralama ayırımına dayanacağı anlaşılıyor.

Devamı Sf. 4'de

Başkan'dan

Bilindiği üzere 4842 sayılı "Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun" kapsamında yapılan yeni düzenleme ile Finansal Kiralama işlemlerinin vergilendirilmesi, hukuki mülkiyet esasından ekonomik mülkiyet esasına kaydırılmıştır. Buna göre bir kiralama işleminde kiralanana malla ilgili her türlü ekonomik ve ticari riski kiracı üstleniyorsa, kiracı ekonomik malik sıfatıyla kiralanana maliyet bedeli üzerinde kullanım hakkı olarak aktifleştirip, amortismanına tabi tutma hakkına sahip olmaktadır.

Bu düzenleme ile Finansal Kiralama Şirketleri, kiralanana malın hukuki maliki olmasına rağmen, amortisman hakkını kaybetmekte ve yapılan işlemler bir banka gibi kredi olarak muhasebeleştirilerek vergilendirmeye tabi tutulmaktadır.

3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu kapsamında Finansal Kiralama Şirketlerinin yaptığı her sözleşmede ekonomik malik kiracı olduğundan, bundan böyle Finansal Kiralama Şirketleri, sadece yatırım kredisi veren finansal kuruluşlar haline dönüşmektedir.

Diğer taraftan dünyada leasing işlemlerinin yaygın olarak kullanıldığı gelişmiş ülkelerde, leasing şirketleri Finansal Leasing (Finansal Kiralama) işlemlerinin yanında, Operasyonel Leasing (Operasyonel Kiralama) işlemleri de yapmaktadırlar. Operasyonel Leasing işlemlerinde leasing şirketleri kredi (finansman) riski yanında kiralanana malın ekonomik ve ticari riskinin bir kısmını da üstlenerek, hem hukuki malik hem de ekonomik malik sıfatını taşımaktadırlar. Bu yöntemle özellikle teknolojileri çabuk değişen ekipmanlarda yatırımcı operasyonel leasing'i tercih edip, kira dönemi sonunda kiralanana malı iade ederek makina parkını leasing yoluyla yenilemektedir.

Sektörün yeni yapılan düzenleme ile küçülmesi kaçınılmazdır. Ancak 3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu değiştirilerek, leasing kanunu haline dönüştürülmesi ve bu düzenleme ile leasing şirketlerinin sadece kredi veren kuruluşlar halinden kurtararak, leasingin diğer ürünü olan operasyonel leasing işlemlerini yapabilecek konuma getirilmesi hem sektörün önünü açacaktır hem de bu yönü en fazla kullanan KOBİ'lerin yatırımlarını ateşleyecektir.

Yapılması zorunlu olduğu belirtilen yeni düzenleme ile ilgili olarak sektörün görüşlerini gözönünde bulunduran Maliye Bakanlığı Yetkililerine, Vergi Konseyi Üyelerine ve Meclis Komisyonunda bu konuyla ilgili değişiklik önergesi veren İktidar ve Muhalefet Partisi Milletvekillerine teşekkür ederiz. Leasing sektörünün yapılan bu yeni düzenlemeye çok çabuk adapte olarak, sektörün daralmasına imkan vermeyeceğine inanıyorum.

Saygılarımla,
Dursun AKBULUT
Yönetim Kurulu Başkanı



21. Dünya Leasing Konvansiyonu Bu Sene Roma'da

Bu sene 21.si düzenlenen World Leasing Convention 5-6 Haziran tarihlerinde Roma'da yapılacak. Her sene leasing sektöründen profesyonellerin katıldığı toplantıda, "İtalya'da Gayrimenkul Leasingi", "Leasing Piyasasında Menkulkiymetleştirme İşlemleri", "Uluslararası Muhasebe Standartlarına Yöneliş", "Cross-border Leasing'te Yaşanan Hukuki Sorunlar", "Kiracı Bakış Açısından Operasyonel Leasing" gibi konular yer alıyor. Bunun yanı sıra, Asya ve Afrika'da leasing işlemlerinin gelişmelerinin yer aldığı sunumlar da programda mevcut. Ayrıca toplantı programı dahilinde, Operasyonel leasing: Faydaları ve Riskleri konulu bir günlük çalışma toplantısı yapılacak.

FİDER'in Yeni Yönetim Kurulu Belirlendi

FİDER'in 26.Şubat tarihinde yapılan Genel Kurulu'nda 2 sene için görev yapacak olan yeni Yönetim Kurulu belirlendi. Yapılan görev dağılımı ile geçen dönem başkanı, Bnp-Ak-Dresdner Leasing Genel Müdürü Dursun Akbulut yeni dönem için de başkan olarak seçildi. Yeni dönem Yönetim Kurulu görev dağılımı aşağıdaki gibidir:

Yönetim Kurulu Başkanı	Dursun AKBULUT	(BNP-Ak-Dresdner Leasing Gn.Md)
Yönetim Kurulu Başkan Yrd.	Pelin Ferah KUBİLAY	(Dış Leasing Gn.Md)
Genel Sekreter	Mehmet ÇINAR	(TEB Leasing Gn.Md)
Mali Sekreter	Mehmet KOÇAK	(ABN-Amro Leasing Gn.Md)
Yönetim Kurulu Üyesi	Hamit AYDOĞAN	(Koçlease Gn.Md.)
Yönetim Kurulu Üyesi	Bülent TAŞAR	(Siemens Leasing Gn.Md.)
Yönetim Kurulu Üyesi	Berrin AVCILAR	(Yapı Kredi Leasing Gn.Md.)

Finans Leasing'den Bir Proje: Lease Online



Leasing sektöründe 1990 yılından beri faaliyet gösteren Finans Leasing, leasing işlemlerinin takibini kolaylaştırmak üzere web sitesinde yeni ürünü Lease Online'ı faaliyete geçirdi. (www.finansleasing.com.tr)

Bu ürünün benzeri bankacılık sisteminde kullanılmakla birlikte, leasing sektöründe bu uygulamayı ilk olarak kullanıma açan şirket olduklarını kaydeden şirket yetkilileri, bir bankanın internet sitesinden alınabilecek bilginin çok daha fazlasını müşterilerine bu hizmet aracılığıyla sunabildiklerini belirtiyorlar.

Yetkililer, bu güne kadar sektörde "online leasing" hizmetleri çerçevesinde firmalara le-

asing başvurusunda bulunabilme olanağı sağlanmakla birlikte, bu proje ile Finans Leasing'in tüm operasyonel ve mali altyapısını müşterilerine açtıklarını ve kiracı firmalara tüm finansal kiralama işlemlerini ve bunların detaylarını online takip etme imkanı sağladıklarını belirtiyorlar.

Lease Online yardımı ile kiracı firmalar, yeni başvurusu ile ilgili işlemlerin hangi aşamada olduğunu anında takip edebiliyor. Bu sayede kiracılar yapmış oldukları sözleşmelerde kira ödeme planlarını, gerçekleştirdikleri kira ödemelerini, varsa gecikmiş borçlarını ve bunlarla ilgili gecikme faizlerini görebiliyor. Ayrıca kiralanan mallar ve sigorta bilgileri ile ilgili tüm detaylara online ulaşabiliyor. Yeni başvurularda da teklif aşamasından malın teminine kadar tüm bilgiler sitede yer alıyor.

Yapı Kredi Leasing'in Uludağ'da Yarına Güvenli Yolculuk Arayışı

Yapı Kredi Leasing, klasik yönetici anlayışından işinin lideri olan yönetim anlayışına geçiş kararı olarak "Yarına Güvenli Yolculuk" programı altında çalışmalarına başladı. Bu programın ana parçalarından olan İnsan Kaynakları konusunda Şubat 2003 ten bu yana TWC firması ile devam eden çalışmaların ilk bölümü YKL'nin tüm yöneticileri ile Uludağ'da 5-6 Nisan tarihleri arasında yapılan bir toplantıda paylaşıldı ve tartışıldı.

Toplantıda, klasik koruyucu yapının iş hayatına getirdikleri/götürdükleri, üretken olmanın getirileri karşılaştırıldı ve üretkenliğin geliştirilmesi için hedef tanımlaması çalışmaları TWC danışmanlarınca yaptırıldı. YKL, toplantıda Performans Yönetim sisteminde yeni ve farklı bir yaklaşım ile yaşamına devam kararı aldı.

Böylece, şirket organizasyonunda alışlagelmiş olan terfi sistemlerinden vazgeçilerek, Performans Yönetim sisteminin Haziran 2003'de hayata geçirilmesi planlanıyor. Şirket yetkilileri, yeni yapı içinde verilen görevin yapılması kavramı yerine, sorumluluğunu ve kendisinden beklenileni iyi bilen, seçim yapıp karar alabilen etkin ekiplerin oluşabilmesi için tüm yönetim kadrosunun ortak karar aldığını ve iş planlarını yaptığını kaydetmekte.

YKL, yeni kariyer sisteminin ilk basamağı olarak, müdür yardımcılarının 19 Nisan Cumartesi günü Saklıköy'de Profil Danışmanlık tarafından Gelişim Merkezi kurularak yapılacak olan çalışmaya katılmalarını planladı. YKL'den ve TWC'den gözlemci ve danışmanların da katılacağı bu çalışma bir gün sürecek.

Bu uygulama ile çeşitli pozisyon ve fonksiyonlarda çalışan müdür yardımcısı kadrolarının gelecekteki kariyerleri için yetkinlik bazlı gelişim modelleri tanımlanmaya çalışılacak.

Yetkililer "Yarına güvenli ulaşmak bu günden başlıyor. Amacımız özellikle insana yapılan planlı yatırımın bu yolculuktaki öneminin bilinci ile müşteri memnuniyeti felsefesini hayata geçirmek" diyorlar.



Nasıl Bir Değişim ?

Ahmet BULDAM*

Baştarafı Sf. 1'de

Sektöre yakın olanlar bilir: bu konuda dünyada iki farklı muhasebe geleneğini yansıtan iki temel uluslararası belge var: IAS 17 ve FASB 13. Bu iki belgedeki kriterler büyük ölçüde aynı. Ancak, IAS Avrupa'nın 'makul değerlendirme' esasına dayalı muhasebe anlayışı doğrultusunda ölçü olarak 'yeterli' ya da 'önemli' gibi sıfatlar kullanır. FASB ise ABD muhasebe geleneğindeki kesinlik tercihini izleyip sayısal ölçüler koyar. Türkiye'deki uygulamanın IAS 17'den çok FASB 13'e yakın bir çerçeveye oturacağı kanısındayım.

Kullanılan ölçü ne olursa olsun amaç, sermaye mallarının finansmanını bu malların kiralamasından ayırmak. Birinci kümedeki işlemler, yasal (kuru) mülkiyetin el değiştirip değiştirmediklerine bakmaksızın 'kredi' şeklinde muhasebeleşecek. Böylelikle leasing şirketlerinin finansal kiralama doğan varlıkları finansal varlıklara dönüşecek, vergilendirilebilir gelirleri ise net faiz kazançlarına dayalı olarak hesaplanacak. Bu durum gerçek faaliyete uygun olduğundan, elbette muhasebenin temeli olan 'özün önceliği' ilkesine uygun. Leasing şirketleri zaten bir süredir kamu düzenleme ve denetleme otoritesine bu bazda raporlama yapmaktalar. Sağlıklı bir bünyeye sahip olan ve kiralalarını düzgün ödeyen bir kiracı için de, hukuken sahip olmadığı bir malın amortisman giderlerini ayırmak gerçek duruma daha yakın bir tablo verecek. Belirsiz olan, finansal kiralama işleminin karşılıklı iki bilançoda doğurduğu toplam katma değerin bu yöntemle daha etkin şekilde vergilendirilip vergilendirilmeyeceği.

Bu yazının yazıldığı tarihte yeni düzenlemenin alacağı şekil için çalışmalar sürdüğünden, burada teknik opsiyonları tartışmayacağım. Bunun yerine, düşünölen değişikliğin muhtemel hukuki ve operasyonel uzantılarına girmek istiyorum.

Finansal Kiralama – Operasyonel Kiralama

Finansal kiralamanın tanımı açısından FKK ile IAS-FASB arasında temel farklar var. Türk hukukuna IAS-FASB temelinde bir finansal kiralama tanımının girmesi, önemli kavram karışıklıkları doğurabilecek. FKK tanımı operasyonel anlamda 'feshedilemez asgari süre' temeline dayanır, süre sonunda mülkiyet devrini bile ölçü kabul etmez. IAS-FASB tanımı ise sözleşmedeki 'finansal amortizasyon' ile kiralananın 'ekonomik amortizasyonu' nun önemli ölçüde örtüşüp örtüşmediğini belirlemeyi amaçlar. Bu yüzden kalıntı değer ve kiralananın devir bedeliyle yakından ilgilendir.

FKK, bu doğası gereği finansal amortizasyon konusuna hiç girmemiş ancak pratikte muhasebesel amortismanın tümüyle kiralayana ait olması sonucunu veren bir kural koymuştu (FKK 7.md). Bu kural, vergi mevzuatıyla FKK'nın kesiştiği tek noktaydı. VUK'nda öngörölen asgari amortisman süresi beş yıla uzayınca bu nokta da kalmadı. Ayrıca, FKK 25. Maddedeki 'sözleşmenin kiralaayan tarafından (haklı nedenlerle) feshi' nin sonuçlarını gösteren hükümler, finansal kiralama sözleşmeleri ile finansal amortizasyon arasında kurulabilecek bağlantıları da ko-

parıyordu. Şimdi eğer muhasebe ve vergilendirme amacıyla IAS-FASB temelinde bir finansal kiralama tanımı gelirse, FKK'nda aynı ad altında yapılan tanım, finansal anlamını büyük ölçüde yitirecek. FKK sadece belirli şekil şartlarına uyan sözleşmelerdeki malik ve kiracı haklarını düzenleyen bir yasa olarak kalacak.

Öte yandan 'finansal amortizasyon' resmi bir muhasebe kavramı haline gelirse, FKK'nun 25. maddesi de dayanaksız kalacak. Sektörde gerçekleşen tek menkulleştirme operasyonunun hazırlık çalışmalarında, bu hükmün finansal kira alacaklarının kalitesine nasıl katkıda bulunduğunu gözlemiştik.

Bu nedenle 'Vergi Reformu' kapsamında finansal kiralama konusunda atılacak adımları planlarken FKK'nda, yıllardır gündemde olan ve sektörün görüşleriyle olgunlaşmış değişikliklerin ele alınmasının da zorunlu hale geleceği anlaşılıyor. Sektörü düzenleme ve denetleme yetkisinin Hazine Müsteşarlığı'ndan BDDK'na devredilmesi de yeni bir yaklaşım için bir fırsat olabilir. Bütün bu değişiklikler, kredi sisteminin bu önemli sektöründeki kuruluşların çalışmalarını düzenleyen kurallara yeni bir şekil vermek için uygun bir konjonktür oluşturuyor.

'Başka Faaliyet Yasağı'nın Geleceği ?

Finansal kiralama şirketlerinin kuruluş ve çalışma esaslarını düzenleyen yönetmeliğin 10 maddesi şöyle: 'Kiralayanlar finansal kiralama işlemleriyle doğrudan ilgili olmayan faaliyetlerde bulunamazlar.'

Bu kural, başlangıçta sektörde tablonun net olması ve denetim kolaylığı için getirilmişti. Kurulan şirketler zaten operasyonel kiralama ile ilgilenmedikleri için bu kural pek tartışılmadı. Oysa şimdi finansal kira – operasyonel kira ayrımı yeni ve net ölçülere bağlandığında bu madde şirketlerin uyum yollarını tıkayabilecek.

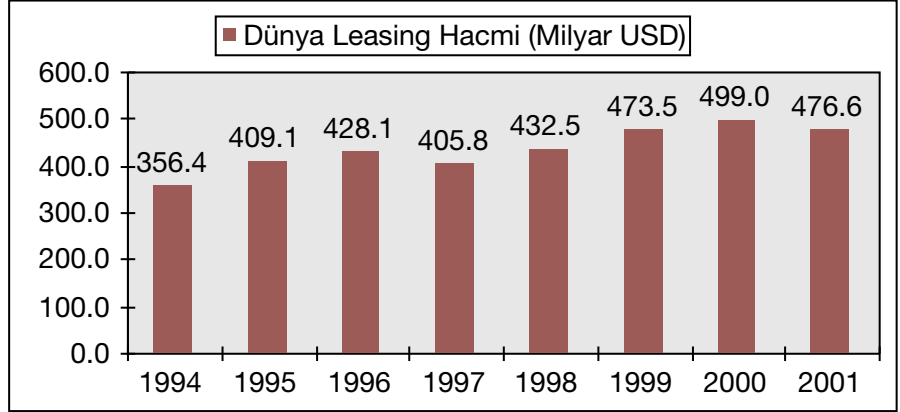
IAS-FASB tanımına uygun bir finansal kiralama sözleşmesi için ortalama 2 – 2,5 yıl vadeli kaynak gerekiyor. Bugün bu vadede kaynak yaratmak son derece zor. Bulunabilecek kaynakların koşullarına ise pek az kiracı razı olabilir. Bu durumda şirketler, kiracılarına daha kısa süreli, yenilenebilir operasyonel kiralama sözleşmeleri sunmaları anlamlı bir opsiyon olabilir. Bu ise, değindiğimiz yönetmelik hükmünün değişmesini gerektirir. Sektörün sermaye malı piyasalarındaki bilgi ve ilişki birikiminin tamamlayıcı hizmetlerle bir arada paketlenmesi ile, operasyonel kiralama anlamlı bir iş alanı haline gelebilir.

İşletmelerin yüksek devir hızlarıyla ve esnek çalışmak istedikleri: taşıt, iş makinesi, konteyner gibi sermaye stoklarının finansmanında operasyonel kiralamanın, mikro ölçekte olduğu kadar makro ölçekte de etkinliği arttıracasını unutmayalım. Finansal kiralama on sekiz yıldır kredi sisteminin iyi çalışan bir dişlisi oldu. İyi çalışan bir şey, yine iyi – ve mümkünse daha iyi - çalışacak bir şeyle değiştirilmeli.

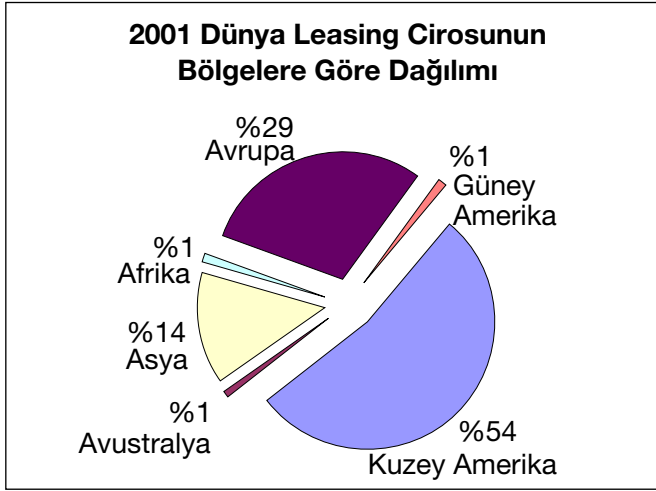
*Yönetim Danışmanı/
FİDER Eski Başkanı

2001 Yılına İlişkin Dünya Leasing Verileri Yayınlandı

Euromoney kuruluşunun her sene yayınlamakta olduğu Dünya Leasing Yıllığının 2003 baskısında leasing sektörünün 2001 yılına ilişkin verileri açıklandı. Buna göre dünyadaki leasing hacmi 2000 yılına göre % 4.4 düşüş kaydetti. Bu düşüşün en önemli nedeni, dünya leasing cirosunun % 51'ini gerçekleştiren ve ilk sırada yer alan ABD'deki ekonomik yavaşlama. 2001 yılında ABD Dolarının diğer global para birimlerine göre değerlenişi de buna etken oldu. ABD leasing hacminin 9 yıldan bu yana ilk defa düşüş gösterdiği kaydediliyor.



Kaynak: World Leasing Yearbook



2001 yılında Euro, Dolara karşı hemen hemen % 6.5 oranında değer kaybetti. Dolayısıyla, tüm AB ülkelerinin USD bazındaki leasing hacimleri daha düşük çıktı. Bu nedenle kitapçıkta ülke bazında geçmiş yıla göre değişim, döviz kuru dalgalanmalarını dikkate almadan her ülkenin kendi para birimindeki bir önceki sene işlem hacmine bakılarak hesaplanmış.

İşlem hacmi 2001 yılında büyüme kaydeden ülkelerin başında Almanya, Fransa, İtalya ve İspanya gelmekte. Öte yandan Japonya ve İngiltere'de - % 3, Kanada'da - %1 düşüş gerçekleşmiş durumda. Listede 35.sırada yer alan Türkiye'nin leasing işlem hacminin bir önceki yıla göre % 56 küçüldüğü görülmekte.

Bölgesel olarak bakıldığında da Kuzey Amerika'nın (ABD ve Kanada) leasing hacminde bir önceki yıla göre %7 düşüş mevcut. Ancak ABD'nin penetrasyon oranında bir değişiklik yok. Dolayısıyla ABD'de ekonominin de bir resesyon içine girdiği görülmekte. Bu daralma Asya'da % 13.5 düşüş ile daha büyük oranda yaşandı.

Öte yandan Avrupa, Dolar bazında % 7 büyüme kaydetti. İngiltere bir miktar düşüş gösterse de Almanya, Fransa, İtalya ve İspanya gibi Avrupa'daki büyük ekonomiler

pozitif gelişme kaydettiler. Norveç, Finlandiya ve Hollanda büyük miktarda büyüme gösteren ülkelerden oldu. Özellikle Hollanda'nın 2000 yılında % 5.5 olan penetrasyon oranını 2001'de % 13.5'a yükselterek büyük bir sıçrama yaptığı görülüyor.

2001 yılında leasing işlemleri en fazla Doğu Avrupa ülkelerinde büyüme gösterdi. Macaristan (% 51), Slovakya (% 44) ve Rusya (% 38.5) artış kaydeden ülkeler arasında. Polonya'da ise bir miktar (-% 3) küçülme yaşandı. Dikkati çeken bir nokta da bu yeni ekonomilerde leasing penetrasyon oranının bir hayli yüksek gerçekleştiği.

Penetrasyon oranı için iki türlü hesaplama yapılmaktadır. Birincisi "yatırım penetrasyonu" ki bu leasing cirosunun sabit sermaye ekipman yatırımları içindeki payını göstermektedir. Diğeri ise leasing işlem hacminin GSYİH içindeki payıdır. Birincisi leasingin alternatif finansman yöntemleriyle karşılaştırılmasında bir indikasyon olmakta, ikincisi ise leasingin tüm ekonomi içindeki yerini göstermekte. Leasing işlemlerinin GSYİH'ya oranına göre yapılan hesaplamada Doğu Bloku ülkelerinden Estonya, Çek Cumhuriyeti, Slovakya ve Macaristan'ın ilk dört sırayı aldığı görülüyor.

	2001	Ciro(*)	Penetrasyon (**)
	Ülke	Milyon USD	%
1	ABD	242,00	31,0
2	Japonya	58,95	9,2
3	Almanya	34,45	13,5
4	İngiltere	20,31	14,4
5	Fransa	19,49	13,7
6	İtalya	17,58	10,4
7	Kanada	10,95	22,0
8	İspanya	7,44	5,2
9	İsviçre	5,09	19,6
10	İsveç	5,01	20,0

(*) Gayrimenkul leasingi hariç

(**) Leasing işlem hacminin yatırımlar içindeki payı

Uluslararası Finansal Raporlama ve Türkiye

SPK / Saim ÜSTÜNDAĞ

Muhasebe Standartları Dairesi-Uzman

Uluslararası Gelişmeler: Ekonomik aktivitenin son derece arttığı, çeşitlendiği ve uluslararası bir boyut kazandığı günümüzde; işletmelerin mali durumu ve performansının ölçülmesindeki etkinlik, ulusal ekonomilerin topyekün verimliliği açısından önem taşıdığı kadar, uluslararası platformda gerçekleştirilecek işlemler açısından da hayati önemdedir. Finansal raporlamada etkinlik dediğimizde kuşkusuz öncelikle kastedilen finansal raporların işletmenin "gerçek mali durumunu" ve "gerçek faaliyet sonucunu" göstermede sağladığı başarıdır. Ancak, dünya ekonomisinin bugün geldiği noktada finansal raporlamada etkinlik konusunda yadsınmaz konuma gelen bir başka boyutun "uluslararası standartlarla uyum" olduğu görülmektedir.

Daimler Benz A.G. firmasının 1993 yılı ilk altı aylık dönemde Alman muhasebe standartlarına göre 168 Milyon DM kar açıklarken, ABD Genel Kabul Görmüş Muhasebe İlkelere (US GAAP) göre hazırlanmış mali tablolarında aynı dönem için 949 Milyon DM zarar açıklamış olması, ekonomik olayların mali tablolara yansıtılmasında ülkeler arasındaki farklı uygulamaların muhtemel sonuçlarının boyutu ve "aynı dili konuşma ihtiyacı" hakkında oldukça fikir verici bir deneyimdir.

Konuya maliyet açısından bakıldığında; yurtdışı taraflarla farklı ortaklık ilişkileri bulunan işletmeler ile yabancı piyasalardan fon toplamayı veya borçlanmayı amaçlayan şirketler mali tablolarını ilgili ülke uygulamasına göre dönüştürmek zorunda kalmakta, farklı muhasebe standartlarına göre hazırlanmış mali tablolara dayalı olarak yabancı ülkelere yapılacak borçlanmalarda artan risk nedeniyle daha yüksek faiz maliyetiyle karşı karşıya kalabilmektedirler.

Muhasebe standartları alanında uluslararası uyum veya harmonizasyon söz konusu olduğunda, esas olarak iki düzenleme gündeme gelmektedir: US GAAP ve Uluslararası Muhasebe Standartları Kurulu (International Accounting Standards Board-IASB) tarafından oluşturulan Uluslararası Muhasebe Standartları (UMS) -veya yeni adıyla Uluslararası Finansal Raporlama Standartları (UFRS). US GAAP geniş uluslararası kabul gören, gelişen ve gelişmekte olan ülkelerde örnek alınan standartlardır. Ancak, son dönemde ABD'de yaşanan muhasebe skandallarını takiben US GAAP'in "kural bazlı (rule based)"¹ yapısı eleştiri konusu olmuştur. Özellikle Enron örneğinde bu standartların bazı durumlarda iştirakler üzerinde taşınan borçların bilanço dışı yükümlülük olarak değerlendirilmesine imkan tanınması Amerikan muhasebe standartlarının bir takım kusurları olduğunu göstermiştir.

Bu gelişmelerin de etkisiyle, genel eğilim "prensipten (principle based)"² olan UFRS lehine şekillenmektedir. Bilindiği üzere; Avrupa Parlamentosu tarafından hisse senetleri borsalar ve diğer teşkilatlanmış piyasalarda işlem gören şirketlerin mali tablolarının en geç 01.01.2005 tarihinden itibaren UFRS ile uyumlu olarak hazırlanması zorunlu tutul-

muş bulunmaktadır. Ayrıca, birçok uluslararası kuruluş IASB'nin çalışmalarını desteklemektedir. Diğer taraftan, uygulamada UFRS'nin ülkeler bazında, finansman sağlayıcı kuruluşlar ve şirket uygulamalarında da -yasal yükümlülük olmasa bile- yaygınlık kazandığı görülmektedir. UFRS'nin etkisinde şekillenen yeni finansal raporlama ortamı; mali tablo kullanıcıları ve uygulayıcılar açısından geçmişte olduğundan daha fazla "yorum" gerektirmekte, uygulayıcılar ve bağımsız denetçiler ile düzenleyici kuruluşlara daha fazla sorumluluk yüklerken, yatırımcılar açısından özellikle yorum gerektiren alanlarda şirketlerin muhasebe politikalarının anlaşılmasını daha önemli kılmaktadır.

Uluslararası Standartlar, SPK Düzenlemeleri ve Finansal Kiralama: Yukarıda değinilen gelişmelere paralel olarak, Sermaye Piyasası Kurulu finansal raporlama alanında UFRS ile tam uyumu sağlamak üzere, geniş kapsamlı bir Tebliğ Taslağı hazırlayarak muhasebe ilgi gruplarının görüşlerini almak üzere kamuoyuna duyurmuş bulunmaktadır.³ Anılan düzenlemenin -mevcut taslağa göre- borsada işlem gören işletmeler ile bu işletmelerin bağlı ortaklığı, iştiraki veya müşterek yönetime tabi ortaklığı durumunda olan işletmeleri kapsamı öngörülmekte olup, Taslağın 20. Kısmı kiralama işlemlerinin muhasebeleştirilmesini içermektedir.

Türkiye Muhasebe Standartları Kurulu: Uluslararası finansal raporlama kapsamında Türkiye geneline bakıldığında; muhasebe / finansal raporlama uygulamalarında gözlenen düzenleme çeşitliliği, burada tekrarlanmasına gerek olmayan bir gerçek olarak göze çarpmaktadır. Ülkemizde, bir örnek olarak uygulanacak ulusal muhasebe standartlarının oluşturulabilmesi açısından 15.12.1999 tarihinde Sermaye Piyasası Kanunu'na eklenen Ek 1. Madde ile; ulusal muhasebe ilkelerinin gelişmesi ve benimsenmesini sağlayacak ve kamu yararı için uygulanacak ulusal muhasebe standartlarını saptamak ve yayımlamak üzere Türkiye Muhasebe Standartları Kurulu (TMSK) kurulmuş bulunmaktadır. TMSK; Maliye Bakanlığı, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Yükseköğretim Kurulu, Hazine Müsteşarlığı, Sermaye Piyasası Kurulu, Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurulu ile Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nden birer, Türkiye Serbest Muhasebeci Mali Müşavirler ve Yeminli Mali Müşavirler Odaları Birliği'nden bir yeminli mali müşavir ve bir serbest muhasebeci mali müşavir olmak üzere 9 üyeden oluşmaktadır. 2002 yılında faaliyete geçen Kurul mevcut durumda, örgütlenmesine ve çalışma esaslarına ilişkin düzenlemeleri tamamlama çalışmalarını sürdürürken, UFRS ile uyumlu 12 standart taslağını da kamuoyunun görüşlerine açmıştır.⁴

TMSK tarafından belirlenecek standartların uygulama kapsamı henüz belirlenmemiş olmakla birlikte; ülke genelinde uygulanacak, uluslararası standartlarla uyumlu muhasebe standartları setinin oluşturulabilmesi açısından son derece önemli bir adım atılmış durumdadır.

¹"Kural bazlı" standartlar her türlü uygulamayı kapsamaya çalışan, son derece detaylı düzenlenmeler olarak bilinmekte olup, bu yaklaşımın finansal raporlamada; uygulamaları tam şeffaflıktan alıkoyduğu, standartların esas amacı kapsamında yapılacak muhakeme/değerlendirmeleri -bir anlamda engellediği, mali tablo hazırlayanları ve bağımsız denetçileri daha rutin bir uygulamaya yönlendirdiği değerlendirilmektedir.

²İlke bazlı standartlar, ilkeleri ve standardın nihai amacını ortaya koymakta, kurallar ve ilkeler arasında bir denge oluşturmayı hedeflemekte ve bu yaklaşım doğrultusunda hazırlanan standartlar finansal raporlamanın işlemlerin şeklini değil, ekonomik önemini/özünü yansıtmasını gerektirmektedir.

³www.spk.gov.tr ⁴www.tmsk.org.tr

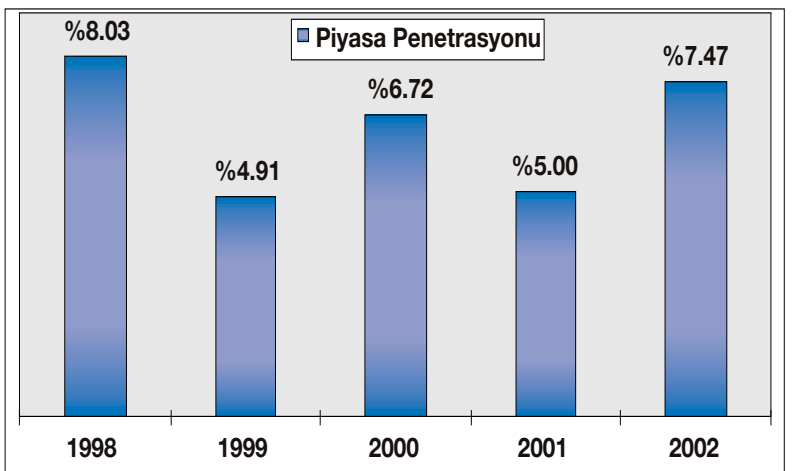
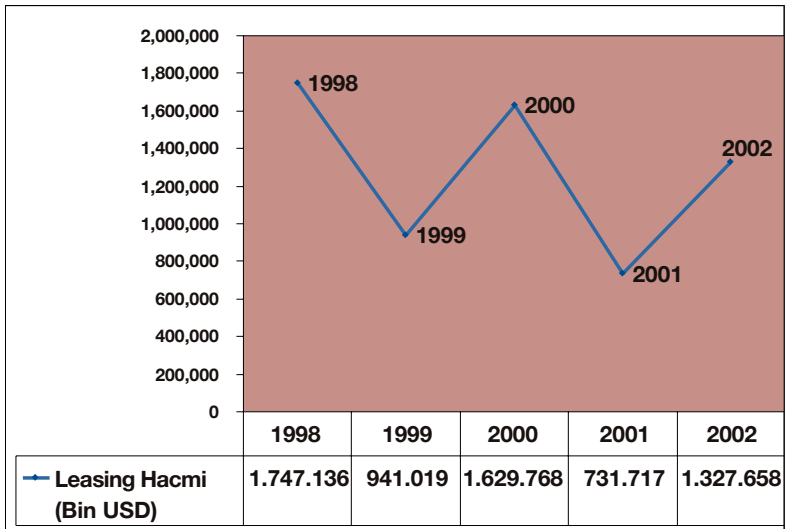
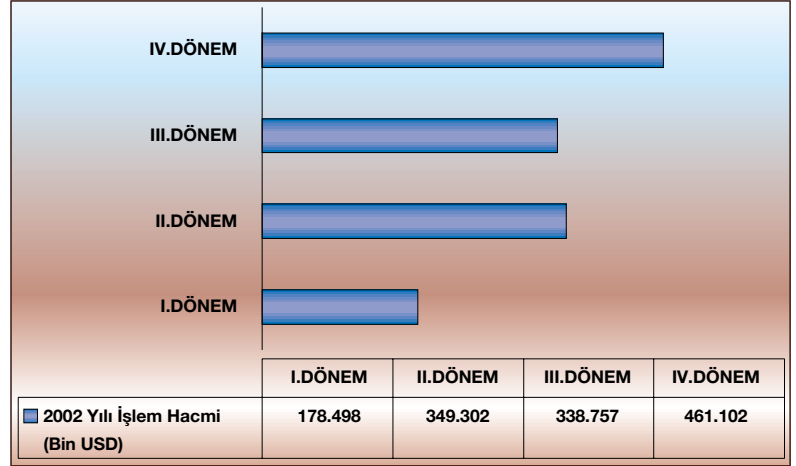
Leasing Sektörünün 2002 Yılı İşlem Hacmi 1,3 Milyar Doları Geçti

Leasing Sektörünün 2002 yılı IV.döneme (Ekim-Kasım-Aralık) ait verileri sonuçlandı. Sektörün ikinci ve üçüncü çeyrekte yakaladığı ivme, son çeyrekte de artış göstererek devam etti. Leasing şirketleri geçtiğimiz yılın son 3 aylık döneminde 461 milyon USD tutarında yatırım finanse ettiler. Böylece 2002 yılı toplam işlem hacmi 1,3 milyar USD olarak gerçekleşti ve sektör 2002 yılında bir önceki yıla göre USD bazında % 81 büyüme kaydetti.

2002 yılında sektörün finanse ettiği proje adedi de bir önceki yılın yaklaşık üç katına ulaştı. 2001 yılında 6712 adet projeye finansman sağlayan leasing şirketleri 2002 yılında bu rakamı 19.383 adete çıkardılar. İşlem hacminin % 44'ünü tekstil makineleri ile üretim ekipmanları oluşturmakta. Finanse edilen mal grupları bazında 2001 yılına göre en büyük artış tekstil makinelerinde yaşandı. Tekstil sektörünün kriz nedeniyle ertelenen yatırımlarının 2002 yılında gerçekleşmesi, leasing yoluyla finanse edilen tekstil yatırımlarının bir önceki seneye göre 2.5 kat artmasına neden oldu. Finansal kiralama şirketleri 2002 yılında 311 milyon USD tutarında tekstil yatırımı finanse etti.

Bununla birlikte diğer üretim ekipmanlarının finansmanı bir önceki seneye göre % 77 artış göstererek 278 milyon USD olarak, Kara Ulaşım Araçları finansmanı ise % 169 artış göstererek 195 milyon USD olarak gerçekleşti. Hemen hemen tüm ekipman gruplarında bir önceki seneye göre USD bazında artış yaşanmakla birlikte, bilgisayar ve büro ekipmanlarının bulunduğu kategori ve gayrimenkul leasingi çok düşük oranda (sırasıyla % 9 ve % 3) artış kaydetti ve toplam leasing işlemleri içindeki payları düştü.

Sektörler itibarıyla baktığımızda 2002 yılında imalat sektörüne yapılan leasing işlemlerinin % 59 payla en yüksek orana sahip olduğu görülmekte. İmalat sektörü içindeki en büyük pay ise % 47 ile tekstil sanayine ait. Öte yandan hizmet sektörüne yapılan işlemlerin payı % 37 oranında gerçekleşti. Bu tutarın içinde de % 20 payla inşaat sektörü ve % 17 payla taşımacılık sektörü dikkati çek-



Kaynak : FİDER, DPT istatistikleri

Not : i) Piyasa penetrasyonu, Fider üyesi şirketlerin işlem hacimlerinin (gayrimenkul hariç) özel sektör sabit sermaye yatırımları (konut hariç) içindeki payını göstermektedir.

ii) Özel sektör sabit sermaye yatırımları için 2001 gerçekleşme tahmini, 2002 program verileri dikkate alınmıştır.

mekte. 2001 yılında sektörel dağılımda hizmet sektörüne yapılan işlemler % 53 ile daha yüksek paya sahipti. İmalat sanayinin payı ise % 42 seviyesindeydi. 2002'de bunun terse döndüğü gözlenmekte.

Öte yandan, leasing işlemlerinin penetrasyon oranı da 2002 yılında önemli oranda artış kaydederek % 7.5 seviyesinde gerçekleşti. Hatta bu oran USD bazında leasing işlemlerinin daha yüksek olduğu 2000 yılının da üzerine çıkmış durumda. Penetrasyon oranı hesaplanırken leasing işlemlerinin özel sektör sabit sermaye yatırımlarındaki payı dikkate alınıyor. Sektörün kamu yatırımlarında hemen hemen hiç finansmanı yok. Ayrıca hesaplamaya gayrimenkul leasing işlemleri ile sabit sermaye konut yatırımları dahil edilmiyor. Türkiye'de gayrimenkul leasinginin toplam leasing işlemleri içindeki payı oldukça düşük. Yurtdışında da penetrasyon oranları hesaplanırken ekipman leasingi ve gayrimenkul leasing işlem hacmi ayrıştırılarak, ekipman yatırımları ile gayrimenkul yatırımları içindeki paylarına ayrı ayrı bakılıyor. Gelişmiş ülkelerde, ekipman penetrasyon oranı % 20-30 arasında gerçekleşmekte. Türkiye açısından ilk etapta hedeflenen bu oranın % 10-15 seviyelerine çıkması.

Sektörün performansını gösteren bir diğer gösterge net kira alacakları tutarı. Bu tutar leasing şirketlerinin devam eden sözleşmelerindeki anapara alacağını gösteriyor. FİDER'e üye 40 şirketin 30'una ait verilere istinaden; 31.12.2002 tarihi itibarıyla sektörün finanse edilen yatırımlardaki net kira alacağı (finansman tutarı) 1,4 milyar USD olarak gerçekleşti. Bu tutar 2001 yılında 1,2 milyar USD, 2000 yılında ise 1,8 milyar USD idi.

Sektör 2002 yılında geçirdiği iyi performansından, 2003 yılına ümitli girmiş durumda. 2003 yılının ilk çeyrek verileri henüz sonuçlanmadı ancak savaş gerginliğine rağmen bu dönem beklenenden hareketli geçti. Yatırımlardaki bu canlılık yıl sonu cirolarını USD bazında geçen senenin üzerinde hedefleyen leasing şirketlerinin beklentilerini teyid ediyor. Bu yıl, leasing işlemlerinin geçen sene olduğu gibi ihracata yönelik çalışan sektörlerde yoğunlaşacağı öngörülmüyor.

FİDER'e üye şirketlerin 31.Aralık.2002 tarihi itibarıyla net kira alacağı tutarına (finansman tutarı) göre sıralaması aşağıdaki gibidir:

	ŞİRKETİN ADI	NET KİRA ALACAĞI (Bin USD)	2002 YILI İŞLEM HACMI (Bin USD)
1	KOÇ LEASE	196.689	185.105
2	YAPI KREDİ LEASİNG	158.312	160.058
3	İŞ LEASİNG	142.583	133.468
4	GARANTİ LEASİNG	138.528	156.728
5	CİTİLEASE	109.332	107.637
6	BNP-AK DRESDNER LEASİNG	93.978	46.784
7	FİNANS LEASİNG	91.568	62.118
8	VAKIF LEASİNG	57.254	33.858
9	TEB LEASİNG	56.183	59.947
10	DIŞ LEASİNG	55.096	74.872
11	PAMUK LEASİNG	47.879	27.559
12	VAKIF DENİZ LEASİNG	43.753	15.922
13	SIEMENS LEASİNG	39.636	31.859
14	HALK LEASİNG	29.248	17.143
15	ABN AMRO LEASİNG	24.845	9.015
16	TEKSTİL LEASİNG	21.965	14.180
17	ALTERNATİF LEASİNG	17.383	18.282
18	SANKO LEASİNG	16.826	5.599
19	DENİZ LEASİNG	15.558	14.555
20	DEMİR LEASİNG	14.982	319
21	ŞEKER LEASİNG	14.951	14.226
22	A&T LEASİNG	12.175	7.232
23	TOPRAK LEASİNG	7.569	6.006
24	DAIMLER CHRYSLER LEASİNG	5.741	8.042
25	MNG LEASİNG	3.938	3.178
26	YALÇINLAR LEASİNG	2.569	1.622
27	BAYINDIR LEASİNG	788	-
28	DARI LEASİNG	591	410
29	TİCARET LEASİNG	310	-
30	DAL LEASİNG	212	1.956
31	ZIRAAT LEASİNG (*)	-	-
32	MEKSA LEASİNG (*)	-	-
33	ASYA FİNANS (**)	-	50.900
34	DESTEK LEASİNG	-	-
35	EGS LEASİNG	-	-
36	İKTİSAT LEASİNG	-	148
37	KENT LEASİNG	-	-
38	KUVEYT TÜRK (**)	-	56.440
39	MERSAN LEASİNG	-	-
40	SÜZER LEASİNG	-	-
	T O P L A M	1.420.442	1.325.166

Not: (-) İşaretili şirketlerin verileri mevcut değildir.

(*) Verilerinin yayınlanmasını istemeyen şirketler

(**) Özel Finans Kurumları

2002 Yılında Türkiye'deki Otomotiv Sanayi

Prof. Dr. Ercan TEZER*

1998 yılının ikinci yarısında başlayan ve 1999 yılında kapsayan olumsuz siyasal ve ekonomik koşulların ortadan kalkması, otomotiv sektöründe 2000 yılını olağan dışı bir yıl haline getirdi. Bu yılda toplam pazar 659 bin adede ulaşarak 1993 yılındaki satış rekorunu kırmıştır. Ancak pazardaki bu gelişme ile birlikte 1993 yılında % 25 dolayında olan ithalat pazar payı da iki katına çıkarak % 52 ye ulaşmıştır.

Otomotiv sektörünün en iyi performans gösterdiği 2000 yılına göre, 2001 ve 2002 yıllarında yaşanan krizler sonucunda toplam pazar 2001 yılında 196 bin, 2002 yılında ise 175 bin düzeyine kadar gerilemiştir. Bunun sonucu, pazarda 10 yıllık trend azalan bir yapıya dönüşmüştür.

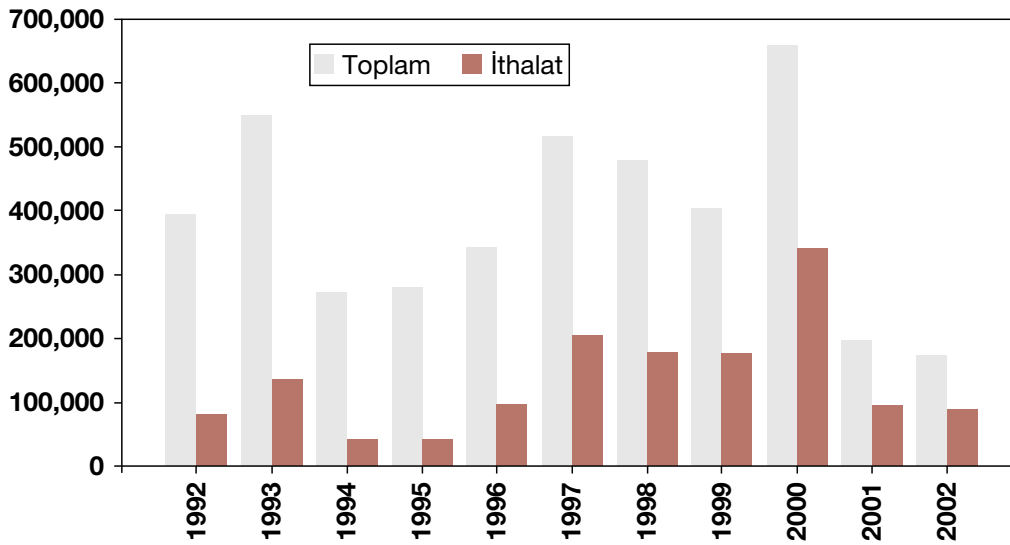
1992/2002 yılların ardında toplam pazardaki değişimler incelendiğinde, değişimin + % 64 (2000/

lam pazar daha sonra azalmış ve ancak 2000 yılında 659 bin adede yükselmiş iken, daha sonra bunu çok büyük düşüşler izlemiştir. 2001 yılındaki 175 bin adetlik pazar düzeyi 1980 li yıllara geri dönüşü belirtmektedir.

2002 yılında toplam pazar 175 bin adet olmuştur. 1992 yılında ithalatın pazar payı % 20, 1994 yılında % 15 düzeyinde gerçekleşmiştir. 1996 yılından sonra sürekli artış eğiliminde olan ithalatın pazar payı, 2000 yılında % 52 düzeyine kadar yükselmiş ancak, 2001 yılında pazarın daralmasına bağlı olarak % 48'e kadar gerilemiştir. Krizin devam ettiği 2002 yılında da, toplam pazar içinde ithalatın payı % 50 düzeyine yükselmiştir.

Yaşanan krizler nedeni ile ithalatın pazar payı sürekli ve istikrarlı bir artış göstermektedir. Gümrük Birli-

Toplam pazar ve ithalatın pazar payı (%)



	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Toplam	393,887	548,404	270,944	279,435	343,103	517,402	477,922	403,075	658,895	195,715	174,560
İthalat	78,739	136,450	41,256	41,310	96,570	203,849	179,724	176,543	339,882	94,656	87,728
İthalat (%)	20	25	15	15	28	39	38	44	52	48	50

1999) ve - % 70 (2001/2000) gibi çok geniş sınırlar arasında değişmekte olduğu görülmektedir. Aşırı artışların arkasından (1994/1993); (1998/1997 ve 1999/1998) ve (2001/2000 ve 2002/2001) yıllarında olduğu gibi aşırı çöküşlerin meydana geldiği gözlenmektedir. 1989 yılından itibaren sürekli artışla 1993 yılında 548 bin olan top-

ğu Kararı ile birlikte toplam pazarda ithalatın payı % 35 ler düzeyine yükselmiştir. 1998 krizi ile % 45 ve son krizlerle de % 50 düzeyine kadar artmış bulunmaktadır. Otomobilde ise yükseliş daha sert olmuş, Gümrük Birliği ile önce % 35 e çıkan ithalat oranı 1998 krizi ile yükselerek 2002 yılında % 52 ve daha sonra devam eden krizlerle % 61 düzeyine kadar

	Yerli		İthal		Toplam	
	Adet	Değişim %	Adet	Değişim %	Adet	Değişim %
1992	315	**	79	**	394	**
1993	412	31	136	72	548	39
1994	230	-44	41	-70	271	-51
1995	238	3	41	0	279	3
1996	246	3	97	137	343	23
1997	313	27	204	110	517	51
1998	298	-5	180	-12	478	-8
1999	226	-24	177	-2	403	-16
2000	319	41	340	92	659	64
2001	101	-68	95	-72	196	-70
2002	87	-14	88	-7	175	-11

yükselmiştir. Bu gelişmeler, ard arda süren krizler sonucu sanayinin büyük oranda rekabet gücünü yitirdiğini göstermektedir.

İhracat:

Gümrük Birliği öncesinde 1990'lı yılların başında yapılan stratejik planlama çalışmaları ve sanayinin ihracata yönelik yeniden yapılanma süreci, ihracatta son yıllarda önemli kazanımlar sağladı. Şüphesiz iç pazarda yaşanan ard arda krizler nedeni ile ortaya çıkan aşırı talep değişiklikleri, bu kazanımların daha büyük boyutlu olmasını da engelledi.

2002 yılı uzun yıllardır çalışmaları devam eden ihracat projelerinin önemli sonuçlarının alınmaya başlandığı bir yıl olmuştur. 2002 yılı sektör ihracatı 2001 yılına göre % 28 artarak 4.3 milyar ABD Dolarına yükselmiştir. Otomobil ihracatı 2001 yılına göre % 33 artışla 1.3 milyar ABD Dolarına ulaşmıştır. 2001 yılına göre 2002 yılında toplam ana sanayi ihracatı % 42, yan sanayi ihracatı ise toplamda % 13 arttı.

2002 yılında toplam üretim 357,217 adet, iç pazara üretim ise 95,314 adet düzeyinde gerçekleşmiştir. 2002 yılında toplam üretimin % 74'ü ihracat amaçlı yapılmıştır. 2000 yılında üretim ve ihracat adetleri incelendiğinde, üretimin sadece % 22'sinin ihraç edildiği görülmektedir. Bu durum, ardarda gelen krizler sonucunda iç piyasanın daralması ve dolayısıyla otomotiv sektörünün giderek daha çok ihracata bağımlı hale geldiğinin bir göstergesidir.

1999 yılında toplam 92,051 taşıt aracı ihraç edilmiştir. Bu dönemde gerçekleşen ihracat, 1998 yılına göre % 143 oranında artmıştır. 2000 yılında toplam 104,226 adet taşıt aracı ihraç edilmiştir. 2000 yılında gerçekleşen ihracat 1999 yılına göre % 13 oranında artmıştır. 2001 yılında ise 142,288 adedi otomobil olmak üzere toplam 201,843 adet taşıt aracı ihraç edilmiştir. 2001 yılında gerçekleşen ihracat 2000 yılına göre % 94 oranında artmıştır.

2002 yılı otomobil ihracatı 2001 yılına göre % 19 oranında artarak 169,920 adet seviyesine yükselmiştir. 2002 yılı ticari araç ihracatı 87,824 adet olmuştur. Ticari araçlar içinde ihracatta en önemli artış % 62 ile kamyonette ve % 38 ile midibüste gerçekleşmiştir. Ancak, minibüs ihracatı ise % 27 oranında azalmıştır. Traktör ihracatında artış oranı ise % 15 dir. 261,903 adet olan 2002 yılı toplam taşıt aracı 2001 yılına göre % 30 oranında artmıştır.

OTOMOTİV SANAYİ İHRACATI

SEKTÖR	2000 Toplam	2001 Toplam	2002 Toplam	Değişim (%)
Toplam Ana Sanayi	1.043.190.081	1.721.489.282	2.441.802.096	42
* Otomobil	621.429.388	979.618.273	1.304.046.048	33
* Otobüs	233.395.396	266.918.987	305.587.171	14
* Diğerleri	188.365.297	474.952.022	832.168.877	75
Toplam Yan Sanayi	1.339.623.134	1.682.028.993	1.901.919.505	13
* Aksam ve Parça	1.043.579.754	1.308.367.583	1.501.813.795	15
* İç ve Dış Lastik	265.792.585	338.900.653	361.770.561	7
* Akümülatör	16.732.077	23.326.019	26.160.354	12
* Emniyet Camı	13.518.718	11.434.738	12.174.795	6
Toplam	2.382.813.215	3.403.518.275	4.343.721.601	28

Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) tarafından açıklanan verilere göre 2002 yılında Türkiye'nin toplam ihracatı % 16.6 artışla 36.2 Milyar ABD Doları olurken, otomotiv sanayinin toplam ihracatı % 26.9 gibi yüksek bir artışla 4.8 milyar ABD Dolarına ve toplam içinde % 13.2 paya ulaştı ve sektörler arasında 2 inciliğe yerleşti.

"Taşıt Araçları ve Yan Sanayi" ihracatı 1998 yılında 1.5 milyar ABD Doları ile 7.Sırada bulunuyordu. Bu durum, otomotiv sektörünün, 4 yıllık dönemde gerçekleştirdiği ihracat performansının önemini göstermektedir. OSD üyesi 17 şirketin toplam ihracat içindeki payı ise bu yıl % 7 ye yükseldi.

Sonuç ve Değerlendirme

Pazardaki aşırı ithalat ve yoğun rekabet ile ihracattaki değer kayıplarına ek olarak yaşanmakta olan ağır kriz ortamının yarattığı kan kaybına rağmen, Türkiye'deki otomotiv sanayi küreselleşme sürecindeki gelişmesine büyük bir gayretle devam ediyor. Ancak yaşanan krizin işgücü ve özellikle yan sanayimiz üzerindeki çok olumsuz etkilerinin ortadan kalkması hem zaman alacak hem de aşırı maliyete neden olacak.

Çok iyi yetişmiş, üstün yetenekli insan gücü ile üretimde ulaşılan kalite süreci ve yüksek verimlilikle sağlanan maliyet üstünlüğü, Türkiye'yi küresel pazarlar için yeni bir üretim merkezi haline getirmiş bulunuyor. 1990'lı yıllarda sürdürülen teknoloji yenileme yatırımları yanında, ortalama kişi başına yılda 50 saate varan sistematik eğitim ile yönetim ve teknik yetenekleri çağdaş ölçülerde geliştirilen insan gücü ile sanayi bu düzeye ulaştı.

Bu kapsamda otomotiv sanayinin Gümrük Birliği sürecinin yarattığı koşulları diğer sektörlerle göre kendisinden beklenenin çok daha iyi analiz ederek değerlendirdiğini de gözden uzak tutmamak gerekiyor. Özellikle uluslararası teknik mevzuata uyum çalışmalarındaki başarı bir çok sektöre örnek olacak nitelik taşıyor. İhracatta ortaya konan başarı bunun en iyi kanıtını oluşturuyor.

Ancak iç pazarda gerekli istikrar oluşturulmadan yalnız ihracatla bu sanayinin varlığını sürdürmesinin mümkün olamayacağı artık çok iyi anlaşılmalı.

Otomotiv sanayi ulaştığı düzeyle, sadece bir üretim değil aynı zamanda sahip bulunduğu insan gü-

cü ile bir Ar-Ge merkezi olma yolunda önemli adımlar atıyor. Ar-Ge uygulamasının varlığı yıllardan bu yana çok tartışılan bir konu iken bugün, birçok otomotiv sanayi kuruluşunda yoğun Ar-Ge desteği ile uluslararası pazarlar için araç ve komponentleri projeleniyor, uygulanıyor ve geliştirilen teknolojilerle ürün ve üretimde yeni başarılar sağlanıyor. Otomotiv sanayi, Üniversite-Sanayi işbirliğinde yeni ve verimli gelişmelere de önderlik ediyor.

Yakın gelecekte özgün ürün ve teknoloji üretimine yönelik yeni hedefler tartışılıyor ve rekabet gücünün artık bu alanlarda da yoğunlaştırılması öngörü- lüyor.

Türkiye'deki otomotiv sanayinde pazardaki aşırı ithalatın yarattığı olumsuz koşullar yanında, yüksek ve dengesiz satış vergileri ile baskı altındaki talep, aşırı kapasite ve firma sayısından doğan yapısal sorunlar devam ediyor. Sanayinin Hükümetlerimize sunduğu ayrıntılı raporlarda yer alan çözüm yollarının uygulamaya geçmesinin, otomotiv sanayinin gelişme sürecini çok daha hızlandıracağı kesin. Olumsuz koşullara rağmen elde edilen gelişme hızı ve rekabet gücü ile küresel pazarlardaki başarıları bunun en önemli kanıtını oluşturuyor. Ancak sorunların çözümünde uzun yıllara varan gecikmeler ve aymazlıklar, gelişme sürecini de yavaşlatıyor ve maliyetini yükseltiyor.

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 sağlanması. Kısaca "Yerli Üretim" olarak tanımlanan "Katma Değer" in yurt içinde gelişmesi, daha çok üretim ve daha çok istihdam ile toplumsal refahın da temel kaynağını oluşturuyor. Bu nedenle otomotiv sanayi yaratacağı "Katma Değer" ile, her ülkede olduğu gibi Türkiye'de de stratejik bir önem taşıyor.

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

**Otomotiv Sanayii Derneği/
Genel Sekreteri*

Otomotiv Yan Sanayi Mevcut Durum Analizi

Sorunlar ve Çözüm Önerileri

Barbaros DEMİRCİ *

FİRMALAR: Otomotiv Yan Sanayii'nde 1000'in üzerinde firma faaliyet göstermesine rağmen, kabul edilebilir üretim standartlarına sahip, taşıt araçları imalat sanayii'ne direkt olarak orijinal parça imal eden, uluslararası pazarlarda rekabet ederek ihracat yapan firma sayısı 300 – 350 civarındadır. Diğer firmalar ise küçük ölçekli üretim tesislerini oluşturmakta ve büyük çoğunluğu da genellikle yenileme pazarına yönelik üretim yapmaktadır. Otomotiv Yan Sanayii'nde faaliyet gösteren firmalar genellikle İstanbul, Bursa ve İzmir'de yoğunlaşmış olup, bölgesel bazda değerlendirildiğinde, firmalarının % 75'inin Marmara, % 13'ünün Ege ve % 7'sinin İç Anadolu ve % 5'inin de diğer bölgelerde bulunduğu görülmektedir.

TEKNOLOJİK DÜZEY: Otomotiv Yan Sanayii teknoloji olarak çok ileri bir düzeye gelmiş ve uluslararası denetimlerde, gelişmiş batı ülkelerinde faaliyet gösteren OEM firmalarına yönelik üretim yapacak düzeye erişmiştir. Sektör ihracatının % 69'unun Avrupa Birliği ülkelerine yönelik olarak gerçekleşiyor olması da, ulaşılan teknoloji düzeyinin bir göstergesidir. Otomotiv Yan Sanayii'nde faaliyet gösteren firmaların % 30'u uluslararası pazarlarda kabul gören kalite belgelerine (ISO 9000, QS 9000, ISO 14000 vs.) sahiptir. Arıtma tesisine sahip olan firma oranı ise % 7'dir. Otomotiv Yan Sanayii sektörümüzde halen 192 yabancı sermaye ortaklığı bulunmaktadır. Yabancı sermaye'nin yatırım yapması; sahip olduğu teknolojileri paylaşması ve ortak olduğu şirketlerin entellektüel sermayesine katma değer sağlaması şeklinde değerlendirilebilir.

ÜRETİM KAPASİTESİ: Otomotiv Yan Sanayii'nin üretim kapasitesi, taşıt araçları imalat sektörünün % 80 kapasite kullanımında çalışması ve ülkemizde imal edilen araçlarda % 60 yerli parça kullanımının sağlanması halinde, yılda yaklaşık 9 milyar \$'lık üretim değeri yaratabilecek düzeydedir. Bu durumda Otomotiv Yan Sanayii'nin yılda 3,6 milyar \$'lık katma değer, 3 milyar \$'lık ihracat geliri, 450 milyon \$'lık yatırım potansiyeli mevcuttur. Sektörün bu düzeye erişmesi halinde 100.000 kişiye direkt ve 500.000 kişiye de endirek istihdam sağlaması mümkündür.

ÜRETİM: Otomotiv Yan Sanayii, mamul üretim kapasitesi, mamul çeşitliliği ve ulaştığı standartlar itibarıyla, ülkemizde imal edilen taşıt araçları için gerekli olan parça ve komponentlerin en az % 80'ini

karşılatabilecek düzeye erişmiştir. Sektörde bazı mamuller dışındaki tüm otomotiv parçaları imal edilmektedir. Otomotiv Yan Sanayii genel olarak taşıt araçları imalat sanayii'ne bağımlı bir sektör olup, bu sektörde faaliyet gösteren firmaların üretimleri, ana otomotiv firmalarına, yenileme pazarına ve diğer sektörlerle yapılan üretim değeri ile ihracatın toplamına eşittir. Otomotiv Yan Sanayii'nde son 5 yılda, yılda ortalama 2,7 milyar dolarlık üretim gerçekleşmiş olup, bu süre içinde üretim potansiyelinin ortalama % 30'u kullanılabilmiştir.

KAPASİTE KULLANIMI: Otomotiv Yan Sanayii potansiyelinin çok altında faaliyet göstermektedir. 1997 yılında % 41 olan kapasite kullanımı, 2001 yılında taşıt araç üretiminin artmasına rağmen yerli parça kullanımının azalması nedeniyle % 26 olarak gerçekleşmiştir. 2002 yılında kapasite kullanımının % 29 olarak gerçekleşeceği tahmin edilmektedir.

İÇ PAZAR SATIŞLARI: Otomotiv Yan Sanayii firmalarının iç pazar satışlarını, direkt olarak Ana Sanayii'ye yapılan satışlar ile yenileme pazarına ve diğer sektörlerle yapılan satışlar oluşturmaktadır. Yıllar ve firmalar itibarıyla değişmekle birlikte, ortalama olarak Ana Sanayii'ye yapılan satışlar, toplam iç pazar satışlarının % 75'ini oluşturmaktadır.

Ekonomik kriz nedeniyle yerli pazara yönelik araç üretiminin düşmesi ve ihracata dönük yeni model araçlarda yerli parça kullanma oranının çok düşük olması nedeniyle son iki yılda iç pazar satışları önemli ölçüde gerilemiştir. 2002 yılı iç pazar satışları , 2001 yılına göre % 4, 2000 yılına göre ise % 35 gerilemiştir.

DIŞ TİCARET

a. İthalat

Araç üretimi için 1995 yılında 1.5 milyar dolar olarak gerçekleşen Otomotiv Yan Sanayii mamul ithalatı, 1996 yılından itibaren Gümrük Birliği'ne girilmesi ile hızla artmış ve 2000 yılında 3,1 milyar dolara kadar çıkmıştır. İthalat 2001 yılında 2,4 2002 yılında da 2,2 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Otomotiv Yan Sanayii mamul ithalatının artmasına etki eden önemli faktör, ülkemizde dünya aracı olarak üretimi başlayan yeni model araçlarda yerli parça kullanımının çok düşük olmasıdır. Nitekim, ana otomotiv firmalarının araç üretimi için satın aldıkları toplam parça tutarının içinde yerli yan sanayiden alınan parça

tutarı (Toplam parça maliyeti içinde yerli parça oranı) 1997 yılında % 49 iken 2002 yılında % 22'lere kadar gerilemiştir.

Otomotiv Yan Sanayii mamul ithalatının yapıldığı başlıca ülkeler AB ülkeleri (Almanya, İngiltere, İtalya ve Fransa) ve Japonya'dır. Otomotiv Yan Sanayii ithalatı içinde en yüksek paya sahip olan mamuller, traktör ve özel amaçlı motorlu taşıtların aksam parça ve aksesuarları, sıkıştırma ile ateşlemeli içten yanmalı pistonlu motorlar, klima cihazları, kıvılcım ile ateşlemeli içten yanmalı doğrusal veya döner pistonlu motorlar, pompalar, aspratörler, transmisyon aksam ve parçaları ve dış lastiklerdir. Bu mamullerde yapılan ithalat, Otomotiv Yan Sanayii toplam ithalatının % 80'inden fazlasını oluşturmaktadır.

b. İhracat

1993 yılında 507 milyon dolar olarak gerçekleşen toplam otomotiv sektör ihracatı, 2001 yılında 3,4 milyar dolara çıkmıştır. 2002 yılının 10 ayında ihracat, Ana Sanayii'de 1,9 milyar dolar, yan sanayide 1,6 milyar dolar olarak gerçekleşmiş ve yan sanayii

ihracatının toplam sektör ihracatı içinde payı % 45 olmuştur. 2001 yılının eş dönemine göre dolar bazında ihracat artışı yan sanayide 11 % toplam sektörde de % 23 olarak gerçekleşmiştir. Yılın ilk 10 aylık verileri baz alınarak 2002 yılı sonunda toplam otomotiv sektör ihracatımızın 4,2 milyar dolara erişeceği tahmin edilmektedir. Otomotiv Yan Sanayii ihracatının 1993 – 2001 yılları arasında ortalama yıllık artış oranı % 22 olarak gerçekleşmiş ancak 2002 yılı 10 ayında ihracat artış hızı % 11'e gerilemiştir. Yıl sonu itibariyle ihracatın geçen yıla kıyasla % 13 artması beklenmektedir.

Son 2 yıl içinde Otomotiv Yan Sanayii ihracatımızın en büyük artışı gösterdiği ülkeler; Avrupa Birliği ülkeleri ve diğer Avrupa ülkeleridir. Otomotiv Yan Sanayii mamul ihracatı yapılan ülke sayısı 1999 yılında 160, 2000 yılında 165, 2001 yılında 152 ve 2002 yılında 155 olarak gerçekleşmiştir. Yıllık ihracatımızın 25 milyon \$'ı aştığı 8 ülke, toplam otomotiv ihracatımızın % 67'sini oluşturmaktadır. 25 milyon \$'ın altında ihracat yapılan ülke sayısı 147 olup, bu ülkelere yapılan ihracatın toplam ihracatımız içindeki payı

Otomotiv Sektör İhracatı						
(Milyon ABD \$) ¹						
	97	98	99	2000	2001	2002 (T)
Toplam Ana Sanayii	388	413	1.053	1.044	2.183	2.284
Toplam Yan Sanayii	916	1.080	1.184	1.340	1.692	1.878
Toplam Sektör	1.304	1.493	2.238	2.384	3.875	4.162
Yan Sanayii Payı (%)	59	72	53	56	44	45

Otomotiv Yan Sanayii Temel Göstergeleri						
(Milyon ABD \$)						
	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (T)
Üretim²	3.715	3.178	2.526	2.785	2.346	2.651
İthalat³	2.300	2.750	2.139	3.081	2.415	2.189
Toplam Arz	6.015	5.928	4.665	5.866	4.761	4.840
İç Satış⁴	5.100	4.848	3.480	4.526	3.069	2.940
Ana Sanayii'ye	2.240	1.678	1.073	1.156	523	601
Yenileme Pazarı'na	560	420	268	289	131	150
İhracat⁵	915	1.080	1.185	1.340	1.692	1.878
Toplam Talep	6.015	5.928	4.665	5.866	4.761	4.840
Kapasite Kullanımı (%)	41	35	28	31	26	29

¹Kaynak: ÜİB İstatistikleri.

²Üretim: Yerli Yan Sanayii firmaları tarafından imal edilen toplam mamul değeri.

³İthalat: Araç üreticileri tarafından yapılan Yan Sanayii mamul ithalatı.

⁴İç Satış: Yerli Yan Sanayii firmalarınca Ana Sanayii'ye, yenileme pazarına ve diğer sektörlerle yapılan satışlar.

⁵İthalat: Yan Sanayii firmalarınca yapılan toplam ihracat.

% 27 düzeyindedir. 2002 yılında, Otomotiv Yan Sanayii ihracatımızın % 79'unu komponent, % 19'unu iç ve dış lastikler, % 1'ini akümülatör ve % 1'ini de emniyet camı oluşturmaktadır.

2002 yılında Otomotiv Yan Sanayii'nde;

- Toplam mamul arzının içinde üretimin payı % 55, ithalatın payı ise % 45 olarak gerçekleşmiştir.
- Ana Sanayii firmaları araç üretimleri için gerekli olan parçaların % 78'ini ithalatla karşılamışlardır.
- Yerli Yan sanayi firmaları, toplam üretimlerinin % 72'sini ihraç etmişlerdir.
- Otomotiv Yan Sanayii mamul dış ticaretinde, ihracatın ithalatı karşılama oranı % 87 olarak gerçekleşmiştir.
- Ana Sanayii firmalarının araç üretimi için yerli yan sanayiden satın aldıkları parça değerinin toplam parça maliyetleri içindeki oranı % 16 olarak gerçekleşmiştir.

OTOMOTİV YAN SANAYİİ'NİN BAŞLICA SORUNLARI

Ana Sanayinin Küçük Ölçekli Üretim Yapısı: Dünyada globalleşmenin sonucu üretici firma sayısı azalıp, firma ve model başına üretim ölçekleri büyürken, Türkiye'de çok sayıda firmanın, çok sayıda marka ve modelde araç ürettiği görülmektedir. Bu durum, hem taşıt araçları imalat sanayii'nde hem de bu sektöre mamul imal eden yan sanayii'nde firma ve model başına üretim ve satış adetlerinin ekonomik ölçüklerin altında seyretmesine neden olmakta sonuç olarak birim maliyetleri artmaktadır. Nitekim küçük ölçekli model üretimlerine yönelik ve ekonomik ölçüklerin altında parça üretme çabalarını sürdüren otomotiv yan sanayii'nde 2002 yılında kapasitenin % 70'i atıl durumda kalmıştır.

Araç Üretiminde Yerli Parça Kullanımının Giderek Azalması: Otomotiv yan sanayimizin en önemli sorunu, ihraç amaçlı yeni model araçlarda yerli parça kullanımının çok düşük olmasıdır. Bu nedenle yerli yan sanayi potansiyeli yeterince değerlendirilememektedir. Nitekim, ana otomotiv firmalarının araç üretimi için satın aldıkları toplam parça tutarının içinde yerli yan sanayiden alınan parça tutarına oranı (Toplam parça maliyeti içinde yerli parça oranı) 1997 yılında % 49 iken 2002 yılında % 22'lere kadar gerilemiştir.

Otomotiv Pazarından Kaynaklanan Sorunlar: Çok sayıda firma, çok sayıda marka ve modelde araç ithal etmekte, iç pazarda ithal araçların payı giderek artmakta ve otomotiv yan sanayii'nin en önemli pazarı olan yerli araç üretim payı gerilemektedir. İthal araçlar ile rekabet etmeye çalışan ana sanayii firmaları

daha geniş bir model yelpazesi ile iç pazar paylarını korumak amacıyla ithalata yönelmekte ve ithal pazarından önemli ölçüde pay almaktadır. Yerli araç üretiminin azalmasına etki eden bu olumsuz gelişmeden en çok otomotiv yan sanayii zarar görmektedir.

Makro Ekonomiden Kaynaklanan Sorunlar: Üretimde kullanılan ham ve yardımcı maddeler ile enerji fiyatları, enflasyonun çok üzerinde artış göstermektedir. Maliyet artışlarını ana sanayi firmalarına ve ihracat fiyatlarına yansıtamayan firmalar, enflasyonun üzerinde maliyetle üretip, enflasyonun altında fiyatlarla satar hale gelmişlerdir. Bu durum, firmaların karlılıklarının ve öz sermayelerinin gerilemesine, teknolojik yatırımları yapamamasına ve rekabetçi üretim olanaklarının giderek azalmasına neden olmaktadır. Yatırımların ertelenmesi, önümüzdeki birkaç yıl içinde erişilmesi amaçlanan 3 milyar dolarlık ihracat potansiyelimizin Romanya, Polonya, Çek Cumhuriyetleri ve Rusya gibi düşük maliyetli ülkelere kayması anlamına gelmektedir.

SORUNLARIN ÇÖZÜMÜNE YÖNELİK TEMEL İLKELER

Otomotiv yan sanayii katma değeri ülkemiz ekonomisine kazandırılmalıdır. Sanayileşmenin her şeyden önce üretici toplum olmakla özdeşleştiği dikkate alınarak, ithalat ağırlıklı gelişen otomotiv sektörümüzün 2000'li yıllardaki stratejilerinin belirlenmesinde, yerli üretimi destekleyici teşviklerin uygulanması önem kazanmaktadır.

Öncelikle yerli otomotiv yan sanayii potansiyeli kullanılmalıdır. Otomotiv yan sanayimizin en önemli sorunu, ihraç amaçlı üretilen güncel araçlarda yerli muhteva oranının giderek azalmasıdır. Otomotiv yan sanayimizin rekabetçi üretim yapısını korumak ve geliştirmek, üretici ve yatırımcıya uzun vadeli güvence vermek için üretilen ve üretilecek araçlarda, yerli parça oranı gerçekçi bazda tarif edilmelidir.

TOSB. Taysad Organize Sanayi Bölgesi (TOSB)'nde altyapı yatırımları hızla sürdürülmektedir. Önümüzdeki yıllarda otomotiv yan sanayii ihracatını katlayacak ve on bini aşkın kişiye yeni istihdam olanakları yaratacak olan TOSB Organize sanayi bölgesi, deprem bölgesinde kaybedilen istihdama da önemli bir alternatif sanayi merkezi olacaktır. TOSB Organize Sanayi Bölgesi, otomotiv yan sanayii'nde faaliyet gösteren yabancı sermaye yatırımcıları için en uygun yatırım alanlarından biridir. Bu bölgede faaliyet gösterecek olan ve özellikle KOBİ tanımına giren firmalara yönelik özel teşviklerin uygulanması gereği vardır.

*Taşıt Araçları Parça Sanayicileri Derneği/
Genel Sekreter



www.fider.org.tr

A&T FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

Bayar Cad.Şehit Mehmet Fatih Öngül Sk.Odak İş Merkezi 5A Blok Kat.4 Kozyatağı-İstanbul
Tel: 0216 445 57 01 Faks: 0216 445 57 07

ALTERNATİF FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

Cumhuriyet Cad. No.22-24
80200 İstanbul
Tel: 0212 231 34 34 Faks: 0212 231 50 12

ASYA FİNANS KURUMU A.Ş.

Kısıklı Cad. Kuşbakışı Sk.No.2 81190
Altunizade-İstanbul
Tel: 0216 474 02 22 Faks: 0216 474 02 63

ABN AMRO FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

Otlukbeli Cad. Tanburi Ali Efendi Sok. No.13
80630 Etiler-İstanbul
Tel:0212 359 40 40 Faks: 0212 359 50 50

BAYINDIR FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

Vefa Bey Sok. Kardeşler Apt. No.16 K:3
80280 Gayrettepe-İstanbul
Tel: 0212 336 32 50-54 Faks: 0212 288 48 64

BNP-AK DRESNER FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

Büyükdere Cad. 1.Levent Plaza A Blok No.173
K.7 Levent-İstanbul
Tel: 0212 317 53 00 Faks: 0212317 53 01

CITILEASE FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

Şaşmaz Center Saniye Er Mutlu Sk. No.4 K.4
81090 Kozyatağı-İstanbul
Tel: 0216 464 49 00 (20 hat) Faks: 0216 410 13 38

DC FİNANSAL KİRALAMA TÜRK A.Ş.

Cemal Ulusoy Cad. Basın Ekspres Yolu 34620
Yenibosna-İstanbul
Tel: 0212 471 96 18 Faks: 0212 471 96 19

DAL FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

Yenidoğan Mah.Ferhatpaşa Cad. Dalkıran Triko
Merkezi No.24 Kat.4/256 Bayrampaşa-İstanbul
Tel: 0212 613 80 90/(10 hat) Faks: 0212 613 80 99

DARİ FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

Fahrettin Kerim Gökay Cad.No.24
Altunizade-Üsküdar-İstanbul
Tel: 0216 474 04 37-4 Hat Faks: 0216 474 04 42

DESTEK FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

Büyükdere Cad. Yapı Kredi Plaza C Blok
K.13-/32-33 Beşiktaş-İstanbul
Tel: 0212 325 25 50 Faks: 0212 325 25 60

DENİZ FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

Rıhtım Cad. No.26 80880
Karaköy-İstanbul
Tel: 0212 292 29 80/89 Faks: 0212 292 29 99

DEMİR FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

Büyükdere Cad. 122/8
Esentepe-İstanbul
Tel: 0212 288 05 65 Faks: 0212 275 90 45

DIŞ TİCARET FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

Eski Büyükdere Cad. Park Plaza No.22
80670 Maslak-İstanbul
Tel: 0212 345 01 60 Faks: 0212 345 01 70

EGS FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

Yıldız Posta Cad. Dedeman Ticaret Merkezi
No.52 Kat.3-4 80700 Gayrettepe-İstanbul
Tel: 0212 288 04 07 Faks: 0212 267 03 39

FİNANS FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

Akmerkez B Kulesi K:10
Etiler-İstanbul
Tel: 0212 282 10 90 Faks: 0212 282 10 40-41

GARANTİ FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

Evren Mahallesi Koçman Caddesi No.20 B
Blok Kat.1 Güneşli 34550 İstanbul
Tel: 0212 335 11 00 Faks: 0212 335 11 01-04

HALK FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

19 Mayıs Cad. I.Golden Plaza K.2
Şişli-İstanbul
Tel: 0212 230 92 48 Faks: 0212 230 46 69

İKTİSAT FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

Büyükdere Cad.No.163 K.9 80504
Esentepe-İstanbul
Tel: 0212 336 11 11 Faks: 0212 275 75 30

İŞ FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

İş Kuleleri Kule 2 Kat.10 80620
4.Levent-İstanbul
Tel: 0212 350 74 00 Faks: 0212 350 74 99

KENT FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

Askerocağı Cad.No:15 Süzer Plaza 80200
Elmadag-Şişli/İstanbul
Tel: 0212 334 48 00 Faks: 0212 334 45 66

KOÇ FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

Kısıklı Cad.No.28 34662
Altunizade-İstanbul
Tel: 0216 554 12 12 Faks: 0216 554 12 13

KUYEY TÜR K EVKAF FİNANS KURUMU A.Ş.

Büyükdere Cad. No.129
Esentepe-İstanbul
Tel: 0212 354 13 21 Faks: 0212 354 12 12

MEKSA FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

Ebulula Mardin Caddesi Maya Meridyen İş Merkezi
D.2 Blok No.30 K.12 80630 Akatlar-İstanbul
Tel: 0212 351 61 41 Faks: 0212 351 61 06

MNG FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

İnönü Cad.Mithatpaşa Apt.No.92/94 Kat.1
Gümüşsuyu-Taksim
Tel: 0212 244 62 42 Faks: 0212 244 62 39

MERSAN FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

Barbaros Bulvarı No.127 80700
Balmumcu/Beşiktaş-İstanbul
Tel: 0212 272 28 20 Faks: 0212 272 28 24

PAMUK FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

Yapı Kredi Plaza A Blok Kat.13 80620
Levent-İstanbul
Tel: 0212 324 09 30 Faks: 0212 324 09 50-51

SANKO FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

Havaalanı Kavşağı EGS Business Park Blokları
B 2 Blok K.15 Yeşilköy-İstanbul
Tel: 0212 465 70 40 Faks: 0212 465 70 50

SIEMENS FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

Meclis-i Mebusan Cad. No:89-4
Fındıklı-İstanbul
Tel: 0212 251 02 07/08 Faks: 0212 293 35 30

SÜZER FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

Askerocağı cad.No.15 Süzer Plaza 80200
Elmadag-Şişli/İstanbul
Tel: 0212 334 48 00 Faks: 0212 334 45 66

ŞEKER FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

Nispetiye Cad. Tanburi Ali efendi Sokak No.1
Etiler-İstanbul
Tel: 0212 358 42 92 Faks: 0212 358 43 20

TEB FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

Setüstü Haktan İşmerkezi No.45, K.3
Kabataş 80040
Tel: 0212 252 50 00 Faks: 0212 252 55 01

TEKSTİL FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

Ankara Asfaltı Küçükyalı Kavşağı İnönü Cad.
Gökçe Sk. No.14 Küçükyalı
Tel: 0216 489 97 50 Faks: 0216 489 97 85

TİCARET FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

Ortabahçe Cad. No.23 K.3 Türkbank Üstü
Beşiktaş-İstanbul
Tel: 0212 236 11 61 Faks: 0212 236 19 62

TOPRAK FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

Büyükdere Cad. No.143 K.3 80280
Esentepe-İstanbul
Tel: 0212 340 24 00 Faks: 0212 340 23 99

VAKIF DENİZ FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

Basın Ekspres Yolu.Onura İş Merkezi K.3
İkitelli-İstanbul
Tel: 0212 473 57 57 Faks: 0212 473 57 49

VAKIF FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

Basın Ekspres Yolu.Onura İş Merkezi K.7
İkitelli-İstanbul
Tel: 0212 473 59 00 Faks: 0212 473 59 98-99

YALÇINLAR FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

Yenibosna Merkez Mahallesi Köyalti Mevkii
Çınar Cad. Rubi Karşısı. İstanbul
Tel: 0212 639 08 23-24 Faks: 0212 639 08 25

YAPI KREDİ FİNANSAL KİRALAMA A.O.

Büyükdere Cad. No.161
Zincirlikuyu-İstanbul
Tel: 0212 266 62 62 Faks: 0212 216 96 15

ZİRAAT FİNANSAL KİRALAMA A.Ş.

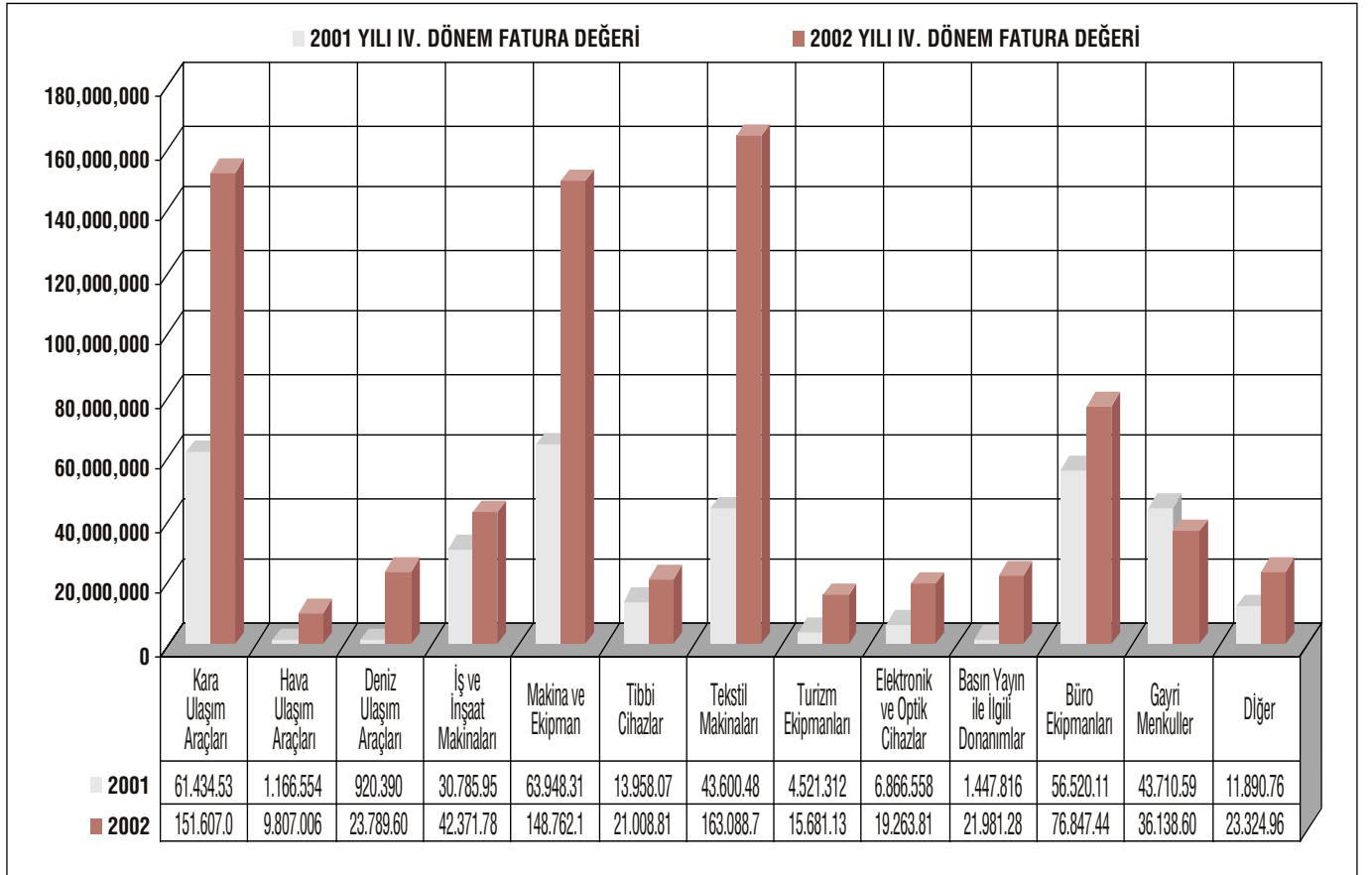
Büyükdere Cad.No.43 B Blok K.2 80670
Maslak-İstanbul
Tel: 0212 286 18 28 Faks: 0212 286 18 36

FİDER 12 Aylık İstatistik Sonuçları

FİDER -Finansal Kiralama İşlemlerinin Mal Gruplarına Göre Dağılımı (Ekim-Aralık 2002)

MAL GRUPLARI	IV.DÖNEM(01.04.2002-31.12.2002)			2002 YILI 12 AYLIK TOPLAMI			2001 YILI 12 AYLIK TOPLAMI		
	Milyon TL	Bin USD	Dağılım %	Milyon TL	Bin USD	Dağılım %	Milyon TL	Bin USD	Dağılım %
Kara Ulaşım Araçları	151.607.020	92.754	20.12	312.331.322	195.351	14.88	100.448.321	72.637	10.60
Hava Ulaşım Araçları	9.807.006	6.000	1.30	9.807.006	6.000	0.47	1.813.659	1.432	0.19
Deniz Ulaşım Araçları	23.789.604	14.555	3.16	27.718.867	17.011	1.32	1.675.321	1.355	0.18
İş ve İnşaat Makinaları	42.371.789	25.923	5.62	155.688.713	99.588	7.42	92.573.497	72.108	9.77
Makine ve Ekipman	148.762.175	91.014	19.74	441.484.513	278.568	21.03	204.108.792	156.871	21.53
Tıbbi Cihazlar	21.008.819	12.853	2.79	67.043.791	42.725	3.19	36.907.225	28.846	3.89
Tekstil Makinaları	163.088.756	99.779	21.64	492.334.383	310.808	23.45	109.966.580	87.822	11.60
Turizm Ekipmanları	15.681.132	9.594	2.08	56.304.784	36.096	2.68	19.727.350	16.099	2.08
Elektronik ve Optik Cihazlar	19.263.813	11.768	2.56	79.257.956	50.378	3.78	38.171.563	29.797	4.03
Basın Yayın ile İlgili Donanımlar	21.981.288	13.448	2.92	61.233.758	38.306	2.92	29.727.882	24.689	3.14
Büro Ekipmanları	76.847.445	47.016	10.20	217.291.322	137.896	10.35	164.929.283	126.413	17.40
Gayrimenkuller	36.138.608	22.110	4.80	106.533.006	68.767	5.08	86.471.574	66.690	9.12
Diğer	23.324.965	14.270	3.09	72.039.814	46.164	3.43	61.359.253	46.958	6.47
GENEL TOPLAM	753.672.420	461.102	100	2.099.069.235	1.327.658	100	947.880.300	731.717	100
İŞLEM ADEDİ	6.271			19.383			6.712		

Not: FİDER Üyesi Şirketlerin Yurtiçi Kiralama İşlemlerini Göstermektedir.



Fider Finansal Kiralama Derneği'nin
Yayın Organıdır.

Nisan-Mayıs-Haziran 2003

Sayı: 7

www.fider.org.tr

e-mail: fider@fider.org.tr

FİDER Finansal Kiralama Derneği Adına Sahibi : Dursun AKBULUT

Genel Yayın Yönetmeni : Berrin AVCILAR

Yazı İşleri Müdürü : Müge KARIŞMAN

Adres : Nispetiye Cad. Levent İş Merkezi No: 6 Kat: 2 80600 1. Levent-İST.

Tel: (0212) 284 53 10 (pbx) Fax: (0212) 281 66 47

Yapım ve Baskı: Lebib Yalkın Matbaası Tel (0212) 269 64 48