Kızıl, C. (2023). Otomotiv sektöründe finansal performansın oran yöntemiyle analizi: Karsan ve Ford Otosan karşılaştırması (2017-2021 dönemi). Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 14(1), 255-275.

Otomotiv Sektöründe Finansal Performansın Oran Yöntemiyle Analizi: Karsan ve Ford Otosan Karşılaştırması (2017-2021 Dönemi)

The Analysis of Financial Performance in Automotive Sector with Ratio Analysis: Karsan and Ford Otosan Comparison (2017-2021 Period)

Cevdet Kızıl[1]

Öz

Bu çalışmada otomotiv sektöründe faaliyet gösteren Karsan ve Ford Otosan firmalarının finansal analizi 2017-2021 dönemini kapsayacak şekilde 5 yıllık süre zarfında finansal oran yöntemiyle gerçekleştirilmiştir. İşletmelerin finansal oranları Karsan ve Ford Otosan'ın faaliyet raporlarından elde edilmiştir. Bunun yanında, her iki firmaya ait finansal oran ortalamaları da 5 yıl (2017-2021 dönemi) için sunulmuştur. Aynı zamanda, otomotiv sektörünün 2017-2021 dönemi için finansal oranları ve ortalamaları da sunulmuştur. İlgili finansal oranlara Veri Analiz Platformu'ndan (VAP) ulaşılmıştır. Veri Analiz Platformu (VAP) ise verileri Kamuyu Aydınlatma Platformu'ndan (KAP) temin etmekte ve çekmektedir. Likidite Oranları, Finansal Durum (Mali Yapı) Oranları, Faaliyet Oranları ve Karlılık Oranları olmak üzere 4 ana başlık (kategori) altında toplam 13 finansal oran araştırmaya dahil edilmiştir. Likidite Oranları altında 3, Finansal Durum (Mali Yapı) Oranları altında 4, Faaliyet Oranları altında 2 ve Karlılık Oranları altında 4 finansal oran hesaplanmıştır. Araştırma sonuçlarına göre, bazı finansal oranlar bazında Karsan avantajlı ve üstün iken, bazılarında da Ford Otosan avantajlı ve üstündür.

Anahtar Kelimeler: Muhasebe, Finans, Finansal Analiz, Oran Analizi, Otomotiv Sektörü

Abstract

In this study, the financial analysis of Karsan and Ford Otosan companies operating in the automotive sector was carried out with the financial ratio method over a 5-year period, covering the period of 2017-2021. The financial ratios of enterprises were obtained from the annual reports of Karsan and Ford Otosan. In addition, the financial ratio averages of both companies are presented for 5 years (2017-2021 period). At the same time, financial ratios and financial ratio averages of the automotive sector for the period 2017-2021 are also presented. Relevant financial ratios were obtained from the Data Analysis Platform (VAP). The Data Analysis Platform (VAP), on the other hand, gathers the data from Public Disclosure Platform (KAP). A total of 13 financial ratios were included in the study under 4 main headings (categories), namely Liquidity Ratios, Financial Position (Financial Structure) Ratios, Activity Ratios and Profitability Ratios. 3 financial ratios (ratio) are calculated under Liquidity Ratios, 4 under Financial Position (Financial Structure) Ratios, 2 under Activity Ratios and 4 under Profitability Ratios. According to the results of research, while Karsan is advantageous and superior on the basis of some financial ratios, Ford Otosan is advantageous and superior in others.

Keywords: Accounting, Finance, Financial Analysis, Ratio Analysis, Automotive Sector

Araştırma Makalesi [Research Paper]

JEL Codes: *M40, M41, F65*

Submitted: 22 / 08 / 2022
Accepted: 24 / 12 / 2022

[1] Doç.Dr., İstanbul Medeniyet Üniversitesi, İstanbul, Türkiye, cevdet.kizil@medeniyet.edu.tr, Orcid No: https://orcid.org/ https://orcid.org/0000-0003-0196-2386

Giriş

Muhasebe, genel itibariyle finansal işlemlerin kaydedilmesi, sınıflandırılması, özetlenmesi, raporlanması, analiz edilmesi ve yorumlanması ile ilgili bir bilim dalı, bilgi sistemi ve sanat olarak tanımlanmaktadır (Kızıl ve Kızıl, 2007: 3; Şenol, 2018: 3-4). Muhasebe hayatın birçok alanında önem arz etmektedir. Muhasebe sistemi kapsamında mali işlemlerin belirlenen zamanlarda incelenmesi ve değerlendirilerek elde edilen bilgilerin sunulması sonucunda işletmeler hem kendi içinde, hem de farklı işletmeler arasında sağlıklı ilişkiler kurmakta ve aynı zamanda sürdürülebilirliklerini sağlanmaktadır. Bu açıdan muhasebe gerçekten de büyük bir öneme sahiptir. Ayrıca muhasebe sadece resmi bir kurumda değil, hane halkı içerisindeki gelir-gider hesaplamasında bile ihtiyaç duyulan ve fark edilmeden kullanılan bir sistemdir (Şaklak ve Buran, 2010: 2).

Muhasebe tarafından oluşturulan sisteme, iş hayatında veya günlük hayatta maddi temelli tüm kararlar alınırken sık sık başvurulmaktadır (Yazıcı, 2010: 203). Ancak muhasebe işlemlerinin gerçekleştirilebilmesi ve verimli bir sonuç elde edilmesi için belli başlı kurallara uyulması gerekmektedir. Bahse konu olan kurallar oldukça önemlidir. Belirtilen kurallar kayıtların zamanında yapılıp yapılmadığının kontrol edilmesi, değişikliğe uyum sağlanması, yeniliklere adapte olunması ve maliyet-gelir ilişkisinde hatasız bir şekilde çalışmak şeklinde listelenebilir (Harrison vd., 2005: 282).

Otomotiv sanayi, bütün sanayileşmiş ülkelerde ekonominin lokomotifleri arasında gösterilmektedir. Bu hususun başlıca nedeni, otomotiv sanayinin diğer sektörlerle olan yakın ilişkisidir. Otomotiv sanayi, demir çelik ve diğer hafif metaller, petrol-kimya, cam ve lastik gibi sanayi dallarının alıcısı konumundayken, aynı zamanda bu sanayi dallarındaki teknolojik gelişimleri de tetikler. Bu sebeple otomotiv sanayindeki değişimler, ekonominin tümünü yakından etkilemektedir. Bunun yanında otomotiv sanayi, savunma sektörü ve dolaylı olarak ülkelerin milli güvenliği konularında da kritik bir öneme sahiptir (Karbuz vd, 2008: 4).

Otomotiv sanayi, 1900'lü yılların başında ortaya çıkmıştır. Başlangıçta sipariş üzerine ustalar tarafından sürdürülen ve tümü ile kişisel bilgi ve beceriye dayanan elle üretim yapısı, Henry Ford'un Amerika Birleşik Devletleri'nde (ABD) geliştirdiği "Kitlesel Üretim" yöntemi ile kısa bir sürede büyük bir sanayi haline gelmiştir. Henry Ford'un üretmekte olduğu Model T isimli otomobil ekonomikliği ile orta sınıf Amerikan halkına hitap etmiştir. Ford'un stratejisi başarıyı yakalamıştır ve 1920 yılına gelindiğinde 1 milyondan fazla araç firma tarafından satılmıştır. Ford, otomobilleri mümkün olduğunca düşük bir fiyatla tüketicilere sunarken, aynı zamanda çalışanlarına kendi ürettikleri araçları satın alma opsiyonunu sunarak ücretlendirme ve personel giderleri hususlarında da uzun yıllar avantaj sağlamıştır. Geniş bir pazar olan ABD'de üretim, kısa sürede oldukça artmıştır. 1940'lı yıllarda Avrupa'da ise yükseliş trendine giren üretim, II. Dünya Savaşı'nın patlak vermesi neticesinde sekteye uğramıştır. Fakat, savaş sonrası otomobillere olan büyük talep artarak devam etmiştir. Henry Ford'un insanlara coğrafi özgürlüğün kapılarını açması ve mobilite sunması, otomobilleri vazgeçilmez hale getirmiştir. Otomobil üretiminin büyük bir sektör haline gelmesi, yeni iş sahalarını da beraberinde getirmiş, Dünya'nın artan istihdam ihtiyacının karşılanmasında otomotiv sanayi büyük faydalar sağlamıştır (University of Colorado at Builder, 2009).

Savaş sonrasında büyük bir ivmeyle ilerleyen Avrupa ekonomisi ve kişi başına düşen gelirdeki yükseliş yanında ulaştırma alt yapısındaki modernleşmeler, Batı Avrupa otomotiv sanayinin hızlı bir şekilde yükselmesini desteklemiştir. II. Dünya Savaşı'nı takiben Batı Avrupa otomotiv endüstrisi oldukça rekabetçi bir karaktere sahip olmuştur. İlgili sektördeki rekabet, o tarihten bugüne kadar da devam etmektedir (European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions, 2004). Günümüzde otomotiv sektöründeki rekabet o kadar yoğundur ki, büyük otomotiv firmaları da dahi olmak üzere sanayinin tüm aktörleri için kar oranları ve marjları oldukça düşük bir seviyeye gelmiştir. Aynı zamanda Covid-19 sonrası dönem, hammadde tedarik sorunları, Rusya-Ukrayna Savaşı, enflasyon, enerji darboğazı, yüksek faiz oranları ve artan maliyetler durumu daha da zorlaştırmıştır (Forbes, 2022).

Otomotiv sanayi küresel seviyede değişen pazar ve rekabet koşulları nedeniyle daimi ve dinamik bir gelişmeye sahne olmaktadır. Bu nedenden ötürü, otomotiv sanayi en rekabetçi sektörlerden biri olarak kabul görmektedir (Australian Government, Department of Innovation, Industry, Science and Research, 2010). Sektördeki büyük üreticiler 1990'lı yılların ikinci yarısından itibaren yoğun rekabetten korunmak, endüstride var olmak ve rekabetçi avantaj elde etmek için işbirliklerini hızlandırmıştır. Bunun sonucunda da otomotiv devleri arasında Dünya çapında büyük birleşmeler epey yankı uyandırmıştır. Çok uluslu büyük otomobil imalatçıları arasında gerçekleşen birleşmeler ve deniz aşırı tesislerin faaliyete geçmesi, otomotiv endüstrisinin küreselleşme sürecine büyük ivme katmıştır (Nag vd, 2007: 4). Otomotiv sanayinde birleşme, satın alma ve ortaklık stratejileri birçok bilimsel araştırmanın konusu olurken, otomotiv sektörü Dünya basını ve yerel basında da önemli yer bulmuştur (Eken ve diğerleri, 2009: 65). Son zamanlarda Anadolu Grubu, BMC, Turkcell, Zorlu Holding ve TOBB ortaklığında Türkiye´nin ilk yerli otomobili Togg'un da üretime hazırlandığı ve yaklaşık %99 oranında tamamlandığı ile ilgili haberler kamuoyunda sıkça yer almaktadır (NTV, 2022).

Araştırmaya konu olan firmalarından Karsan, 1966 yılında 269 yatırımcıyla birlikte faaliyete geçen ve 1998 yılından bu yana İnan Kıraç yönetiminde hafif ile ağır ticari araç üretimi yapan Bursa merkezli bir otomotiv şirketidir. 2004 yılında faaliyet geçirmiş olduğu tek tesiste çok marka yaklaşımını benimseyerek, Türkiye'nin ilk fason otomotiv üreticisi özelliğine

de sahip olmuştur. 2020 yılında İstanbul Sanayi Odası'nın (İSO) yaptığı araştırmada, Türkiye'nin en büyük 500 sanayi kuruluşu arasında 146. sırada yer almıştır (Taşlıcalı, 2020). Aynı zamanda, Karsan'da 2020 yılı itibariyle 1074 personelin çalıştığı tespit edilmiştir ve şirketin %36.54'ünün ise Borsa İstanbul'da (BİST) işlem gördüğü belirlenmiştir. Karsan, günümüzde de borsaya kote bir firmadır (Karsan, 2020).

Çalışmaya konu olan diğer firma Ford Otosan ise 1959 yılında Vehbi Koç tarafından Acıbadem, Üsküdar'da kurulmuştur (Ford Otosan, 2015). 1966-1984 yılları arasında, Ford Otosan tarafından dönemin popüler otomobili olan Anadol üretilmiştir. Takip eden yıllarda ise Ford'un Taunus, Escort, Transit, Connect ve Courier gibi modelleri Ford Otosan tarafından imal edilmiştir. 1997 yılında Koç Holding ve Ford hisselerinin eşitlenmesi söz konusu olmuştur. Ford Otosan, 2012 yılında Türkiye'de en çok ihracat yapan şirket konumuna gelmiştir. 2015 yılında, firma Türkiye'de en yüksek kurulu üretim kapasitesine sahip işletme unvanını elde etmiştir. 2019 yılı itibariyle de Türkiye'nin en büyük ikinci sanayi kuruluşu haline gelmiştir (İstanbul Sanayi Odası - İSO, 2020). Mart 2021'de imzalanan protokol aracılığıyla, Ford Otosan'ın 10 yıllık zaman periyotunda Kocaeli fabrikasına 2 Milyar Amerikan Doları ($) yatırım yapması kararlaştırılmıştır. Aynı yıl, şirket Türkiye'deki ilk yerli şanzımanı üretme başarısı göstermiştir. Ekim 2021'de ise Ford Otosan'ın cirosu 7 Milyar Amerikan Doları' na ($) kadar yükselmiştir (HT Bloomberg, 2021).

Bu araştırmada, otomotiv sektöründe finansal performansın finansal oran yöntemiyle analizi Karsan ve Ford Otosan firmalarının 2017-2021 periyotunda karşılaştırılması kapsamında ele alınmıştır. Dolayısıyla, öncelikle çalışmanın Giriş bölümünde muhasebenin tanımına ve tarihine değinilmiştir. Daha sonra ise Giriş bölümünde otomotiv sektörünün tarihçesi, Karsan ve Ford Otosan firmalarının kısa geçmişine yer verilmiştir. Çalışmada Giriş bölümünden sonra Literatür Taraması bölümü ele alınmış, ilgili araştırmaların konuları ve bulguları kronolojik olarak sunulmuştur. Literatür Taraması bölümünden sonra Finansal Analiz Teknikleri bölümüne yer verilmiştir. Uygulama kısmında ise otomotiv sektöründe faaliyet gösteren Karsan ve Ford Otosan firmalarının finansal performansları oran analizi çerçevesinde 2017-2021 zaman dilimi için sektör ortalamasını da dikkate alarak karşılaştırılmıştır. Sonuç ve Öneriler bölümünde ise araştırma bulguları genel olarak sunulmuş, tartışılmış ve gelecek çalışmalara yönelik bir takım tavsiyelerde bulunulmuştur.

1. Literatür Taraması

Ekinci tarafından 2011 yılında yapılan "Türk Sivil Havacılık Sektörü ve THY A.O.'nun Sektördeki Yeri: THY Üzerine Oran Analizi Uygulaması" başlıklı çalışmada, THY'nin 2001-2010 yılları arasındaki verileri baz alınarak finansal analiz gerçekleştirilmiştir. Araştırma sonucunda şu bulgulara ulaşılmıştır: SARS virüsü nedeniyle 2001 ve 2004'te kritik bir dönem yaşanmıştır. Aynı zamanda, cari oranın düştüğü gözlemlenmiştir. 2001, 2004, 2005 ve 2006 yıllarında işletme kısa vadeli yükümlülüklerini karşılamada zorluk yaşamıştır. Ancak, bu durum nakit oranı etkilememiştir. Bununla beraber, THY anapara ve faiz ödemelerinde güçlükler tecrübe etmemiştir. Ek olarak, THY ödeme işlemlerinde herhangi bir problemle karşı karşıya kalmamıştır. Stok devir hızının işletmede yükseldiği görülmüştür. Dolayısıyla, stoklar uzun süre bekletilmeden kolayca satılabilmektedir. Başka bir önemli bulgu ise, THY'nin ekonomik dalgalanmalardan hemen etkileniyor olmasıdır (Ekinci, 2011).

Korkmaz ve Uygurtürk tarafından 2012 yılında yapılan "Finansal Performansın TOPSIS Çok Kriterli Karar Verme Yöntemi ile Belirlenmesi: Ana Metal Sanayi İşletmeleri Üzerine Bir Uygulama" başlıklı çalışmada, 13 işletmenin finansal analizi gerçekleştirilmiştir. Finansal oranlar 2006-2010 yıları arasında değerlendirilmiş ve sunulmuştur. Bu çalışmada finansal oran analizi ve TOPSIS yöntemi kullanılmıştır. Çalışma sonucunda, işletmeler derecelere göre sıralanmıştır (Korkmaz ve Uygurtürk, 2012: 95-115).

Akın ve Ece tarafından 2013 yılında yapılan "İMKB'de İşlem Gören Sigorta Şirketlerinin 2006-2010 Dönemi Finansal Performanslarının Analizi" başlıklı çalışmada, BİST'de listelenen 7 sigorta şirketi ele alınmıştır. Bu şirketler mali olarak ve oran analizi açısından karşılaştırılmıştır. Çalışma sonucunda, şirketlerin likit tercihlerinin baskın olduğu sonucuna varılmıştır (Akın ve Ece, 2013).

Öncü, Çömlekçi ve Coşkun tarafından 2013 yılında yapılan "Havayolu Yolcu Taşıma İşletmelerinin Finansal Etkinliklerinin Ölçümüne İlişkin Bir Araştırma" başlıklı çalışmadaki veriler, Veri Zarflama Analiz Programı (Data Envelopment Analysis Program - DEAP) ile analiz edilmiştir. Analiz sonucundaki bulgulara göre A, B ve C işletmeleri belirlenen genel hedef doğrultusunda adım attıkları için etkindirler. Ancak D, E, F ve G işletmelerinin bazılarının düşük maliyet yöntemini seçtikleri ve bazılarının sektöre girişlerinin yeni olması nedeniyle karlılık açısından etkin olmadıkları bulgusu edinilmiştir (Öncü, Çömlekçi ve Coşkun, 2013: 77-86).

Ecer ve Günay tarafından 2014 yılında yapılan "Borsa İstanbul'da İşlem Gören Turizm Şirketlerinin Finansal Performanslarının Gri İlişkisel Analiz Yöntemiyle Ölçülmesi" başlıklı çalışmada, turizm işletmelerinin finansal performans değerlendirmeleri oran analizi ile yapılmıştır. Performans değerlendirmeleri kapsamında, 17 finansal orandan yararlanılmıştır. BIST'teki 9 turizm şirketinin 2008-2012 yılları arasındaki verileri baz alınarak çalışma yürütülmüştür. Genel

olarak, kısa vadeli yabancı kaynakların yeterli seviyede olmadığı saptanmıştır. A, D ve F şirketlerinin yaptıkları yatırımlarla dikkat çekici düzeyde kar elde ettikleri vurgulanmıştır. Buna karşın, C şirketinin en kötü şirket olduğu sonucuna varılmıştır. Daha çok turizm verisi elde edilebilirse analitik hiyerarşi yöntemi, TOPSIS ve veri zarflama analiz yöntemlerinin tercih edilebileceği önerisinde bulunulmuştur (Ecer ve Günay, 2014: 35-48).

Akca ve Somunoğlu İkinci tarafından 2014 yılında yapılan "Ankara'da Yer Alan Özel Bir Sağlık İşletmesinin Finansal Tablolarının Oran Analizi Yöntemi İle Değerlendirilmesi'' başlıklı çalışmada, finansal analiz kapsamında oran analizi ele alınmıştır. Bu araştırmada oranlar geçmiş yıllarla ve standart oranlarla mukayese edilerek sunulmuştur. Çalışma sonucunda işletmenin likiditesinin yüksek olduğu, alacaklarını vaktinde tahsil edemediği ve çeşitli oranlar özelinde pozitif artışın olduğu belirtilmiştir (Akca ve İkinci, 2014: 11-126).

Şen, Zengin ve Yusubov tarafından 2015 yılında yapılan "Otel İşletmelerinde Finansal Analizlere İlişkin Bir Örnek Olay İncelemesi" başlıklı çalışmada, finansal analiz sonucunda araştırmaya konu olan işletmenin öz sermaye karlılığının azaldığı görülmüştür. Aynı zamanda, giderlerin fazla olduğu tespit edilmiştir. Girdilerin fazla olması nedeniyle de baz alınan dönemin zararla kapatıldığından söz edilmiştir (Şen vd, 2015: 64-85).

Bıçakçı tarafından 2015 yılında yapılan "Özel Hastanelerde Finansal Analiz'' başlıklı çalışmada, finansal analiz yöntemlerinden oran analizi tekniği kullanılmıştır. Analiz sonucunda likidite oranlarının düşük olduğu vurgulanmıştır. Bu düşüşün dolayısıyla öz kaynakları ve karlılıkları olumsuz etkilediği sonucuna varılmıştır (Bıçakçı, 2015).

Tunahan, Esen ve Takıl tarafından 2016 yılında yapılan "Havayolu Şirketlerinin Finansal Risk Düzeylerinin Bulanık Mantık Yöntemi ile Karşılaştırmalı Analizi" başlıklı çalışmada elde edilen bulgulara göre, havacılığın geliştiği gözlemlenmiştir. Rekabet ortamının ittifaklara yol açtığı da dikkat çekmiştir. Düşük fiyatlı bilet satılmasının riskleri ayrıca vurgulanmıştır (Tunahan vd, 2016: 239-264).

Gümüş ve Bolel tarafından 2017 yılında yapılan "Rasyo Analizleri ile Finansal Performansın Ölçülmesi: Borsa İstanbul'da Faaliyet Gösteren Havayolu Şirketleri'nde Bir Uygulama" başlıklı çalışmanın uygulaması kapsamında finansal oran analizi gerçekleştirilmiştir. Çalışma Türk Hava Yolları (THY) ile Pegasus üzerinde gerçekleştirilmiştir. THY işletmesinin borç ödeme konusunda güçlük yaşamadığına ve borçlarını zamanında ödediğine değinilmiştir. Aynı zamanda, nakit probleminin olmadığı vurgulanmıştır. İşletmenin, faaliyetlerini yeterince etkin bir şekilde yürüttüğü sunulmuştur. Karlılık açısından değerlendirildiğinde, kar oranının iyi seviyede olduğu sonucuna varılmıştır. Pegasus işletmesinin ise likidite oranının daha önce düşük olduğu, ancak zamanla THY'den bile iyi bir seviyeye ulaştığı vurgulanmıştır. Yükümlülüklerini karşılama hususunda ise, Pegasus'un zamanla daha iyiye gittiği belirtilmiştir. Karlılık açısından değerlendirildiğinde, yine THY'ye göre Pegasus'un daha karlı olduğu sunulmuştur. Genel bir karşılaştırma yapılmış ve Pegasus işletmesinin THY işletmesine göre daha iyi durumda olduğu bulgusu elde edilmiştir. Sonuç olarak ise, yatırım yapmayı düşünen paydaşlar için Pegasus şirketine yatırım yapılması önerilmiştir (Gümüş ve Bolel, 2017: 87-96).

Tayyar, Yapa, Durmuş ve Akbulut tarafından 2018 yılında yapılan "Referans İdeal Metodu ile Finansal Performans Analizi: BİST Sigorta Şirketleri Üzerinde Bir Uygulama" başlıklı çalışmada, BİST Sigorta şirketleri üzerine bir araştırma gerçekleştirilmiştir. Araştırmada Çok Kriterli Karar Verme Yöntemi'nden (ÇKKV Yöntemi'nden) yararlanılmıştır. Araştırmada, Referans İdeal Metodu da kullanılmıştır. Metodun uygulanması sonucunda belirlenen puanla en başaralı şirket belirlenmiştir. Tanımlama ve hesaplama aşamalarında Leskay'ın çalışmalarından yararlanılmıştır (Tayyar, Yapa, Durmuş ve Akbulut, 2018: 2490-2509).

Sakınç tarafından 2018 yılında yapılan "Hisse Senedine Yatırım Yaparken Finansal Analiz ile Teknik Analiz Yöntemlerinin Birlikte Kullanılmasının Önemi ve BİST'de Bir Uygulama" başlıklı çalışmada, MACD, Stokastik, RSI, Bolinger Bandı ve İşlem Hacmi araçları kullanılmıştır. Bu araştırmada Vestel A.Ş.'nin finansal analiz ve teknik analiz verileri incelenmiştir. Araştırma neticesinde önemli bulgular edinilmiştir. En önemli bulgu olarak, işletmenin kısa ve uzun vadeli yükümlülüklerini kolayca ödeyebildiği ve kaynak yapısının etkin olduğu sonucuna varılmıştır (Sakınç, 2018: 134-153).

Sanalan Bilici ve Aydın tarafından 2018 yılında yapılan "Konaklama İşletmelerinde Finansal Analizlere İlişkin Bir Örnek Olay İncelemesi" başlıklı çalışmada, spesifik bir işletmenin finansal analizi gerçekleştirilmiştir. Çalışma neticesinde, uygulamaya konu olan firmada dönen varlıkların artış gösterdiğinden söz edilmiştir. İşletmenin duran varlık yatırımlarının, öz kaynaklar veya uzun vadeli yabancı kaynaklar ile gerçekleştirildiği sonucuna varılmıştır. Dönen varlık gelişiminin artıyor olması, işletmenin kısa vadeli borçlarını ödeyebilecek durumda olduğunu ifade etmektedir (Sanalan Bilici ve Aydın, 2018: 2333-2355).

Perçin ve Aldalou tarafından 2018 yılında yapılan "Financial Performance Evaluation of Turkish Airline Companies Using Integrated Fuzzy AHP Fuzzy TOPSIS Model" başlıklı çalışmada karşılaştırmalı bir analiz yapılmıştır. Türk Hava Yolları A.Ş ile Pegasus Hava Yollları A.Ş'nin mali performans karşılaştırması ele alınmıştır. Karşılaştırma yapılırken oran analizinden yararlanılmıştır. Araştırma sonucunda, Türk Hava Yolları A.Ş'nin Pegasus Hava Yolları A.Ş.'ye göre daha düşük performans gösterdiği bulgusu edinilmiştir (Perçin ve Aldalou, 2018: 583-598).

Sayın ve Yüksel tarafından 2018 yılında yapılan "Hastane İşletmelerinde Hasta Bazlı Finansal Analiz ve Örnek Bir Uygulama" başlıklı çalışmada kar analizi yapılmıştır. Bu analizde, ayakta tedavi gören hastalar ve yatış gerçekleştiren hastalar şeklinde iki ayrı değerlendirme ile sınıflandırma söz konusu olmuştur. Aynı hastalığa sahip olan iki farklı hastanın (ayakta tedavi gören hastalar ve yatış gerçekleştiren hastalar) tedavi ve sipariş maliyet giderlerinin hastaneye sağladığı kar sunulmuştur. Bu çalışmada, yatış gerçekleştiren hastanın ayakta tedavi gören hastaya göre, hastaneye daha fazla kar sağladığı sonucuna varılmıştır (Sayın ve Yüksel, 2018: 1-14).

Arslan tarafından 2019 yılında yapılan "Dünya'da ve Türkiye'de Otomotiv Sektörü, BIST 100'de İşlem Gören Otomotiv Sektörü İşletmelerinin Finansal Analizi" çalışmada, Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş., Ford Otomotiv Sanayi A.Ş., Doğuş Otomotiv A.Ş., Karsan Otomotiv A.Ş. ve Otokar Otomotiv Sanayi A.Ş.' ye ait finansal tablolar, finansal analiz yöntemleri vasıtasıyla mercek altına alınmıştır. Araştırma 2013-2017 yılları arasını, bir başka ifadeyle 5 yılı kapsamaktadır. Araştırma sonuçlarına göre, incelemeye tabi olan otomotiv sektörü firmalarının brüt kar oranları düşmektedir ve firmalar brüt kar oranlarını yükseltmekte zorlanmaktadır. Aynı zamanda, işletmelerin cari oranlarının ideal oranın altında seyrettiği belirlenmiştir. Ek olarak, otomotiv sektörü firmalarının finansal kaldıraç oranlarının %50'nin üzerinde olduğu, hatta oldukça yüksek bir seviyede bulunduğu tespit edilmiştir (Arslan, 2019: 249-252).

Kızıl ve Aslan tarafından 2019 yılında yapılan "Finansal Performansın Rasyo Yöntemiyle Analizi: Borsa İstanbul'da (BİST'de) İşlem Gören Havayolu Şirketleri Üzerine Bir Uygulama" başlıklı çalışmada, Türk Hava Yolları A.Ş'nin finansal yapı analizi gerçekleştirilmiştir. Analizler sonucunda, Türk Hava Yolları A.Ş.'de duran varlıkların ağırlıklı olduğu ve her yıl arttığı gözlemlenmiştir. Araştırma kapsamında, bu artışın temel nedeninin uçuş talebini karşılamak olduğu sonucuna varılmıştır. Bunun haricinde, kaynak yapısının uzun vadeli yabancı kaynaklara (UVYK) eğilimli olduğu saptanmıştır. Firmanın kısa vadeli borçlarını ödemede zorluk yaşadığı da görülmüştür (Kızıl ve Aslan, 2019: 1778-1799).

Tunç tarafından 2020 yılında gerçekleştirilen "Borsa İstanbul (BIST)'da İşlem Gören Otomotiv Şirketlerinin Finansal Performans Analizi: Entropi, TOPSIS ve Gri Metodları" başlıklı çalışmada BIST'e kote olan 11 otomotiv firmasının 20 finansal oranı 2017-2019 dönemi için hesaplanarak yorumlanmıştır. Çalışma için ihtiyaç duyulan veriler, firmaların Kamu Aydınlatma Platformu'nda yer alan gelir tablosu ve bilançolarından temin edilmiştir. Araştırmada analiz yöntemleri olarak Entropi, TOPSIS ve Gri İlişkisel Analiz metodları tercih edilmiştir. Analiz sonuçları ışığında en önemli kıstas piyasa oranlarıdır. Alt ölçüt ise fiyat kazanç oranı şeklinde tespit edilmiştir (Tunç, 2020).

Brandenburg ve Hahn tarafından 2021 yılında yürütülen "Financial Performance and Firm Efficiency of Automotive Manufacturers and their Suppliers: A Longitudinal Data Envelopment Analysis" başlıklı çalışmada, Veri Zarflama Analiz Yöntemi (Data Envelopment Analysis Method) ile otomobil üreticisi firmaların ve tedarikçilerinin finansal performansları ile firma etkinliği ölçülmüştür. Araştırmada örneklem toplam 54 firmadan oluşmuştur. Doğrusal regresyon analizi, araba üreticilerinin firma verimliliğini korumak veya iyileştirmek için hem maliyeti hem de sermayeyi yönetmeleri gerektiğini, tedarikçilerin ise karlarını optimize etmeye odaklanması gerektiğini göstermiştir. Buna karşılık, satış büyümesi ve artan pazar payı, otomotiv sektöründe firma verimliliğini artırmak açısından daha az etkilidir. Coğrafi konumun yanı sıra büyüklük de önemliyken, zaman hususu firma verimliliği için daha az önemli olarak tespit edilmiştir (Brandenburg ve Hahn, 2021: 1-26).

Sareen ve Sharma tarafından 2022 yılında yayınlanan "Assessing Financial Distress and Predicting Stock Prices of Automotive Sector: Robustness of Altman Z-Score" başlıklı çalışmada, öncelikle küreselleşmenin otomotiv sektörünü diğer sektörlerle çok daha entegre ve finansal şoklara ise çok daha açık hale getirdiğinin altı çizilmiştir. Bu çalışma, Hindistan'daki otomotiv sektörüne özel atıfta bulunarak, finansal sıkıntıları ve hisse senedi fiyatlarını tahmin etmek için Altman Z-Skoru'nu dikkate almıştır. Çalışma iki bölümde gerçekleştirilmiştir: Birinci bölüm, finansal kriz karşısında otomotiv sektörünün finansal sıkıntısını analiz etmeye odaklanmaktadır. Çalışmanın ikinci bölümü, 2000-2020 dönemi için panel veri modellemesi ile otomobil stoklarının fiyatlarının tahmin edilmesini ele almaktadır. Ekonometrik tabanlı büyüme eğrileri kullanılarak, çalışma otomotiv sektörünün finansal krizden nasıl etkilendiğini analiz etmektedir. Son olarak, Panel Veri Statik Tabanlı Sabit Etkiler Modeli uygulaması ile Faiz, Amortisman ve Vergi Öncesi Kar (FAVÖK) / Toplam Varlıklar ile Piyasa Değeri / Toplam Yabancı Kaynaklar oranlarının hisse senedi fiyatlarını tahmin etmede önemli oranlar olduğu ortaya koyulmuştur (Sareen ve Sharma, 2022: 11-24).

2. Oran Analizi

Oran analizi tekniğinde kalemler arasında veri karşılaştırması yapılmaktadır. İşletmelerin mali durumu analiz edilerek sunulmaktadır. Ancak, yalnızca finansal hesaplar yapmak oran analizinin tanımını yapmak için yeterli değildir. İşletmenin faaliyet gösterdiği sektör içinde önceki yıllar ve sektörler arasındaki ilişki yadsınamaz niteliktedir (Akdoğan ve Tenker, 2010: 640). Oran analizinde, aynı zamanda işletmeye ait farkı oranlar arasındaki ilişkiler incelenmektedir. Ek olarak, bu oranların ideal oranlarla karşılaştırılması da söz konusu olmaktadır. Oran analizi sayesinde, işletmenin gelecekteki finansal

performansına ilişkin tahminler yapmak da mümkün olmaktadır (Kılıç Karamahmutoğlu, 2022: 39). Oran Analizi; Likidite Oranları, Finansal Durum (Mali Yapı) Oranları, Faaliyet Oranları ve Karlılık Oranları olmak üzere dört ana başlık altında sınıflandırılır.

3. Uygulama

Araştırmanın Uygulama bölümü kapsamında, öncelikle otomotiv sektörünün 2017-2021 dönemi finansal oranları sunulmuştur. İlgili finansal oranlara Veri Analiz Platformu'ndan (VAP) ulaşılmıştır. Veri Analiz Platformu (VAP) ise verileri Kamuyu Aydınlatma Platformu'ndan (KAP) temin etmekte ve çekmektedir. Otomotiv sektöründe faaliyet gösteren Karsan ve Ford Otosan'ın Borsa İstanbul'da (BIST) kayıtlı olduğu sektör ile alt sektör, İmalat - Metal Eşya Makine Elektrikli Cihazlar ve Ulaşım Araçları olarak adlandırılmaktadır. Karsan ve Ford Otosan'ın 2017-2021 dönemi finansal oranları ise işletmelerin faaliyet raporlarından elde edilmiştir. Aşağıda yer alan Tablo 1'de otomotiv sektörünün (BIST: İmalat - Metal Eşya Makine Elektrikli Cihazlar ve Ulaşım Araçları) 2017-2021 periyotu için finansal oranları gösterilmektedir:

Çalışmanın uygulama kısmına Ford Otosan ve Karsan firmalarının özellikle dahil edilmesinin çeşitli nedenleri mevcuttur. Öncelikle Ford Otosan firması otomotiv sektörünün en köklü işletmelerinden biridir. Aynı zamanda, Türkiye'nin en çok ihracat yapan firmaları arasında yer almaktadır. Ford Otosan'ın Avrupa'nın en büyük kurulu üretim ve en yüksek ticari araç üretim kapasitesine sahip olması da araştırmaya dahil edilmesi hususunda önemli motivasyon kaynaklarını oluşturmaktadır. Bunun yanında, Karsan ise Türk otomotiv sektöründe ilk fason üretici olarak bilinmektedir. Aynı zamanda, Türkiye'nin en büyük sanayi kuruluşlarından biridir. Ek olarak Karsan, Türkiye'nin ilk ve tek çok markalı ticari araç üreticisi konumundadır. Firmanın köklü bir geçmişi de bulunmaktadır. Dolayısıyla hem Ford Otosan, hem de Karsan Türk otomotiv sektörünün en çok bilinen ve önde gelen firmaları arasında yer almaktadır. Çalışmaya Ford Otosan ve Karsan firmalarının dahil edilmesinin spesifik nedenleri bu şekilde listelenebilir. Araştırmanın amacı, Ford Otosan ve Karsan firmalarının finansal performanslarının karşılaştırılması ve geleceğe yönelik olarak iki firmanın finansal performans tahminlerinin gerçekleştirilmesidir. Literatürde, BIST otomotiv sektöründe tüm firmaların dahil edilmediği, iki firma arasında karşılaştırmaların yapıldığı araştırmalar da halihazırda mevcuttur.

Tablo 1. Otomotiv Sektörü'nün (BIST: İmalat - Metal Eşya Makine Elektrikli Cihazlar ve Ulaşım Araçları) 2017-2021 Dönemi Finansal Oranları

Finansal Oranlar	2021 / 4 (Yıllık)	2020 / 4 (Yıllık)	2019 / 4 (Yıllık)	2018 / 4 (Yıllık)	2017 / 4 (Yıllık)
	Aritmetik Ortalama	Aritmetik Ortalama	Aritmetik Ortalama	Aritmetik Ortalama	Aritmetik Ortalama
Likidite Oranları					
Cari Oran	1,67	1,92	2,01	1,87	1,76
Likidite (Asit-Test) Oranı	0,99	1,35	1,15	1,19	1,14
Nakit Oran	0,28	0,37	0,33	0,33	0,27
Finansal Durum (Mali Yapı) Oranları					
Finansal Kaldıraç Oranı (%)	58,66	59,09	57,90	58,13	56,06
Özsermaye / Toplam Yabancı Kaynaklar Oranı (%)	66,26	84,04	135,87	108,79	108,73
Öz Kaynak Oranı (%)	41,34	40,91	42,10	41,87	43,94
Dönen Varlıklar / Aktif Toplamı Oranı (%)	65,72	67,51	62,92	65,93	65,20

Faaliyet Oranları					
Ticari Alacaklar Devir Hızı	4,56	4,45	4,53	4,87	4,84
Stok Devir Hızı	5,14	5,98	6,23	6,64	7,10
Karlılık Oranları					
Faaliyet Karı Oranı (%)	15,96	13,16	7,85	11,21	10,94
Net Kar Oranı (%)	9,81	9,98	3,86	4,28	4,48
Aktif Karlılığı Oranı (%)	12,56	10,78	4,59	5,28	8,69
Brüt Kar Oranı (%)	23,79	23,82	19,82	22,25	20,73

Kaynak: Veri Analiz Platformu - VAP. (2022). Dönemsel Finansal Oranlar. Veri Analiz Platformu - VAP Websitesi. https://www.vap.org.tr/donemsel-finansal-oranlar (Erişim Tarihi: 19.05.2022).

Tablo 1'de de görüldüğü üzere, 2017-2021 dönemini kapsayan veriler yıllık olarak çekilmiş olup, 4. Çeyrek (31 Aralık) bazlı sunulmuştur. Finansal oranlara ait aritmetik ortalamalar, otomotiv sektöründe (BIST: İmalat - Metal Eşya Makine Elektrikli Cihazlar ve Ulaşım Araçları) yer alan tüm firmaların finansal oran ortalamalarını ifade etmektedir. Likidite Oranları, Finansal Durum (Mali Yapı) Oranları, Faaliyet Oranları ve Karlılık Oranları olmak üzere 4 ana başlık (kategori) altında toplam 13 finansal oran Tablo 1'de yer almaktadır. Likidite Oranları altında 3, Finansal Durum (Mali Yapı) Oranları altında 4, Faaliyet Oranları altında 2 ve Karlılık Oranları altında 4 finansal oran bulunmaktadır.

Aşağıda yer alan Tablo 2'de ise otomotiv sektörünün (BIST: İmalat - Metal Eşya Makine Elektrikli Cihazlar ve Ulaşım Araçları) 2017-2021 periyotu için finansal oran ortalamaları gösterilmektedir:

Tablo 2. Otomotiv Sektörü'nün (BIST: İmalat - Metal Eşya Makine Elektrikli Cihazlar ve Ulaşım Araçları) 2017-2021 Dönemi Finansal Oran Ortalamaları

Finansal Oranlar	Dönem (Periyot) Sayısı	Ortalama Değer
Likidite Oranları		
Cari Oran	5	1,86
Likidite (Asit-Test) Oranı	5	1,18
Nakit Oran	5	0,30
Finansal Durum (Mali Yapı) Oranları		
Finansal Kaldıraç Oranı (%)	5	57,54
Özsermaye / Toplam Yabancı Kaynaklar Oranı (%)	5	106,43
Öz Kaynak Oranı (%)	5	42,46
Dönen Varlıklar / Aktif Toplamı Oranı (%)	5	65,29
Faaliyet Oranları		
Ticari Alacaklar Devir Hızı	5	4,66
Stok Devir Hızı	5	6,28

Karlılık Oranları		
Faaliyet Karı Oranı (%)	5	11,21
Net Kar Oranı (%)	5	6,33
Aktif Karlılığı Oranı (%)	5	8,19
Brüt Kar Oranı (%)	5	21,69

Kaynak: Veri Analiz Platformu - VAP. (2022). 2016-2022 Ortalama Finansal Oranlar. Veri Analiz Platformu - VAP Websitesi. https://www.vap.org.tr/2016-2021-ortalama-finansal-oranlar (Erişim Tarihi: 19.05.2022).

Tablo 2'de dönem (periyot) sayısının 5 olmasının nedeni, araştırmanın 2017-2021 yılları arasını kapsamasıdır. Ortalama değer, her finansal oran için 5 dönemin (periyotun) ortalamasıdır. 13 finansal oranın ortalama değerleri belirtilmiştir.

Aşağıda yer alan Tablo 3'de Karsan'ın 2017-2021 dönemini kapsayan 5 yıllık süre zarfında finansal oranları sunulmaktadır. 4. Çeyrek (31 Aralık) bazlıdır. Likidite Oranları, Finansal Durum (Mali Yapı) Oranları, Faaliyet Oranları ve Karlılık Oranları olmak üzere 4 ana başlık (kategori) altında toplam 13 finansal oran Tablo 3'de yer almaktadır. Likidite Oranları altında 3, Finansal Durum (Mali Yapı) Oranları altında 4, Faaliyet Oranları altında 2 ve Karlılık Oranları altında 4 finansal oran kendine yer bulmuştur. Veriler Karsan'ın resmi websitesinde yer alan faaliyet raporlarından temin edilmiş ve çekilmiştir.

Tablo 3. Karsan'ın 2017-2021 Dönemi Finansal Oranları

Finansal Oranlar	**2021 / 4 (Yıllık)**	**2020 / 4 (Yıllık)**	**2019 / 4 (Yıllık)**	**2018 / 4 (Yıllık)**	**2017 / 4 (Yıllık)**
Likidite Oranları					
Cari Oran	0,90	1,40	0,94	0,83	1,60
Likidite (Asit-Test) Oranı	0,75	1,24	0,85	0,69	1,34
Nakit Oran	0,05	0,06	0,03	0,07	0,04
Finansal Durum (Mali Yapı) Oranları					
Finansal Kaldıraç Oranı (%)	73,00	74,00	75,00	86,00	80,00
Özsermaye / Toplam Yabancı Kaynaklar Oranı (%)	36,00	37,00	33,00	16,00	24,00
Öz Kaynak Oranı (%)	26,59	26,80	24,89	13,88	19,44
Dönen Varlıklar / Aktif Toplamı Oranı (%)	51,51	56,86	52,16	43,88	37,24
Faaliyet Oranları					
Ticari Alacaklar Devir Hızı	1,68	2,46	3,06	2,29	2,29
Stok Devir Hızı	7,60	9,12	8,29	7,76	7,71
Karlılık Oranları					

Faaliyet Karı Oranı (%)	37,00	32,00	15,00	15,00	17,00
Net Kar Oranı (%)	5,00	1,00	1,00	(2,00)	0,20
Aktif Karlılığı Oranı (%)	3,00	8,00	1,00	(1,00)	0,10
Brüt Kar Oranı (%)	27,00	29,00	18,00	19,00	14,00

Kaynak: Karsan. (2022). Karsan Faaliyet Raporları. Karsan Websitesi. https://www.karsan.com/tr/yatirimci-iliskileri/finansal-bilgiler/faaliyet-raporlari (Erişim Tarihi: 01.06.2022).

Aşağıda yer alan Tablo 4'de Karsan'ın 2017-2021 periyotu için finansal oran ortalamaları gösterilmektedir:

Tablo 4. Karsan'ın 2017-2021 Dönemi Finansal Oran Ortalamaları

Finansal Oranlar	Dönem (Periyot) Sayısı	Ortalama Değer
Likidite Oranları		
Cari Oran	5	1,13
Likidite (Asit-Test) Oranı	5	0,97
Nakit Oran	5	0,05
Finansal Durum (Mali Yapı) Oranları		
Finansal Kaldıraç Oranı (%)	5	77,60
Özsermaye / Toplam Yabancı Kaynaklar Oranı (%)	5	29,20
Öz Kaynak Oranı (%)	5	22,32
Dönen Varlıklar / Aktif Toplamı Oranı (%)	5	48,33
Faaliyet Oranları		
Ticari Alacaklar Devir Hızı	5	2,34
Stok Devir Hızı	5	8,10
Karlılık Oranları		
Faaliyet Karı Oranı (%)	5	23,20
Net Kar Oranı (%)	5	1,04
Aktif Karlılığı Oranı (%)	5	2,22
Brüt Kar Oranı (%)	5	21,40

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Aşağıda yer alan Tablo 5'de Ford Otosan'ın 2017-2021 dönemini kapsayan 5 yıllık süre zarfında finansal oranları sunulmaktadır. 4. Çeyrek (31 Aralık) bazlıdır. Likidite Oranları, Finansal Durum (Mali Yapı) Oranları, Faaliyet Oranları ve Karlılık Oranları olmak üzere 4 ana başlık (kategori) altında toplam 13 finansal oran Tablo 5'de yer almaktadır. Likidite Oranları altında 3, Finansal Durum (Mali Yapı) Oranları altında 4, Faaliyet Oranları altında 2 ve Karlılık Oranları altında 4

finansal oran kendine yer bulmuştur. Veriler Ford Otosan'ın resmi websitesinde yer alan faaliyet raporlarından temin edilmiş ve çekilmiştir.

Tablo 5. Ford Otosan'ın 2017-2021 Dönemi Finansal Oranları

Finansal Oranlar	2021 / 4 (Yıllık)	2020 / 4 (Yıllık)	2019 / 4 (Yıllık)	2018 / 4 (Yıllık)	2017 / 4 (Yıllık)
Likidite Oranları					
Cari Oran	1,58	1,41	1,17	1,02	1,13
Likidite (Asit-Test) Oranı	1,25	1,13	0,87	0,64	0,87
Nakit Oran	0,68	0,65	0,37	0,19	0,30
Finansal Durum (Mali Yapı) Oranları					
Finansal Kaldıraç Oranı (%)	76,00	71,00	72,00	70,00	69,00
Özsermaye / Toplam Yabancı Kaynaklar Oranı (%)	31,00	40,00	39,00	41,00	44,00
Öz Kaynak Oranı (%)	32,20	24,60	25,20	23,90	22,50
Dönen Varlıklar / Aktif Toplamı Oranı (%)	77,00	72,00	62,00	56,00	57,00
Faaliyet Oranları					
Ticari Alacaklar Devir Hızı	9,90	10,03	10,82	10,25	9,19
Stok Devir Hızı	13,40	20,23	19,06	19,78	20,58
Karlılık Oranları					
Faaliyet Karı Oranı (%)	13,30	9,70	6,20	6,90	6,70
Net Kar Oranı (%)	12,40	8,50	5,00	5,10	5,90
Aktif Karlılığı Oranı (%)	26,20	21,00	13,00	13,00	14,00
Brüt Kar Oranı (%)	15,70	12,50	10,20	10,40	10,40

Kaynak: Ford Otosan. (2022). Ford Otosan Faaliyet Raporları. Ford Otosan Websitesi. https://www.fordotosan.com.tr/tr/yatirimcilar/finansal-raporlar/faaliyet-raporlari (Erişim Tarihi: 12.06.2022).

Aşağıda yer alan Tablo 6'da Ford Otosan'ın 2017-2021 periyotu için finansal oran ortalamaları gösterilmektedir:

Tablo 6. Ford Otosan'ın 2017-2021 Dönemi Finansal Oran Ortalamaları

Finansal Oranlar	Dönem (Periyot) Sayısı	Ortalama Değer
Likidite Oranları		
Cari Oran	5	1,26
Likidite (Asit-Test) Oranı	5	0,95
Nakit Oran	5	0,44
Finansal Durum (Mali Yapı) Oranları		
Finansal Kaldıraç Oranı (%)	5	71,60
Özsermaye / Toplam Yabancı Kaynaklar Oranı (%)	5	39,00
Öz Kaynak Oranı (%)	5	25,68
Dönen Varlıklar / Aktif Toplamı Oranı (%)	5	64,80
Faaliyet Oranları		
Ticari Alacaklar Devir Hızı	5	10,04
Stok Devir Hızı	5	18,61
Karlılık Oranları		
Faaliyet Karı Oranı (%)	5	8,56
Net Kar Oranı (%)	5	7,38
Aktif Karlılığı Oranı (%)	5	17,44
Brüt Kar Oranı (%)	5	11,84

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Cari Oran

Cari oran, aşağıda yer alan formül aracılığıyla hesaplanır:

Cari Oran = Dönen Varlıklar / Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar

Cari oran, finansal analizde en çok kullanılan ve mercek altına alınan oranlardan biridir. Bir işletmede, dönen varlıkların yabancı kaynakları karşılayıp karşılayamadığını göstermektedir. Karsan'da cari oran 2017 yılında 1,60, 2018 yılında 0,83, 2019 yılında 0,94, 2020 yılında 1,40 ve 2021 yılında 0,90 olmuştur. Buna karşın Ford Otosan'da cari oran 2017 yılında 1,13, 2018 yılında 1,02, 2019 yılında 1,17, 2020 yılında 1,41 ve 2021 yılında 1,58 olmuştur. Otomotiv sektörü genelinde cari oran 2017 yılında 1,76, 2018 yılında 1,87, 2019 yılında 2,01, 2020 yılında 1,92 ve 2021 yılında 1,67 olmuştur. Karsan 2017-2021 dönemini kapsayan 5 yıl için cari oran ortalaması 1,13'dür. Ford Otosan'da bu oran 1,26 olurken otomotiv sektörünün 2017-2021 dönemini kapsayan 5 yıl için cari oran ortalaması 1,86'dır.

Genel anlamda cari oranın 2 olması beklenir. Minimum cari oranın 1 olması gerektiği de ifade edilmektedir (Akgüç, 2010). Buna karşın, ideal cari oran ülkelere ve sektörlere göre değişebilmektedir (Sümer ve Perek, 2013: 49).

Likidite (Asit-Test) Oranı

Likidite (Asit-Test) Oranı, aşağıda yer alan formül aracılığıyla hesaplanır:

Likidite (Asit-Test) Oranı = (Dönen Varlıklar - Stoklar) / Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar

Likidite (Asit-Test) oranı, bir işletmenin stokları hariç dönen varlıklarıyla kısa vadeli yabancı kaynaklarını karşılayabilme gücünü ve performansını göstermektedir. İşletmenin cari oranı düşerken asit-test oranının yükselmesi halinde, dönen varlıklar içindeki stokların payının azaldığı sonucuna varılmaktadır. Likidite (Asit-Test) oranının ideal oran olarak en az 1 olması beklenmektedir (Sayılgan, 2003: 47-50; Keskin Benli, 2005: 15; Şamiloğlu vd, 2018: 116).

Karsan'da Likidite (Asit-Test) oranı 2017 yılında 1,34, 2018 yılında 0,69, 2019 yılında 0,85, 2020 yılında 1,24 ve 2021 yılında 0,75 olmuştur. Buna karşın Ford Otosan'da Likidite (Asit-Test) oranı 2017 yılında 0,87, 2018 yılında 0,64, 2019 yılında 0,87, 2020 yılında 1,13 ve 2021 yılında 1,25 olmuştur. Otomotiv sektörü genelinde Likidite (Asit-Test) oranı 2017 yılında 1,14, 2018 yılında 1,19, 2019 yılında 1,15, 2020 yılında 1,35 ve 2021 yılında 0,99 olmuştur. Karsan'ın 2017-2021 dönemini kapsayan 5 yıl için Likidite (Asit-Test) oranı ortalaması 0,97'dir. Ford Otosan'da bu oran 0,95 olurken otomotiv sektörünün 2017-2021 dönemini kapsayan 5 yıl için için Likidite (Asit-Test) oranı ortalaması 1,18'dir.

Nakit Oran

Nakit Oran, aşağıda yer alan formül aracılığıyla hesaplanır:

Nakit Oran = (Hazır Değerler + Menkul Kıymetler) / Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar

Bu oran, stok satışlarının ve alacakların tahsilinin durması durumunda işletmenin kısa vadeli yabancı kaynaklarını karşılayabilme gücünü ve performansını gösterir. En duyarlı likite oranı olarak bilinmektedir. Stokların ve alacakların nakde çevrilmesi zaman alacağından, kısa vadeli borçları karşılayabilecek likit varlık oranına işaret etmektedir. İdeal nakit oran 0,20'dir (KOSGEB, 2019).

Karsan'ın nakit oranı 2017'de 0,04, 2018'de 0,07, 2019'da 0,03, 2020'de 0,06 ve 2021'de 0,05'dir. Ford Otosan'da ise nakit oran 2017'de 0,30, 2018'de 0,19, 2019'da 0,37, 2020'de 0,65 ve 2021'de 0,68 olmuştur. Otomotiv sektöründe ise nakit oran 2017 yılında 0,27, 2018 yılında 0,33, 2019 yılında 0,33, 2020 yılında 0,37 ve 2021 yılında 0,28 olmuştur. Ek olarak, Karsan'ın 5 yıl için (2017-2021) ortalama nakit oranı 0,05'dir. Ford Otosan için bu oran 0,44 olurken, sektör ortalaması performansı 0,30'dur.

Finansal Kaldıraç Oranı (%)

Finansal Kaldıraç Oranı, aşağıda yer alan formül aracılığıyla hesaplanır:

Finansal Kaldıraç Oranı = Toplam Yabancı Kaynaklar / Toplam Varlıklar

Bu oran, bir işletme tarafından kullanılan varlıkların ne kadarlık bir kısmının yabancı kaynaklarla finanse edildiği göstermektedir. Finansal kaldıraç oranının ideal olarak %50'den az olması beklenir. Zira, aksi durum işletme tarafından kullanılan varlıkların ağırlıklı olarak yabancı kaynaklarla finanse edildiği anlamına gelmektedir.

Finansal Kaldıraç Oranı Karsan'da 2017 yılında %80, 2018 yılında %86, 2019 yılında %75, 2020 yılında %74 ve 2021 yılında %73 olmuştur. Aynı oran Ford Otosan'da 2017 yılında %69, 2018 yılında %70, 2019 yılında %72, 2020 yılında %71 ve 2021 yılında %76 olmuştur. Otomotiv sektöründe ise finansal kaldıraç oranı 2017 yılında %56,06, 2018 yılında %58,13, 2019 yılında %57,90, 2020 yılında %59,09 ve 2021 yılında %58,66 olmuştur. Bunların yanında, Karsan'ın 2017-2021 dönemi finansal kaldıraç oranı ortalaması %77,60'dır. Ford Otosan'da bu oran %71,60 olup, otomotiv sektörü için %57,54'dür.

Özsermaye / Toplam Yabancı Kaynaklar Oranı (%)

Özsermaye / Toplam Yabancı Kaynaklar Oranı, aşağıda yer alan formül aracılığıyla hesaplanır:

Özsermaye / Toplam Yabancı Kaynaklar Oranı = Özsermaye / Toplam Yabancı Kaynaklar

Toplam Yabancı Kaynaklar = Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar + Uzun Vadeli Yabancı Kaynaklar

Bu oran, işletmenin bilançosu üzerinde toplam pasifin ne kadarlık bir kısmının özsermayeden ve ne kadarlık bir kısmının ise yabancı kaynaklardan meydana geldiğini gösterir. İşletmenin mali bağımsızlık derecesini gösteren bir orandır. İlgili oran aynı zamanda borçlanma katsayısı, ödeme gücü katsayısı ve finansman oranı olarak da bilinir.

Karsan'da Özsermaye / Toplam Yabancı Kaynaklar Oranı 2017'de %24, 2018'de %16, 2019'da %33, 2020'de %37 ve 2021'de %36'dır. Ford Otosan'da aynı oran 2017'de %44, 2018'de %41, 2019'da %39, 2020'de %40 ve 2021'de %31 olmuştur. Otomotiv sektörü için Karsan'da Özsermaye / Toplam Yabancı Kaynaklar Oranı (%) 2017'de %108,73, 2018'de %108,79, 2019'da %135,87, 2020'de %84,04 ve 2021'de %66,26 olmuştur. Artı olarak, Karsan'ın 5 yıllık süre zarfı (2017-2021) için Özsermaye / Toplam Yabancı Kaynaklar Oranı %29,20'dir. Ford Otosan için bu oran %39,00'dır. Otomotiv sektörünün Özsermaye / Toplam Yabancı Kaynaklar Oranı ise %106,43.

Öz Kaynak Oranı (%)

Öz Kaynak Oranı, aşağıda yer alan formül aracılığıyla hesaplanır:

Öz Kaynak Oranı = Öz Kaynaklar / Varlık (Aktif) Toplamı

Öz Kaynak Oranı, bir işletmede öz kaynakların toplam varlıklara (aktife) oranını göstermektedir (Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası - TCMB, 2022). Öz kaynak oranının zaman içinde yükselme eğilimi göstermesi, genel anlamda bir işletmede iyi bir yönetimin varlığına işarettir. Oranın düşük olması durumunda ise, işletme ağır zararlar tecrübe edebilir ve iflas durumuyla dahi karşı karşıya kalabilir.

Karsan'da Öz Kaynak Oranı 2017'de %19,44, 2018'de %13,88, 2019'da %24,89, 2020'de %26,80 ve 2021'de %26,59 olmuştur. Ford Otosan'da Öz Kaynak Oranı 2017'de %22,50, 2018'de %23,90, 2019'da %25,20, 2020'de %24,60 ve 2021'de %32,20 olmuştur. Otomotiv sektörü için Öz Kaynak Oranı 2017'de %43,94, 2018 için %41,87, 2019 için %42,10, 2020 için %40,91 ve 2021 için %41,34 olmuştur. Karsan'da 2017-2021 dönemi için Öz Kaynak Oranı ortalaması %22,32'dir. Ford Otosan'da 2017-2021 dönemi için Öz Kaynak Oranı ortalaması %25,68 iken otomotiv sektörü için bu oran %42,46'dır.

Dönen Varlıklar / Aktif Toplamı Oranı (%)

Dönen Varlıklar / Aktif Toplamı Oranı, aşağıda yer alan formül aracılığıyla hesaplanır:

Dönen Varlıklar / Aktif Toplamı Oranı = Dönen Varlıklar / Varlık (Aktif) Toplamı

Bu oran, bir işletmenin bilançosunda aktif tarafta toplam aktifinin ne kadarlık bir kısmının dönen varlıklardan oluştuğunu ifade eder. Genel anlamda, bir işletme dönen varlık ağırlıklı ise hizmet işletmesi karakterinde olduğu düşünülürken, duran varlık ağırlıklı olması durumunda ise üretim (imalat) işletmesi karakterinde olduğu düşünülmektedir. Finansal analizde en çok başvurulan oranlardan biridir.

Karsan'da Dönen Varlıklar / Aktif Toplamı Oranı 2017'de %37,24, 2018'de %43,88, 2019'da %52,16, 2020'de %56,86 ve 2021'de %51,51 olmuştur. Aynı oran Ford Otosan'da 2017'de %57, 2018'de %56, 2019'da %62, 2020'de %72 ve 2021'de %77 olmuştur. Otomotiv sektöründe Dönen Varlıklar / Aktif Toplamı Oranı 2017'de %65,20, 2018'de %65,93, 2019'da %62,92, 2020'de %67,51 ve 2021'de %65,72 olmuştur. Karsan'da 2017-2021 dönemi için Dönen Varlıklar / Aktif Toplamı Oranı ortalaması %48,33 iken bu oran Ford Otosan'da aynı dönem için %64,80'dir. Otomotiv sektöründe ise 2017-2021 dönemi için Dönen Varlıklar / Aktif Toplamı Oranı %65,29'dur.

Ticari Alacaklar Devir Hızı

Ticari Alacaklar Devir Hızı, aşağıda yer alan formül aracılığıyla hesaplanır:

Ticari Alacaklar Devir Hızı = Kredili Net Satışlar / Ortalama Ticari Alacaklar

Ortalama Ticari Alacaklar = (Dönembaşı Ticari Alacaklar + Dönemsonu Ticari Alacaklar) / 2

Bu oran, belirli bir dönemde ticari alacakların ortalama tahsilat süresini hesap etmek için kullanılır (Beycan, 2011: 83). Ticari Alacaklar Devir Hızı Oranı, bir işletmenin alacaklarını bir mali dönemde kaç kez tahsil ettiğini belirlemek için kullanılır. Dolayısıyla, ilgili oran ne kadar yüksek ise o kadar iyidir. Tam tersi şekilde, ilgili oran en kadar düşükse o kadar dezavantajlı bir durum söz konusudur. Zira, alacaklarını geç tahsil eden bir firma faaliyetlerini sürdürmekte, kendi kendini döndürmekte ve borçlarını ödemekte zorlanacaktır. Alacaklarını zamanında ve hızlı tahsil eden bir firma ise faaliyetlerinin etkinliği ve karlılığında önemli avantajlar sağlayacaktır.

Karsan'da Ticari Alacaklar Devir Hızı 2017 ve 2018'de 2,29, 2019'da 3,06, 2020'de 2,46 ve 2021'de 1,68 olmuştur. Ford Otosan'da Ticari Alacaklar Devir Hızı 2017'de 9,19, 2018'de 10,25, 2019'da 10,82, 2020'de 10,03 ve 2021'de de 9,90 olmuştur. Otomotiv sektöründe Ticari Alacaklar Devir Hızı 2017'de 4,84, 2018'de 4,87, 2019'da 4,53, 2020'de 4,45 ve 2021'de 4,56 olmuştur. Karsan'da 5 yıllık süre zarfında (2017-2021) Ticari Alacaklar Devir Hızı ortalaması 2,34'tür. Ford Otosan'da aynı oran ortalaması 5 yıl için 10,04 olurken otomotiv sektöründe 4,66 olarak gerçekleşmiştir.

Stok Devir Hızı

Stok Devir Hızı, aşağıda yer alan formül aracılığıyla hesaplanır:

Stok Devir Hızı = (Satılan Malların Maliyeti / (Dönembaşı Stok + Dönemsonu Stok) / 2)

Stok Devir Hızı, bir işletmenin stoklarının bir mali yıl içerisinde kaç kez döndüğünü gösterir. Bir işletmenin stok devir hızı ne kadar yüksek ise o kadar iyidir. Zira, stokların eritilmesi ve karşılığında gelir elde edilmesi, yeni stokların üretime hazırlanması ve tekrar satılması döngüsü ne kadar kısa ise bir işletme açısından o derece avantajlıdır. Aynı zamanda, stokların depolama maliyeti vardır. Stokların eskimesi, yıpranması ve modasının geçmesi de söz konusu olabilmektedir. Tüm bu nedenlerden ötürü, stokların hızlı bir şekilde elden çıkarılması ve işletmede fazla bekletilmemesi faydalıdır. Hiç şüphesiz, ideal bir Stok Devir Hızı söz konusu değildir. Firmaya, sektöre, döneme ve konjonktüre göre değişebilmektedir.

Aynı zamanda firmanın geçmiş dönem performansları, sektör ortalaması ve başlıca rakip firmaların stok devir hızları da değerlendirmeye alınmalıdır.

Karsan'da Stok Devir Hızı 2017'de 7,71, 2018'de 7,76, 2019'da 8,29, 2020'de 9,12 ve 2021'de 2022'de 7,60 olmuştur. Ford Otosan'da Stok Devir Hızı 2017'de 20,58, 2018'de 19,78, 2019'da 19,06, 2020'de 20,23 ve 2021'de 13,40 olmuştur. Otomotiv sektöründe Stok Devir Hızı 2017'de 7,10, 2018'de 6,64, 2019'da 6,23, 2020'de 5,98 ve 2021'de 5,14 olmuştur. Karsan için 5 yıllık süre zarfında (2017-2021) Stok Devir Hızı ortalaması 8,10 olmuştur. Aynı oran Ford Otosan için 18,61 olurken, otomotiv sektörü için 6,28 olmuştur.

Faaliyet Karı Oranı (%)

Faaliyet Karı Oranı (%), aşağıda yer alan formül aracılığıyla hesaplanır:

Faaliyet Karı Oranı (%) = Faaliyet Karı / Net Satışlar

Bu oran işletmenin faaliyet karlılığını gösterir. Net satışların ne kadarlık bir kısmının faaliyet karına dönüştüğünü belirlemeye yardımcı olur. Hiç şüphesiz, ideal bir Faaliyet Karı Oranı söz konusu değildir. Firmaya, sektöre, döneme ve konjonktüre göre değişebilmektedir. Aynı zamanda firmanın geçmiş dönem performansları, sektör ortalaması ve başlıca rakip firmaların faaliyet karı oranları da değerlendirmeye alınmalıdır. Faaliyet karı oranı, bir firmanın esas faaliyetleri açısından ne ölçüde karlı olduğuna işaret eder. Oranın yüksek olması firmanın lehine bir durumdur. Bahse konu olan oranın büyük sermayeye sahip üretim (imalat) şirketlerinde yüksek olması arzu edilir. Küçük sermayelerle çalışan firmalarda ise düşük bir faaliyet karlılığı dahi spesifik durumlarda yeterli olabilir.

Karsan'da Faaliyet Karı Oranı 2017'de %17, 2018 ve 2019'da %15, 2020'de %32 ve 2021'de %37 olmuştur. Ford Otosan'da Faaliyet Karı Oranı 2017'de %6,70, 2018'de %6,90, 2019'da %6,20, 2020'de %9,70 ve 2021'de %13,30 olmuştur. Otomotiv sektöründe Karsan'da Faaliyet Karı Oranı ise 2017'de %10,94, 2018'de %11,21, 2019'da %7,85, 2020'de %13,16 ve 2021'de %15,96 olmuştur. Karsan'ın 5 yıllık süre zarfında (2017-2021) Faaliyet Karı Oranı ortalaması %23,20'dir. Aynı oran Ford Otosan için %8,56 ve otomotiv sektörü için de %11,21'dir.

Net Kar Oranı (%)

Net Kar Oranı (%), aşağıda yer alan formül aracılığıyla hesaplanır:

Net Kar Oranı (%) = Net Kar / Net Satışlar

Bu oran, işletme faaliyetlerinin karlılığı hakkında bilgi sunar. Net karın, net satışlar içerisindeki payını göstermektedir. Bir başka ifadeyle, net satışların net kara dönüşme oranı hususunda fikir veren bir orandır. Hiç şüphesiz, ideal bir Net Kar Oranı (%) söz konusu değildir. Firmaya, sektöre, döneme ve konjonktüre göre değişebilmektedir. Aynı zamanda firmanın geçmiş dönem performansları, sektör ortalaması ve başlıca rakip firmaların net kar oranları da değerlendirmeye alınmalıdır.

Karsan'da Net Kar Oranı 2017'de %0,2, 2018'de - %2, 2019 ve 2020'de %1 ve 2021'de %5 olmuştur. Ford Otosan'da Net Kar Oranı 2017'de %5,90, 2018'de %5,10, 2019'da %5, 2020'de %8,50 ve 2021'de %12,40 olmuştur. Otomotiv sektöründe Net Kar Oranı 2017'de %4,48, 2018'de %4,28, 2019'da %3,86, 2020'de %9,98 ve 2021'de %9,81 olmuştur. Karsan için Net Kar Oranı ortalaması 5 yıllık süre zarfında (2017-2021) %1,04'tür. Ford Otosan için Net Kar Oranı ortalaması aynı zaman diliminde %7,38 olarak ortaya çıkmıştır. Otomotiv sektörünün 5 yıllık süre zarfında Net Kar Oranı ortalaması ise %6,33'tür.

Aktif Karlılığı Oranı (%)

Aktif Karlılığı Oranı (%), aşağıda yer alan formül aracılığıyla hesaplanır:

Aktif Karlılığı Oranı (%) = Net Kar / Varlık (Aktif) Toplamı

Bu oran, bir işletmenin toplam aktiflerinin ne kadarlık bir kısmının net kara dönüştüğünü hesaplar. İşletmenin sahip olduğu varlıkların etkin kullanılıp kullanılmadığını belirleyen bir orandır (Tuna, 2022). Finansal analizde en çok kullanılan oranlardan biri olarak göze çarpmaktadır. Hiç şüphesiz, ideal bir Aktif Karlılığı Oranı (%) söz konusu değildir. Firmaya, sektöre, döneme ve konjonktüre göre değişebilmektedir. Aynı zamanda firmanın geçmiş dönem performansları, sektör ortalaması ve başlıca rakip firmaların net kar oranları da değerlendirmeye alınmalıdır.

Karsan'da Aktif Karlılığı Oranı 2017'de %0,10, 2018'de -%1, 2019'da %1, 2020'de %8 ve 2021'de %3 olarak gerçekleşmiştir. Ford Otosan'da Aktif Karlılığı Oranı 2017'de %14, 2018 ve 2019'da %13, 2020'de %21 ve 2021'de %26,20 olarak ortaya çıkmıştır. Otomotiv sektöründe Aktif Karlılığı Oranı 2017'de %8,69, 2018'de %5,28, 2019'da %4,59, 2020'de %10,78 ve 2021'de %12,56 olarak göze çarpmaktadır. Karsan için 5 yıllık süre zarfında (2017-2021) Aktif Karlılığı Oranı ortalaması %2,2'dir. Ford Otosan için bahse konu olan oran %17,44 iken otomotiv sektörü için %8,19 olmuştur.

Brüt Kar Oranı (%)

Brüt Kar Oranı (%), aşağıda yer alan formül aracılığıyla hesaplanır:

Brüt Kar Oranı (%) = Brüt Satış Karı / Net Satışlar

Brüt Satış Karı = Net Satışlar - Satışların Maliyeti

Bu oran, net satışların ne kadarlık bir kısmının brüt satış karına dönüştüğünü gösterir. Aynı zamanda, net satışlardan ne kadarlık bir yüzdenin üretim maliyetine ve ne kadarlık bir yüzdenin de brüt satış karına dönüştüğünü belirlemede de yardımcı olur. Finansal analizde en çok kullanılan oranlardan biridir. Hiç şüphesiz, ideal bir Brüt Kar Oranı (%) söz konusu değildir. Firmaya, sektöre, döneme ve konjonktüre göre değişebilmektedir. Aynı zamanda firmanın geçmiş dönem performansları, sektör ortalaması ve başlıca rakip firmaların net kar oranları da değerlendirmeye alınmalıdır.

Karsan'da Brüt Kar Oranı 2017'de %14, 2018'de %19, 2019'da %18, 2020'de %29 ve 2021'de %27 olmuştur. Ford Otosan'da Brüt Kar Oranı 2017 ve 2018'de %10,40, 2019'da %10,20, 2020'de %12,50 ve 2021'de %15,70 olmuştur. Otomotiv sektöründe Brüt Kar Oranı 2017'de %20,73, 2018'de %22,75, 2019'da %19,82, 2020'de %23,82 ve 2021'de %23,79 olmuştur. Karsan için 5 yıllık süre zarfında (2017-2021) Brüt Kar Oranı ortalaması %21,40'dır. Ford Otosan için bahse konu olan oran ortalaması %11,84 iken, otomotiv sektörü için %21,69'dur.

Sonuç ve Değerlendirme

Günümüzde, finansal işlemlerin kaydedilmesi, sınıflandırılması, özetlenmesi ve raporlanması kadar yorumlanması ve analiz edilmesi de önemlidir. Muhasebe bilimi, yorumlama ve analiz etme fonksiyonlarını yerine getirirken finansal analiz (mali tabloların analizi) tekniklerinden yararlanmaktadır. İşletmelerin finansal performanslarının ölçümü, finansal kırılganlık ve risklerinin belirlenmesi, finansal anlamda ilerledikleri rota, finansal potansiyelleri ve güçlü yönleri noktasında finansal analiz ön plana çıkmaktadır.

Finansal analiz oldukça geniş bir yelpazeye yayılan paydaşlara faydalar sunmaktadır. İşletme sahipleri, yöneticiler, çalışanlar, yatırımcılar, hissedarlar, bankalar ve finansal kuruluşlar başta olmak üzere çeşitli kurumlar, şirket birleşme ve satın alımlarına taraf olanlar sıklıkla finansal analizin sunduğu verilere ihtiyaç duymaktadır. Firma yönetim kadroları da günümüzde sadece mali tablolarla yetinmemekte, finansal analiz odaklı özet yönetici raporlarına ihtiyaç duymaktadırlar.

Bu çalışma, beş ayrı kısımdan meydana gelmektedir. İlk olarak Giriş kısmı, daha sonra ise Literatür Taraması kısmı sunulmuştur. Bahse konu olan kısmın ardından, Finansal Analiz Teknikleri kısmı paylaşılmıştır. Bu bölümün devamında, Uygulama kapsamında Karsan ve Ford Otosan firmalarının 5 yıllık süre zarfında (2017-2021) finansal analizi, finansal oran yöntemiyle gerçekleştirilmiştir. Bahse konu olan finansal oranlara Veri Analiz Platformu'ndan (VAP) ulaşılmıştır. Veri Analiz Platformu (VAP) da verileri Kamuyu Aydınlatma Platformu'ndan (KAP) elde etmektedir. Otomotiv sektöründe faaliyet gösteren Karsan ve Ford Otosan'ın Borsa İstanbul'da (BIST) kayıtlı olduğu sektör ile alt sektör, İmalat - Metal Eşya Makine Elektrikli Cihazlar ve Ulaşım Araçları olarak adlandırılmaktadır. Karsan ve Ford Otosan'ın 2017-2021 dönemi finansal oranları ise işletmelerin faaliyet raporlarından elde edilmiştir. Çalışmanın Uygulama bölümünde Karsan, Ford Otosan ve otomotiv sektörünün finansal oran ortalamalarına da 2017-2021 dönemi için yer verilmiştir. Son olarak ise, çalışmada Sonuç ve Öneriler kısmı yer almaktadır.

Araştırma sonuçlarına göre, 2017 yılında Karsan ve Otosan cari oran bazında sektörün gerisinde kalmıştır. Ancak, Karsan bu noktada Ford Otosan'dan daha iyi bir performans sergilemiştir. 2018, 2019, 2020 ve 2021 yıllarında da Karsan ve Otosan cari oran bazında sektörün gerisinde bir yer edinmiştir. Fakat bu yıllarda Ford Otosan daha iyi bir grafik çizmiştir. 5 yıllık süre zarfında hem Karsan, hem de Ford Otosan cari oran ortalaması bazında sektör ortalamasının gerisinde bulunmuştur. Ancak, Ford Otosan'ın bu noktada daha iyi bir durumda olduğu gözükmektedir. Buna karşın, her iki firmada da dönen varlıkların kısa vadeli yabancı kaynakları karşılama gücü 5 yılın ortalaması dikkate alındığında sektör ortalamasının gerisindedir. Genel kanı olan cari oranın 2 olması gerektiği durumu göz önüne alındığında, Karsan'ın ve Ford Otosan'ın cari oranlarının 2017-2021 arası bu seviyede olmadığı görülmektedir. Otomotiv sektörünün 2019 yılı cari oranı 2'nin üzerindedir. 2017-2021 arası 5 yıllık süre zarfında ise Karsan, Ford Otosan ve otomotiv sektörü cari oran ortalamaları 2'nin altındadır.

2017 yılında Karsan Likidite (Asit-Test) oranı bazında sektör ortalamasının üstünde iken Ford Otosan sektör ortalamasının altında kalmıştır. 2018 ve 2020 yıllarında hem Karsan, hem de Ford Otosan Likidite (Asit-Test) oranı bazında sektör ortalamasının altında kalmıştır. Ancak, Karsan firması Ford Otosan firmasına göre daha iyi bir performans sergilemiştir. 2019 yılında hem Karsan, hem de Ford Otosan Likidite (Asit-Test) oranı bazında sektör ortalamasının altında kalmıştır. Ancak bu kez, Ford Otosan firması Karsan firmasına göre daha iyi bir performans sergilemiştir. 2021 yılında Karsan firması Likidite (Asit-Test) oranı bazında sektör ortalamasının altında kalırken, Ford Otosan firması sektör ortalamasının üzerinde bir performans sergilemiştir. 5 yıllık süre zarfında hem Karsan, hem de Ford Otosan Likidite (Asit-Test) ortalaması bazında

sektör ortalamasının gerisinde kalmıştır. Ancak, Karsan'ın bu noktada daha iyi bir durumda olduğu gözükmektedir. Buna karşın, her iki firmada da stoklar hariç dönen varlıkların kısa vadeli yabancı kaynakları karşılama gücü 5 yılın ortalaması dikkate alındığında sektör ortalamasının gerisindedir. Genel kanı olan Likidite (Asit-Test) oranın en az 1 olması gerektiği durumu göz önüne alındığında, Karsan'ın sadece 2017 ve 2020 yıllarında 1'in üzerinde Likidite (Asit-Test) oranına sahip olduğu görülmektedir. Ford Otosan ise 2020 ve 2021 yıllarında 1'in üzerinde Likidite (Asit-Test) oranına sahip olabilmiştir. Dolayısıyla, her iki firmanın da 5 yıllık süre zarfında (2017-2021) Likidite (Asit-Test) oranı bazında çok da başarılı bir grafik çizdikleri söylenemez. Bunun yanında, otomotiv sektörü 5 yıllık süre zarfında (2017-2021) 1,18'lik Likidite (Asit-Test) oranı ortalamasına sahip olmuştur. Dolayısıyla, sektörün 5 yıllık Likidite (Asit-Test) oranı ortalaması ideal oran olan 1'in üzerindedir. Karsan'da 5 yıllık Likidite (Asit-Test) oranı ortalaması 0,97 ve Ford Otosan'da da 0,95'tir. Her iki firma da ideal oran olan 1'in altında kalmıştır. Ancak, Karsan firması Ford Otosan firmasına göre daha iyi bir performans sergilemiştir.

Karsan'da 5 yıllık süre zarfı boyunca (2017-2021) nakit oran daima ideal oran olan 0,20'nin altında gerçekleşmiştir. Ford Otosan'da 5 yıllık süre zarfında (2017-2021) nakit oran 2018 yılı hariç daima ideal oranının üstünde gerçekleşmiştir. Aynı zamanda, Ford Otosan'ın 2017-2021 arası tüm yıllarda nakit oran bazında Karsan'dan daha iyi bir performansa sahip olduğu görülmektedir. Otomotiv sektöründe 5 yıllık süre zarfında (2017-2021) nakit oran daima ideal oran olan 0,20'nin üzerinde gerçekleşmiştir. Bunun yanında, Karsan'da nakit oran tüm yıllar boyunca sektör ortalamasının altında kalmıştır. Ford Otosan ise 5 yıllık süre zarfında 2017, 2019, 2020 ve 2021 yıllarında nakit oran bazında daima sektör ortalamasından yüksek bir performans sergilemiştir. Sadece 2018 yılında daha düşük bir performans sergilediği görülmektedir. Otomotiv sektörünün 5 yıllık nakit oran ortalaması performansı ideal oran olan 0,20'nin üzerindedir. Ford Otosan için de bu durum geçerli olup, sektörün 5 yıllık nakit oran ortalamasından da daha iyi bir performans sergilenmiştir. Ancak Karsan'ın ortalama nakit oranı ideal orandan daha düşük olduğu gibi, sektörün ve Ford Otosan'ın da ortalama nakit oranından daha aşağıda kalmıştır.

Karsan'da ve Ford Otosan'da finansal kaldıraç oranı 5 yıllık süre zarfında (2017-2021) daima %50'nin üzerinde gerçekleşmiştir. Aynı zamanda, Karsan'ın finansal kaldıraç oranı 2021 yılı hariç tüm yıllar için de Ford Otosan'dan daha yüksektir. Bu durum, Karsan açısından negatif bir hususdur. Otomotiv sektöründe ise 5 yıllık süre zarfında (2017-2021) finansal kaldıraç oranlarının daima %50'nin üzerinde seyretmesi düşündürücüdür. Bu durum, otomotiv sektörünün varlık kullanımının daha çok yabancı kaynaklarla finanse edildiğine işaret etmektedir. Dikkat edilirse, Ford Otosan 5 yıllık süre zarfında (2017-2021) finansal kaldıraç oranı bazında daima sektör ortalamasından yüksek oranlara sahip olmuştur. Bu durum da Ford Otosan açısından negatif bir husustur. Finansal kaldıraç oranı ortalamaları 5 yıllık süre zarfında ele alındığında Karsan, Ford Otosan ve otomotiv sektörü kaldıraç oranı ideal oranı olan %50'nin üzerinde bir değere sahiptir. Bu durum olumsuz olarak yorumlanmalıdır. Ancak otomotiv sektörü bu noktada en iyi performansa sahipken, Karsan en kötü performansa sahiptir. Ford Otosan'ın performansı ise otomotiv sektörü ve Karsan'ın performansları arasında konumlanmaktadır.

Özsermaye / Toplam Yabancı Kaynaklar Oranı dikkate alındığında, araştırma sonuçlarına göre Karsan ve Ford Otosan'ın pasiflerinin daha çok yabancı kaynak ağırlıklı olduğu anlaşılmaktadır. Hatta, 2021 yılı hariç tutulmak üzere, Karsan'ın Ford Otosan'a göre 5 yıllık süre zarfında (2017-2021) daima yabancı kaynak yoğun bir pasife sahip olduğu belirtilmelidir. Tüm yıllar içerisinde sadece 2021 yılında Karsan firması Ford Otosan firmasına göre pasifinde daha yüksek oranda bir özsermaye ile faaliyette bulunmuştur. Aynı zamanda, otomotiv sektörünün ise pasifinin daha çok özsermaye ağırlıklı olduğu rahat bir şekilde gözlemlenebilmektedir. Otomotiv sektöründe sadece 2020 ve 2021 yıllarında özsermaye oranı toplam yabancı kaynak oranına göre daha düşük bir seviyede seyretmiştir. Karsan ve Ford Otosan firmalarının pasiflerine bakıldığında, daha çok yabancı kaynak ağırlıklı faaliyette bulunmaları finansal bir risk ve kırılganlık yaratabilir. Ancak, işletmelerin varlıklarını özsermayeleri yerine yabancı kaynak ile finanse etmeleri daha az maliyetli ise bu yola başvurmak doğru bir hamle olabilir. Ayrıca, otomotiv sektörü genel olarak varlıklarının finansmanını özsermaye ile sağlarken Karsan ve Ford Otosan'da bu durum tam tersi bir şekilde gerçekleşmektedir. Karsan ve Ford Otosan genel anlamda varlıklarının finansmanını yabancı kaynak ile sağlamaktadır. Karsan'ın yabancı kaynak kullanım oranı daha fazla olmakla birlikte, Ford Otosan'da ilgili oran daha düşüktür. Fakat belirtildiği üzere, her iki firma da sektöre göre çok daha yüksek yabancı kaynak oranlarıyla faaliyet göstermektedir. Finansal risk ve kırılganlık tehlikesine dikkat edilmeli, ancak yabancı kaynak ile borçlanma hususu özsermaye kullanımından daha az maliyetli ise bu yöntem tercih edilmelidir.

Öz Kaynak Oranı 5 yıllık süre zarfında (2017-2021) otomotiv sektöründe Karsan ve Ford Otosan'dan daha yüksektir. Bu durumda, otomotiv sektörünün genelinde toplam varlıkların Karsan ve Ford Otosan'a göre daha fazla oranda öz kaynaklar ile finanse edildiği anlaşılmaktadır. Karsan ve Otosan ise otomotiv sektörünün genelinin aksine, varlıklarının finansmanında öz kaynaktan daha çok yabancı kaynak kullanmaktadır. Bu husus, Karsan ve Ford Otosan firmaları için finansal risk ve kırılganlık teşkil edebilir. Öz Kaynak Oranı ortalaması hususunda otomotiv sektörü genel itibariyle başı çekerken, Ford Otosan 2. ve Karsan da 3. sırada gelmektedir. Otomotiv sektörünün geneli Karsan ve Ford Otosan ile mukayese edildiğinde, varlıklarını daha yüksek oranda öz kaynak ile finanse etmektedir.

Otomotiv sektöründe Dönen Varlıklar / Aktif Toplamı Oranı daima %50'nin üzerinde seyretmiştir. Ford Otosan da tüm yıllar için aynı karakteri sergilemiştir. Ancak, Karsan'da 2017 ve 2018 yıllarında Dönen Varlıklar / Aktif Toplamı Oranı %50'nin altında gerçekleşmiştir. Otomotiv sektörü Dönen Varlıklar / Aktif Toplamı Oranı ortalaması hususunda başı çekerden, Ford Otosan 2. ve Karsan da 3. sırada gelmektedir. Karsan'ın aktiflerinin daha çok duran varlık ağırlıklı olduğu görülürken, bu durum Ford Otosan ve otomotiv sektöründe tam tersidir. Ford Otosan ve otomotiv sektörünün genelinin aktifleri dönen varlık ağırlıklıdır.

Karsan'da Ticari Alacaklar Devir Hızı 5 yıllık süre zarfında hem Ford Otosan'dan, hem de otomotiv sektöründen daha düşük seviyede seyretmiştir. Aynı zamanda, Karsan'da Ticari Alacaklar Devir Hızı'nın istikrarlı bir grafik izlemediği anlaşılmaktadır. Özellikle en güncel yıl olan 2021'de Ticari Alacaklar Devir Hızı'nın daha da düşmesi kötüdür. Ticari Alacaklar Devir Hızı hususunda Karsan perspektifinden olumlu bir tablo mevcut değildir. Ford Otosan'da 5 yıllık süre zarfında Ticari Alacaklar Devir Hızı hem Karsan'dan, hem de otomotiv sektöründen yüksektir. Bu husus, Ford Otosan açısından avantajlıdır. Buna karşın, ilgili oranın Ford Otosan'da 2021'de bir miktar düşmüş olması dikkatle takip edilmelidir. Ford Otosan Ticari Alacaklar Devir Hızı ortalaması olarak hem Karsan'ı, hem de otomotiv sektörünü geride bırakmıştır. Ford Otosan'ın ticari alacaklarının devir hızının yüksek olması avantajlıdır. Otomotiv sektörü Ticari Alacaklar Devir Hızı ortalaması bakımından 2. sıradadır. Karsan'ın ise Ticari Alacaklar Devir Hızı bakımından 3. sırada bulunması firma açısından olumsuz bir tablo çizmektedir.

Karsan'da 5 yıllık süre zarfında Stok Devir Hızı son yıl olan 2021 yılı hariç 2017, 2018, 2019 ve 2020 yıllarında yükselmiştir. Ancak son yıl Stok Devir Hızı'nın düşüşe geçmesi negatif bir husustur. Buna karşın, Karsan'da Stok Devir Hızı yine de otomotiv sektörünün üzerinde seyretmiştir. Bu durum olumludur. Ford Otosan'da ise Stok Devir Hızı dalgalı bir seyir izlemiştir. 2017-2019 arası düşmüş, 2020'de yükselmiş, ancak 2021'de düşmüştür. Fakat, Ford Otosan'ın Stok Devir Hızı 5 yıllık süre zarfında hem Karsan, hem de otomotiv sektörünün üzerinde seyretmiştir. Bu Ford Otosan açısından oldukça olumludur. 5 yıllık süre zarfında (2017-2021) Stok Devir Hızı ortalaması bakımından Karsan ve Ford Otosan otomotiv sektörünü geride bırakmıştır. Bu husus her iki firma için de oldukça avantajlıdır. Özellikle de Ford Otosan'ın Stok Devir Hızı ortalaması otomotiv sektörü ve Karsan'ın ciddi olarak üzerindedir. Firma açısından bu durum olumlu bir göstergedir.

Karsan firmasında Faaliyet Karı Oranı 5 yıllık süre zarfında (2017-2021) inişli çıkışlı bir grafik çizse de 2020 ve 2021 yılında ciddi oranda yükselmiştir. Bu husus, Karsan açısından oldukça avantajlıdır. Üstelik, Karsan firması Faaliyet Karı Oranı bazında Ford Otosan'ı ve otomotiv sektörünü de geride bırakmıştır. Ford Otosan firmasında Faaliyet Karı Oranı 5 yıllık süre zarfında (2017-2021) dalgalı bir seyir izlemiştir. Buna karşın, özellikle 2020 ve 2021 yıllarında yükselişe geçmesi firma açısından avantajlıdır. Ancak, Ford Otosan firması Faaliyet Karı Oranı hususunda Karsan'ın gerisinde kalmıştır. Karsan, Faaliyet Karı Oranı ortalaması bakımından Ford Otosan'ı ve otomotiv sektörünü geride bırakmıştır. Ford Otosan'ın Faaliyet Karı Oranı ortalaması bazında otomotiv sektörünün de gerisinde kalması işletme açısından dikkatle izlenmelidir.

Net Kar Oranı 5 yıllık süre zarfında (2017-2021) en düşük olarak Karsan'da gerçekleşmiştir. Bu Karsan firması açısından olumsuz bir durumdur. Ford Otosan ise Net Kar Oranı bazında genel olarak hem Karsan'dan, hem de otomotiv sektöründen daha yüksek bir performansa sahiptir. Ford Otosan sadece 2020 yılında Net Kar Oranı bazından otomotiv sektörünün gerisinde kalmıştır. Fakat diğer tüm yıllarda hem otomotiv sektörü, hem de Karsan'dan daha iyi bir performansa imza atmıştır. Bahse konu olan husus, Ford Otosan açısından son derece olumludur. Bunun yanında, Ford Otosan Net Kar Oranı ortalaması bakımından hem Karsan'ın, hem de otomotiv sektörünün üzerinde olup avantajlıdır. Karsan ise Net Kar Oranı ortalaması bakımından 3. sırada yer alıp, oldukça düşük bir Net Kar Oranı ile faaliyette bulunmaktadır. Karsan'ın ilgili hususla bağlantılı çeşitli kontroller yaparak gerekli önlemleri alması faydalı olabilir.

Karsan'da 5 yıllık süre zarfında (2017-2021) Aktif Karlılığı Oranı oldukça düşük bir seviyede seyretmiştir. Bu firma açısından dezavantajlı olup, varlıkların etkin olarak kullanılmadığının sinyallerini vermektedir. Ford Otosan ise 5 yıllık süre zarfında (2017-2021) Aktif Karlılığı Oranı bazında hem Karsan'ı, hem de otomotiv sektörünü geride bırakmıştır. Bu husus Ford Otosan firması açısından arzu edilen bir durumdur. Otomotiv sektörünün aktif karlılığı oranı genel olarak Ford Otosan'dan düşük, ancak Karsan'dan yüksek seyretmiştir. 5 yıllık (2017-2021) Aktif Karlılığı Oranı ortalaması bazında Ford Otosan firması Karsan'dan daha başarılıdır. Ford Otosan firması, Karsan firmasının ve otomotiv sektörünün Aktif Karlılığı Oranı ortalamasını geride bırakmıştır. Bu husus işletme açısından başarılı bir göstergedir.

2017-2019 yılları arasında otomotiv sektöründe Brüt Kar Oranı hem Karsan, hem de Ford Otosan'dan yüksek seyretmiştir. Ancak, Karsan'ın performansı Ford Otosan'a göre daha iyidir. 2020 ve 2021 yıllarında ise Karsan firması hem otomotiv sektöründen, hem de Ford Otosan'dan daha yüksek bir Brüt Kar Oranı'na sahip olmuştur. Bu durumda, Brüt Kar Oranı bazında Karsan ve Ford Otosan için durum çok iç açıcı olmamakla birlikte, Karsan'ın son yıllarda bahse konu olan oran temelinde atılımda bulunduğu görülmektedir. Vurgulanan durum, Karsan firması açısından avantajlıdır. Aynı zamanda, Karsan'ın 5 yıllık süre zarfında (2017-2021) Brüt Kar Oranı ortalamasının otomotiv sektörü Brüt Kar Oranı ortalamasına oldukça yakın olduğu görülmektedir. Dolayısıyla, Karsan için tehlikeli bir durum söz konusu değildir. Ancak, 5 yıllık süre zarfında (2017-2021) Brüt Kar Oranı ortalaması dikkate alındığında Ford Otosan'ın dezavantajlı bir konumda olduğu

görülmektedir. Firma bu noktada gerekli kontrolleri yaparak çeşitli tedbirler alabilir. Karsan ve Ford Otosan'ın Brüt Kar Oran'larını artırmakta zorlandıkları da gözlemlenmektedir.

Araştırma sonuçları, literatürde Arslan'ın 2019 tarihli ve "Dünya'da ve Türkiye'de Otomotiv Sektörü, BIST 100'de İşlem Gören Otomotiv Sektörü İşletmelerinin Finansal Analizi" başlıklı çalışmasıyla benzer sonuçlara ulaşmıştır. Bu araştırma sonuçlarına göre de, incelemeye tabi olan otomotiv sektörü işletmelerinin brüt kar oranları azalmaktadır ve işletmeler brüt kar oranlarını artırmakta zorluk çekmektedir. Bununla birlikte, bu çalışmada da ilgili çalışmaya paralel bir şekilde firma cari oranlarının ideal oranın altında seyrettiği tespit edilmiştir. İlave olarak, otomotiv sektörü işletmelerinin finansal kaldıraç oranlarının %50'nin üzerinde seyrettiği, hatta oldukça yüksek bir seviyede bulunduğu bu çalışmanın da sonuçları arasındadır.

Son olarak gelecek çalışmalar, otomotiv sektörü haricinde farklı sektörler üzerinde de gerçekleştirilebilir. Bunun yanında, otomotiv sektörüyle diğer sektörlerin karşılaştırıldığı bir araştırma yürütmek de mümkündür. Çalışmanın farklı veya daha uzun bir zaman aralığını (periyotunu) kapsayacak şekilde yürütülmesi de mümkündür. Aynı zamanda, bu çalışmada Karsan ve Ford Otosan firmaları yer alarak karşılaştırılmıştır. Bundaki sonraki çalışmalarda farklı firmaların ve daha çok işletmenin finansal analize dahil edilmesi de değerlendirmeye alınabilir. Benzer şekilde, ülkeler arası karşılaştırmalar yapmak da imkan dahilindedir. Finansal analiz kapsamında gelecek çalışmalar daha farklı veya daha çok finansal orandan yararlanabilirler. Son olarak, finansal oran analiz tekniğinin yanında yatay analiz (karşılaştırmalı tablolar analizi), dikey analiz (yüzde yöntemi ile analiz) ve trend analizi (eğilim yüzdeleri analizi) tekniği de gelecek çalışmalara dahil edilebilir.

Kaynakça

Akca, N. ve Somunoğlu İkinci, S. (2014). Ankara'da yer alan özel bir sağlık İşletmesinin finansal tablolarının oran analizi yöntemi ile değerlendirilmesi. *İşletme Bilimi Dergisi*, *2(*1), 111-126.

Akdoğan, N. ve Tenker, N. (2010). Finansal tablolar ve mali analiz teknikleri. *Gazi Kitabevi, 13. Baskı*, Ankara.

Akgüç, Ö. (2010). Finansal yönetim. *Avcıol Basım Yayım, 8. Baskı*, İstanbul.

Akın, F. ve Ece, N. (2013). İMKB'de işlem gören sigorta şirketlerinin 2006-2010 dönemi finansal performanslarının analizi. *Muhasebe ve Finansman Dergisi, (57)*, 89-105.

Arslan, I. (2019). Dünya'da ve Türkiye'de otomotiv sektörü, BIST 100'de işlem gören otomotiv sektörü işletmelerinin finansal analizi. *Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı Finansal Piyasalar ve Yatırım Yönetimi Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul.

Australian Government, Department of Innovation, Industry, Science and Research. (2010). Innovation. *Australian Government, Department of Innovation, Industry, Science and Research*, http://www.innovation.gov.au/automotivereview/Documents/Chapter6.html (Erişim Tarihi: 12.04.2022).

Beycan, M. (2011). Faaliyet devir hızı rasyolarının hesaplanmasında özellikli durumlar ve uygulamada yaşanan sorunlar. *Muhasebe ve Vergi Uygulamaları Dergisi, Yıl: 2011,* Sayı: 1, 81-102.

Bıçakçı, H. (2015). Özel hastanelerde finansal analiz. *Yayınlanmamış Yüksek Lisans Dönem Projesi*, Ankara Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Brandenburg, M. ve Hahn, G. J. (2021). Financial performance and firm efficiency of automotive manufacturers and their suppliers: A longitudinal data envelopment analysis. *Logistics Research, 14*(1), 1-26.

Çalış, G. (2013). Bilançolar ile Türk inşaat sektörünün finansal yapısının değerlendirilmesi. *Ege Stratejik Araştırmalar Dergisi, 2*(3), 1-19.

Ecer, F. ve Günay, F. (2014). Borsa İstanbul'da işlem gören turizm şirketlerinin finansal performanslarının gri ilişkisel analiz yöntemiyle ölçülmesi. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi, 25*(1), 35-48.

Eken, M. H ve Çiçek M. (2009). Türkiye'de otomotiv sektöründeki ürünlerin kredilerle finansmanının satışlara etkisi. *Maliye Finans Yazıları, Yıl: 23,* Sayı: 84, 65.

Ekinci, Y. (2011). Türk sivil havacılık sektörü ve THY A.O.'nun sektördeki yeri: THY üzerine oran analizi uygulaması. *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı, Tezsiz Yüksek Lisans Bitirme Projesi,* Isparta.

European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions. (2004). Trends and drivers of change in the European automotive industry: Four scenarios. *Eurofound Publishing*, Dublin, Ireland.

Forbes. (2022). European auto makers insist profits are safe, but storm cloud gather. *Forbes Website.* https://www.forbes.com/sites/neilwinton/2022/08/14/european-auto-makers-insist-profits-are-safe-but-storm-clouds-gather/?sh=37cfd06d3a45 (Erişim Tarihi: 08.11.2022).

Ford Otosan. (2022). Ford Otosan faaliyet raporları. *Ford Otosan Websitesi*. https://www.fordotosan.com.tr/tr/yatirimcilar/finansal-raporlar/faaliyet-raporlari (Erişim Tarihi: 12.06.2022).

Ford Otosan. (2015). Ford Otosan hakkında: Tarihçe. *Ford Otosan Websitesi*. https://www.fordotosan.com.tr/tr/kurumsal/ford-otosan-hakkinda/tarihce ((Erişim Tarihi: 03.06.2022).

Gümüş, U. T. ve Bolel, N. (2017). Rasyo analizleri ile finansal performansın ölçülmesi: Borsa İstanbul'da faaliyet gösteren havayolu şirketlerinde bir uygulama. *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 4*(2), 87-96.

Harrison, W.T., Bamber, L.S., Robinson, M.A. ve Horngren, C.T. (2005). Accounting. *Pearson, Sixth Edition*, New Jersey.

HT Bloomberg (2021). Türk otomotiv sektöründe tarihi imza. *HT Bloomberg Websitesi*. https://www.bloomberght.com/erdogan-ford-otosan-in-yatirimi-otomotivdeki-donusume-katki-saglayacak-2276645 (Erişim Tarihi: 07.06.2022).

İstanbul Sanayi Odası - İSO (2020). Türkiye'nin 500 büyük sanayi kuruluşu. *İstanbul Sanayi Odası - İSO Websitesi*. https://www.iso500.org.tr/500-buyuk-sanayi-kurulusu?yil=2019 (Erişim Tarihi: 04.06.2022).

Karbuz, F, Silahçı A. ve Çalışkan, E. (2008). Otomotiv sektör raporu. *İstanbul Ticaret Odası Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Şubesi*, İstanbul, 4.

Karsan. (2022). Karsan faaliyet raporları. *Karsan Websitesi*. https://www.karsan.com/tr/yatirimci-iliskileri/finansal-bilgiler/faaliyet-raporlari (Erişim Tarihi: 01.06.2022).

Karsan. (2020). Karsan hakkında: Ortaklık yapısı. *Karsan Websitesi*. https://web.archive.org/web/20200203005507/https://www.karsan.com/tr/kurumsal/karsan-hakkinda/ortaklik-yapisi (Erişim Tarihi: 02.06.2022).

Keskin Benli, Y. (2005). Sektörel farklılıkların oranlar üzerine etkisi: Ampirik bir çalışma. *Gazi Üniversitesi Endüstriyel Sanatlar Eğitim Fakültesi Dergisi, 16*, 14-30.

Kılıç Karamahmutoğlu, M. (2022). Covid-19'un sektörlerin finansal performansına etkisinin oran analizi yöntemi ile incelenmesi. *Muhasebe ve Finansman Dergisi, (95)*, 35-56.

Kızıl, A., Kızıl C. (2007). Accounting: Financial, cost, managerial. *Bahar Yayınevi*, İstanbul.

Kızıl, C., Aslan, T. (2019). Finansal performansın rasyo yöntemiyle analizi: Borsa İstanbul'da (Bist'de) işlem gören havayolu şirketleri üzerine bir uygulama. *MANAS Sosyal Araştırmalar Dergisi, 8*(2), 1778-1799.

Kızıl, C., Muzır, E. ve Ataman, Y. (2020). İktisadi ve idari bilimlerde akademik çalışmalar kitabı içerisinde İşletmelerin kredi talebi sürecinde bankalar tarafından uygulanan mali analiz teknikleri (Bir gıda firması örneği) kitap bölüm yazarlığı. Editörler: Zafer Gölen, Yüksel Akay Unvan, Sevilay Özer, *IVPE Yayınevi. Mart 2020,* Karadağ, 119-149.

Korkmaz T. ve Uygurtürk H. (2012). Finansal performansın TOPSIS çok kriterli karar verme yöntemi ile belirlenmesi: Ana metal sanayi işletmeleri üzerine bir uygulama. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İİBF Dergisi, 7*(2), 95-115.

KOSGEB. (2019). İşletme değerlendirme raporu - Nakit oran. *KOSGEB Websitesi*. https://kosgeb.gov.tr/site/tr/genel/detay/7193/nakit-oran (Erişim Tarihi: 17.06.2022).

Nag, B, Banerjee, S. ve Chatterjee, R. (2007). Changing features of the automobile industry in Asia: Comparison of production, trade and market structure in selected countries. *Asia-Pacific Research and Training Network on Trade Working Paper Series, No: 37*, 4.

NTV. (2022). Yerli otomobil TOGG üretime hazırlanıyor: Yüzde 99'u tamamlandı. *NTV Websitesi.* https://www.ntv.com.tr/otomobil/yerli-otomobil-togg-uretime-hazirlaniyor-yuzde-99u-tamamlandi,LcBNLWJFw0KkPCBhWR-ztA (Erişim Tarihi: 01.07.2022).

Öncü, M.A, Çömlekçi İ ve Coşkun, E. (2013). Havayolu yolcu taşıma işletmelerinin finansal etkinliklerinin ölçümüne ilişkin bir araştırma. *Uluslararası Alanya İşletme Fakültesi Dergisi, 5*(8), 77-86.

Perçin, S. ve Aldalou, E. (2018). Financial performance evaluation of Turkish airline companies using integrated fuzzy AHP fuzzy TOPSIS model. *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, *18. EYİ Özel Sayısı*, 583-598.

Sakınç, S. (2018). Hisse senedine yatırım yaparken finansal analiz ile teknik analiz yöntemlerinin birlikte kullanılmasının önemi ve Bist'de bir uygulama. *Sosyal Araştırmalar ve Davranış Bilimleri Dergisi, 4*(5), 134-153.

Sanalan Bilici, N. ve Aydın, N . (2018). Konaklama işletmelerinde finansal analizlere ilişkin bir örnek olay incelemesi. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 22* (4), 2333-2355.

Sareen, A. ve Sharma, S. (2022). Assessing financial distress and predicting stock prices of automotive sector: Robustness of Altman Z-Score. *Vision: The Journal of Business Perspective, 26*(1), 11-24.

Sayılgan, G. (2003). Soru ve yanıtlarıyla işletme finansmanı. *Turhan Kitabevi*, Ankara.

Sayın, K. ve Yüksel, İ. (2018). Hastane işletmelerinde hasta bazlı finansal analiz ve örnek bir uygulama. *Business, Economics and Management Research Journal, 1*(1), 1-14.

Sümer, H. ve Perek, A. A. (2013). Bilançolarda cari oranın önemi ve hesaplanması. *Muhasebe ve Vergi Uygulamaları Dergisi (MUVU), Yıl: 2013*, Sayı: 1. 47-61.

Şaklak, Ö. ve Buran, Y. (2010). Küçük ve orta ölçekli işletmelerde (KOBİ) muhasebe bilgi sisteminin önemi. *MYO-ÖS 2010-Ulusal Meslek Yüksekokulları Öğrenci Sempozyumu*, 21-22 Temmuz, Düzce.

Şamiloğlu, F., Bağcı, H. ve Kahraman Y. E. (2018). İşletmelerin likidite düzeylerinin karşılaştırılması: BİST sürdürülebilirlik endeksi uygulaması. *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bililmler Enstitüsü Dergisi, 33,* 115-129.

Şen, L., Zengin, B. ve Yusubov, F. (2015). Otel işletmelerinde finansal analizlere ilişkin bir örnek olay incelemesi. *İşletme Bilimi Dergisi, 3(*1). 64-85.

Şenol, M. (2018). Muhasebe temel kavramları açısından muhasebe uygulamalarının değerlendirilmesi: Sivas ilinde bir araştırma. *Sosyal Bilimler Enstitüsü Muhasebe, Finans ve Bankacılık Anabilim Dalı. Yüksek Lisans Tezi*, 2-11.

Taşlıcalı, A. (2020). ISO 500 listesinde zirve otomotivde. *Oto Ajanda*. https://web.archive.org/web/20200810085726/https://www.otoajanda.com/iso-500-listesinde-zirve-otomotivde-otoajanda-com/ (Erişim Tarihi: 01.06.2022).

Tayyar, N., Yapa, K., Durmuş, M. ve Akbulut, İ. (2018). Referans ideal metodu ile finansal performans analizi: BİST sigorta şirketleri üzerinde bir uygulama. *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi (İTOBİAD), 7*(4), 2490-2509.

Tuna, K. (2022). İşletme karlılığı nasıl analiz edilir? *Halkbank KOBİ Websitesi*. https://www.halkbankkobi.com.tr/tr/uzmanina-danisin/makaleler/finansal-yonetim/isletme-karliligi-nasil-analiz-edilir.html (Erişim Tarihi: 12.08.2022).

Tunahan, H., Esen, S. ve Takıl, D. (2016). Havayolu şirketlerinin finansal risk düzeylerinin bulanık mantık yöntemi ile karşılaştırmalı analizi. *Journal of Accounting, Finance and Auditing Studies (JAFAS), 2*(2), 239-264.

Tunç, S. (2020). Borsa İstanbul (BIST)'da işlem gören otomotiv şirketlerinin finansal performans analizi: Entropi, TOPSIS ve gri metodları. *Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi*, Gümüşhane.

Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası - *TCMB (2022). Oran formülleri. Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası - TCMB Resmi Websitesi*. https://www3.tcmb.gov.tr/sektor/dosyalar/menu/ratios_tr.pdf (Erişim Tarihi: 20.05.2022).

University of Colorado at Builder, The Center for Lifelong Learning and Design (2009). The history of the automobile. *Official Website of University of Colorado at Builder, The Center for Lifelong Learning and Design*. http://l3d.cs.colorado.edu/systems/agentsheets/New-Vista/automobile/ (Erişim Tarihi: 09.10.2021)

Veri Analiz Platformu - VAP. (2022). 2016-2022 ortalama finansal oranlar. *Veri Analiz Platformu - VAP Websitesi*. https://www.vap.org.tr/2016-2021-ortalama-finansal-oranlar (Erişim Tarihi: 19.05.2022).

Veri Analiz Platformu - VAP. (2022). Dönemsel finansal oranlar. *Veri Analiz Platformu - VAP Websitesi*. https://www.vap.org.tr/donemsel-finansal-oranlar (Erişim Tarihi: 19.05.2022).

Yazıcı, N. (2010). Bir bilgi sistemi olarak muhasebenin kobilerin yönetim kararlarına etkisi: Erzurum araştırması. *Mufad Journal, Sayı: 47*, 202-212.

Yücel, G. (1982). Muhasebenin çağlar boyu gelişimi. *İşletme Fakültesi Dergisi, 11*, 217-227.

Extended Abstract

Aim and Scope

The aim of this study was to carry out the financial analysis of Karsan and Ford Otosan companies operating in the automotive sector, using the financial ratio method over a 5-years period. Thus, it was aimed to measure the financial performance of Karsan and Ford Otosan, which are among the leading companies of the automotive sector. In addiition to Karsan and Ford Otosan, it was also aimed to measure the financial performance of the automotive sector. The scope of the study was a 5-years period, covering the years 2017-2021. Finally, another goal of the research was to determine the financial strengths, weaknesses, risks and vulnerabilities of the automotive sector, Karsan and Ford Otosan.

Methods

The financial ratios of the enterprises were obtained from the annual reports of Karsan and Ford Otosan. Plus, the financial ratio averages of both companies were presented for 5 years (2017-2021 period). At the same time, financial ratios (and averages of the automotive industry for the period 2017-2021 were also presented. Relevant financial ratios were obtained from the Data Analysis Platform (VAP). Data Analysis Platform (VAP) obtains and pulls data from Public Disclosure Platform (KAP). A total of 13 financial ratios (ratio) were included in the study under 4 main headings (categories), namely Liquidity Ratios, Financial Status (Financial Structure) Ratios, Activity Ratios and Profitability Ratios. 3 financial ratios (ratio) were calculated under Liquidity Ratios, 4 under Financial Position (Financial Structure) Ratios, 2 under Activity Ratios and 4 under Profitability Ratios.

Findings

According to the results of research, while Karsan is advantageous and superior on the basis of some financial ratios, Ford Otosan is advantageous and superior in others. The results of the research reached similar results with Arslan's (2019) study in the literature. According to the results of this research, the gross profit rates of the automotive sector enterprises that are subject to examination are decreasing and the enterprises have difficulty in increasing their gross profit rates. Also, parallel to Arslan's (2019) study, it was determined that the current ratios of the firms were below the ideal ratio. Moreover, it is among the results of this study that the financial leverage ratios of the automotive sector enterprises are above 50%, even at a very high level.

Conclusion

Today, recording, classifying, summarizing and reporting financial transactions is as important as interpreting and analyzing them. Accounting science makes use of financial analysis techniques while performing the functions of interpretation and analysis. Financial analysis comes to the forefront in terms of measuring the financial performance of businesses, determining their financial fragility and risks, the route they take in financial terms, their financial potentials and strengths. Financial analysis offers benefits to a wide range of stakeholders. Various institutions, especially business owners, managers, employees, investors, shareholders, banks and financial institutions, and parties to mergers and acquisitions often need the data provided by financial analysis. Company management staff are not content with only financial statements today, they also need summary executive reports focused on financial analysis. Future studies can be carried out on different sectors besides the automotive sector. In addition, it is possible to conduct a research comparing the automotive sector with other sectors. It is also possible for the study to be carried out to cover a different or longer time interval (period). At the same time, Karsan and Ford Otosan companies were compared in this study. In future studies, the inclusion of different companies and more businesses in the financial analysis can also be taken into consideration. Similarly, it is possible to make comparisons between countries. Future studies within the scope of financial analysis may benefit from different or more financial ratios. Finally, in addition to the financial ratio analysis technique, horizontal analysis (comparative table analysis), vertical analysis (analysis by percentage method) and trend analysis (trend percentage analysis) techniques can be included in future studies.