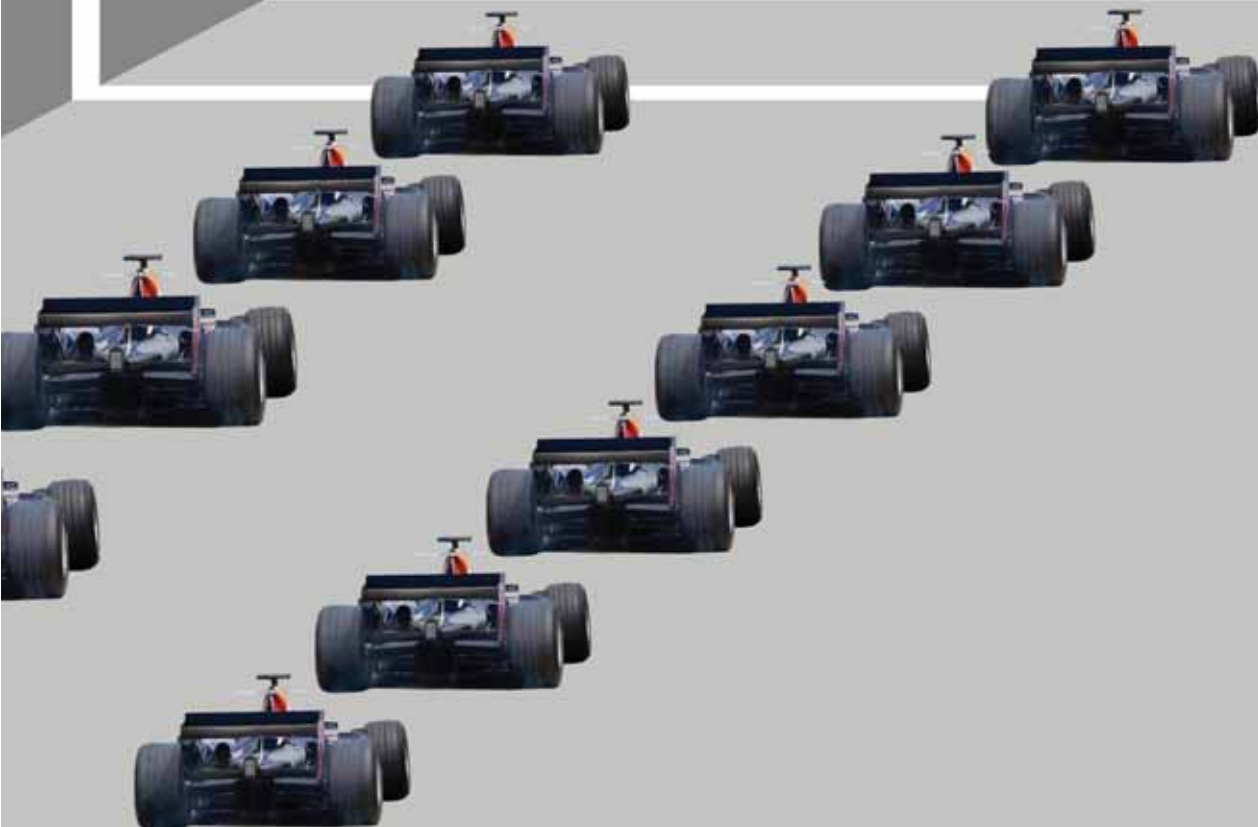


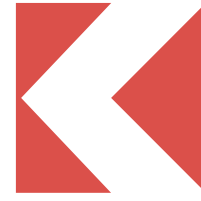


KARSAN

2008

Faaliyet Raporu *Annual Report*





KARSAN

2008

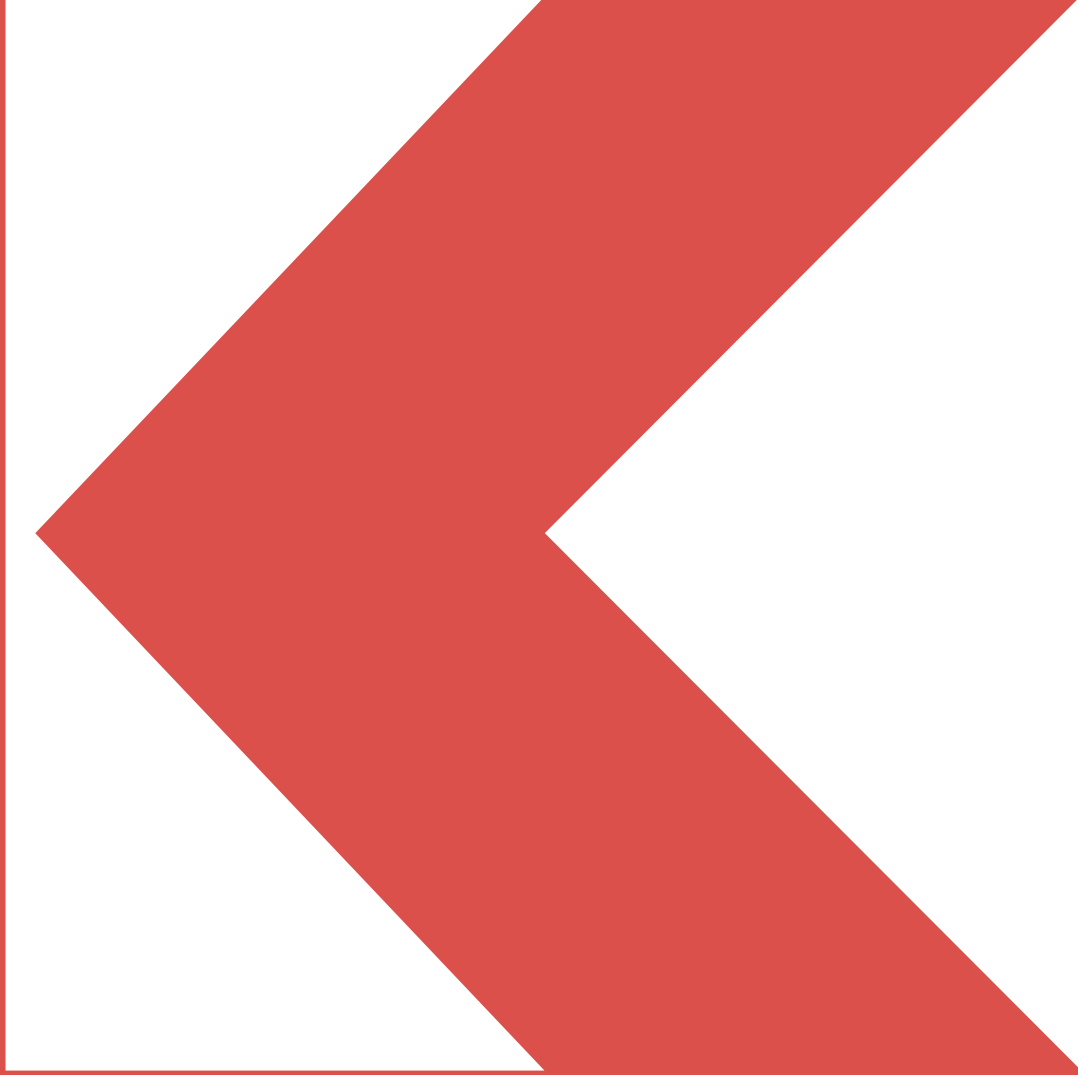
Faaliyet Raporu *Annual Report*

İÇİNDEKİLER

TABLE OF CONTENTS

3	Kıraça Holding
5	Son 10 Yılda Karsan
7	İş Modeli
11	İş Ortakları
13	Yönetim Kurulu Başkanı'nın Mesajı
17	Yönetim Kurulu
21	2009 Yılına Girerken Türkiye Ekonomisi
25	Otomotiv Sektöründe Durum
31	2008 Faaliyetlerimizin Özeti
33	Basında Karsan
39	Finansal Raporlar

3	<i>Kıraça Holding</i>
5	<i>Karsan In the Last 10 Years</i>
7	<i>Business Model</i>
11	<i>Business Partners</i>
13	<i>Message From the Chairman of the Board</i>
17	<i>Board of Directors</i>
21	<i>Turkish Economy on the Verge of 2009</i>
25	<i>The State of the Automotive Sector</i>
31	<i>Summary of Our Operations in 2008</i>
33	<i>Karsan Press Review</i>
39	<i>Financial Reports</i>



Kıraç Holding, 1998 yılında Türk otomotiv sektörünün önde gelen isimlerinden İnan Kıraç ve Klod Nahum tarafından Kıraç Şirketler Topluluğu adıyla kurulmuştur.

Türk otomotiv sektöründeki kapasite fazlası atıl yatırımları Türk ekonomisine kazandırmak, hafif ticari araç pazarındaki büyüme potansiyelini değerlendirmek, yeni bir pazarlama ve dağıtım modeli ile bağımsız yedek parça sektöründeki dağınık yapıyı organize etmek ve uluslararası ticaret alanında faaliyet göstermek amacıyla kurulan şirket kısa bir sürede bu sektörlerdeki gücünü ve başarısını kanıtlamıştır.

En önemli yönetim ilkesi olan insana saygı ve profesyonellik anlayışını yönetim kademelerinde yer verdiği genç ekiple uygulayan Kıraç Holding, faaliyet alanlarına denizcilik, tasarım-mühendislik ve enerji alanlarını da eklemiştir.

Bunun yanısıra, Kıraç Holding kurucularından İnan Kıraç'ın eşi Suna Kıraç ile birlikte kurmuş oldukları Suna ve İnan Kıraç Vakfı, eğitim, kültür, sanat ve sağlık alanlarında yapmış olduğu faaliyetler ile Kıraç Holding'in sanayi ve ticaretteki başarılarına ışık tutmaktadır. Vakfın bünyesinde, Pera Müzesi ve İstanbul Araştırmaları Enstitüsü yer almaktadır.

Kıraç Holding was founded by İnan Kıraç and Klod Nahum in 1998, as Kıraç Group of Companies. The company is among the leading corporations in automotive, independent aftermarket, design-engineering, maritime and energy businesses.

The main objectives of the company are, to bring in the idle facilities resulting from excess capacity within the automotive sector back to the Turkish economy, to organize the dispersed structure of the independent aftermarket sector through a new marketing and distribution model, which will operate in the international business arena.

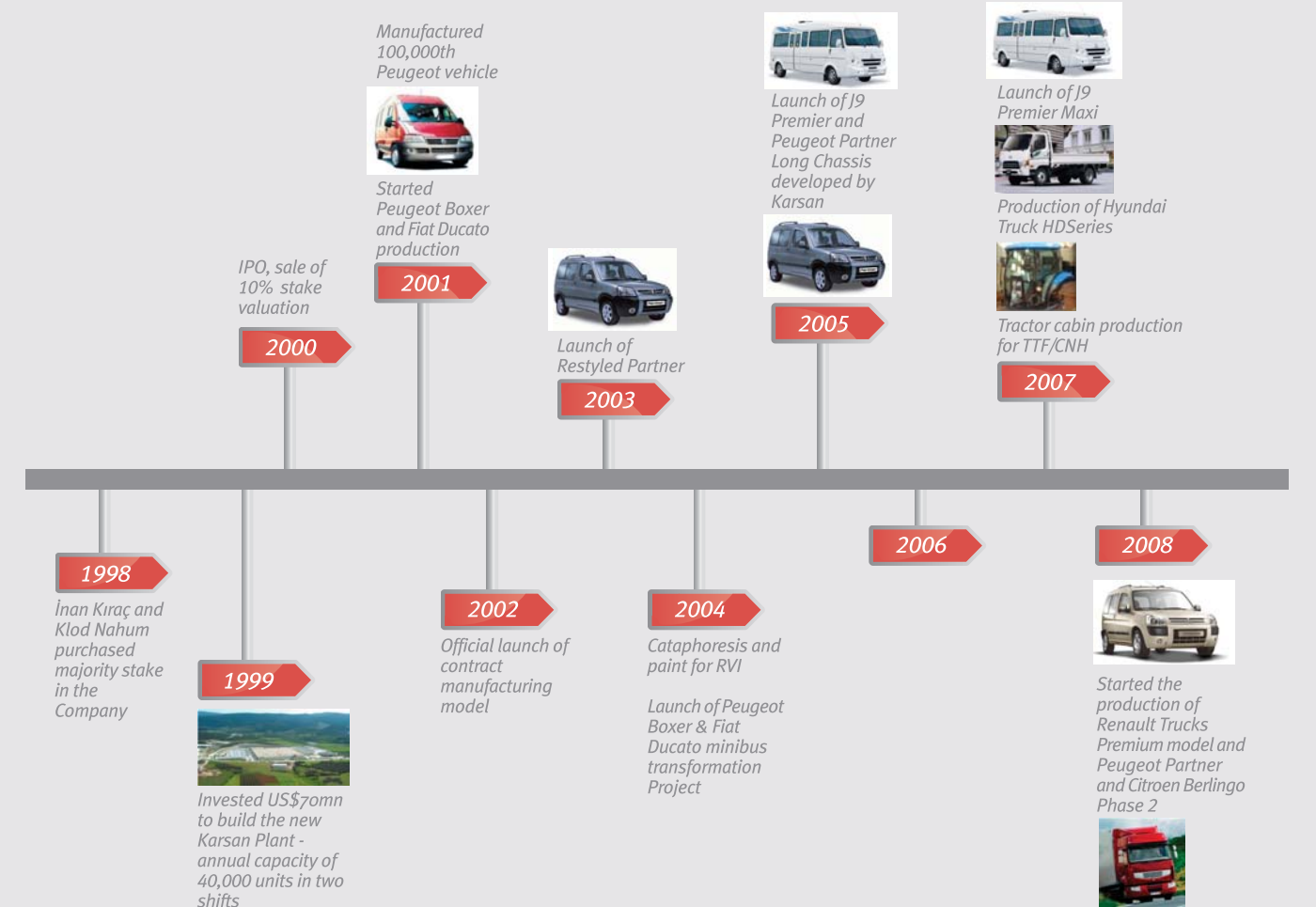
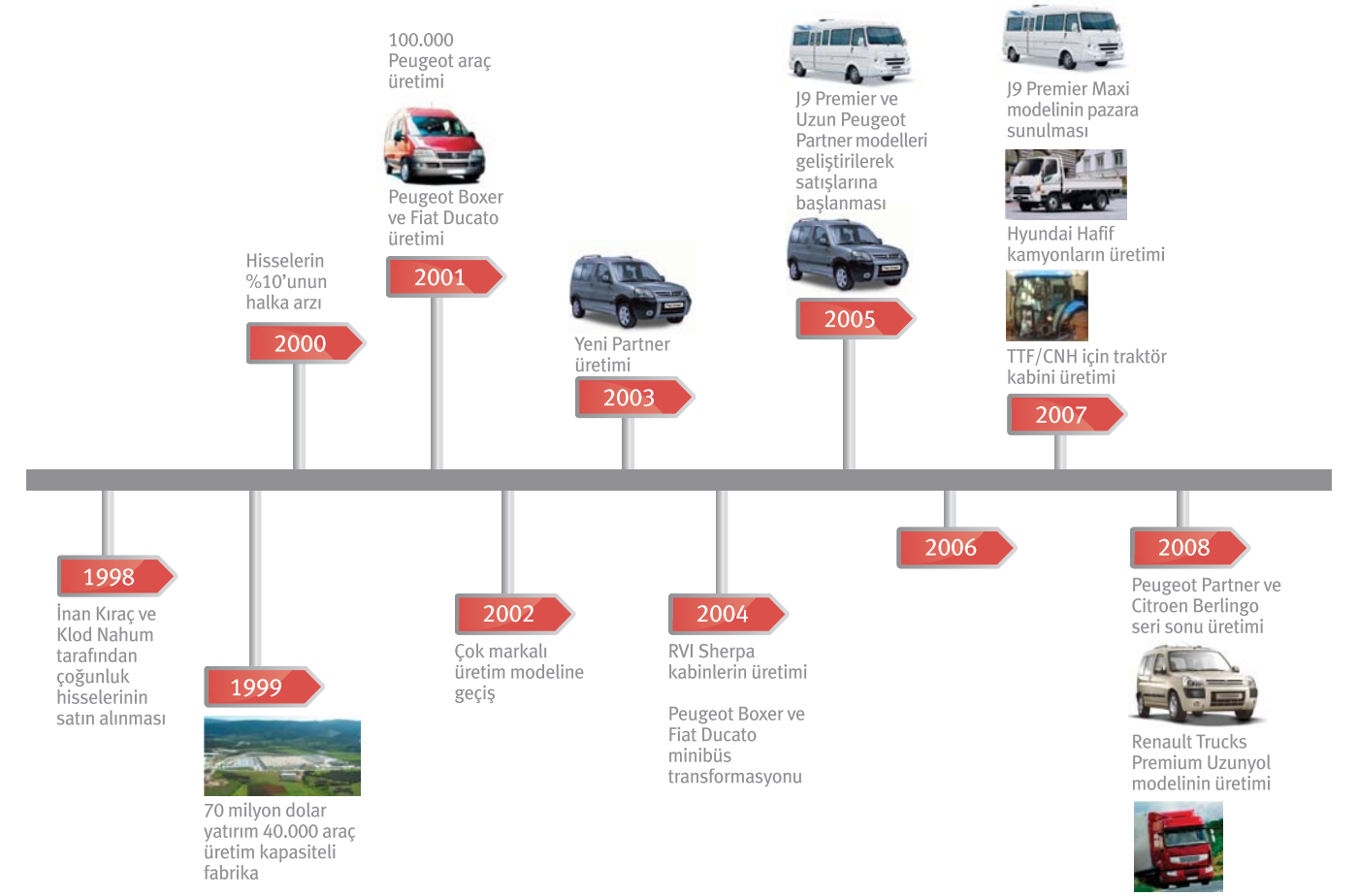
The Holding proved its potential and achievements in a short period and continues to grow with its expert personnel and companies in the Group.

The activities of the Suna-İnan Kıraç Foundation in education, culture, arts and healthcare shed a different light to the achievements of the Holding in industry and trade. Within the Foundation are also the Pera Museum and the Istanbul Research Institute.

SON 10 YILDA KARSAN



KARSAN IN THE LAST 10 YEARS



İŞ MODELİ



Türk otomotiv sanayiinde özel bir konuma sahip olan Karsan'ın iş modeli dört ana faaliyet alanından oluşmaktadır. Bu faaliyet alanlarının kapsamında; “Fason Üretim” güçlü global otomotiv markaları için tasarım, mühendislik desteği ve araç üretimi, “Entegre Stratejik Ortaklık” bölgede faaliyetini geliştirmeyi hedefleyen markalar için üretim ve pazarlama, satış, satış sonrası hizmetler faaliyetlerinin sürdürülmesi, “OEM” yurtiçi ve yurtdışı pazarlara yönelik Karsan markalı araçların geliştirilmesi ve üretilmesi, “Diğer İşler” ise Karsan'ın ilk üretim tesisinde yerli ve yabancı üreticiler için yapmakta olduğu çeşitli hizmetler yer almaktadır.

KARSAN

%100 Yerli Sermayeli Otomotiv Üreticisi / Local - Regional Automotive Company

Fason Üretim
*Contract
Manufacturing*

Entegre Stratejik
Ortaklık
*Integrated
Strategic
Partnership(s)*

OEM
*Original
Equipment
Manufacturing*

Diğer İşler
Other Business

İleri Otomotiv Bilgisi / Local - Advanced Automotive Know-how

Çağdaş Üretim Becerisi / Contemporary Production Facilities

Yalın Üretim / Lean Production Systems - Processes

Esnek ve Kaliteli Üretim Becerisi / Flexible & High Quality Production Competence

Karsan's business model is unique in the automotive industry. Based on its strategic plan, Karsan drives its business in four different areas: “contract manufacturing” for strong global brands, “integrated strategic partnerships” with players aiming to grow in the region, “original equipment manufacturing” of its own brand for domestic and export markets and facilitates “other business” to utilize its former plants capacity profitably. This business model enables Karsan to stabilize market fluctuations.

BUSINESS MODEL

Fason Üretim:

Karsan, fason üretim kapsamında Peugeot Citroen Grubu (PSA) için Peugeot Partner Origin ve Citroen Berlingo First modellerinin, Renault Trucks için ise Premium Long Route, Premium Lander ve Kerax modellerinin üretimini gerçekleştirmektedir. PSA için yapılan üretimin yaklaşık %10'u yurtiçi, %90'ı yurtdışı pazarlara yönelik olup, Renault Trucks'da bu oran %50-%50 seviyesindedir.

Contract Manufacturing:

Karsan manufactures Partner and Berlingo LCV's for PSA Group (Peugeot-Citroen) and Renault Premium (Lander, Long Route) and Kerax HCV's for Renault Trucks. LCV's are sold by PSA Group sales companies in domestic market (10%) and in export market (90%). Similarly, Renault sells manufactured trucks in domestic market (50%) and in export market (50%).

**Entegre Stratejik Ortaklık:**

Karsan, Hyundai ile 2007 yılında başlayan işbirliği kapsamında, HD35 ve HD75 hafif kamyonların üretimini yapmakta ve münhasır distribütörlük sorumluluğunu sürdürmektedir. Hyundai HD Serisi'nin yurtiçinde pazarlama, satış ve satış sonrası hizmet faaliyetleri 2008 yılı sonuna kadar İsohtar Grup tarafından sürdürülmüştür.

Integrated Strategic Partnership:

Karsan strengthens its existence in the automotive markets by improving its product portfolio in commercial vehicle segment. Karsan has the manufacturing licence for HD35 and HD75 series Hyundai Trucks and manufactures, markets and sells those vehicles in domestic market. İsohtar Grup was the authorized exclusive sub-distributor of Hyundai HD Series light trucks until the end of 2008.



HD 35



HD 75

OEM:

J9 Premier modelinin sahibi olarak Karsan, bu araçların yurtiçi ve yurtdışı pazarlara yönelik tasarım, üretim, pazarlama, satış ve satış sonrası hizmetlerini sürdürmektedir. Pazarlama, satış ve satış sonrası hizmet 2008 yılı sonuna kadar İsohtar Grup tarafından sürdürülmüştür.

Original Equipment Manufacturing:

As the owner of "J9 Premier" brand, Karsan designs, manufactures, markets and sells minibuses for both domestic and export markets. İsohtar Grup was the authorized exclusive sub-distributor of Karsan J9 Premier until the end of 2008.



Karsan J9 Premier

Diğer İşler:

Karsan OSB (Organize Sanayi Bölgesi) fabrikasında yerli ve yabancı OEM'lere kataforez, boya, kabin imalatı gibi çeşitli hizmetler sunmaktadır.

Other Business:

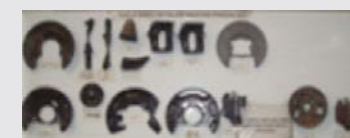
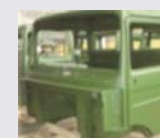
In the former manufacturing plant, Karsan serves for local and global OEM's and other manufacturers.



Tractor Cabs



Truck Cabs



Cataphoresis, painting, body works and assembly works for 3rd party customers



PSA Peugeot Citroen



Uluslararası alanda faaliyet gösteren Avrupa'lı otomotiv üreticisi PSA Peugeot Citroen, farklı tarz ve yenilikçi ürünlere sahip olan, Peugeot ve Citroen markalarını pazara sunmaktadır. 150 ülkede faaliyet gösteren Grup, satışlarının üçte birinden fazlasını Batı Avrupa dışındaki pazarlarda gerçekleştirmekte ve bu pazarlardaki talebi karşılamak için Latin Amerika, Çin ve çok yakında devreye girecek olan Rusya'daki tesisleri ile kaynaklarını geliştirmektedir. Dünya çapında çevreci faaliyetlerdeki liderliği ile de tanınan Grup, 2008 yılında 140g/km'nin altında CO₂ yayan bir milyondan fazla araç satışı gerçekleştirmiştir. Tüm bunların yanısıra, araştırma ve geliştirme bütçesinin büyük bölümünü yol güvenliğini geliştirmeye yönelik çalışmalara tahsis etmektedir. Otomotivin yanısıra finans, lojistik ve ekipman üretimi alalarında da faaliyet gösteren Grup, 2008 yılında 3,3 milyon adet araç satışı gerçekleştirmiş ve 54,4 milyar € ciro elde etmiştir. Dünya çapında 201,700 çalışanı bulunan Grup, 2008 yılında Avrupa otomotiv pazarında %13,8 pazar payı ile ikinci, hafif ticari araç pazarında ise %19,9 pazar payı ile birinci sırada yer almıştır.

Hyundai Motor Company



1967 yılında kurulan Hyundai Motor Company, otomotiv üretiminde Kore'nin tartışılmaz lideri, dünyanın ise önde gelen otomotiv üreticileri arasındadır. 52.000'den fazla çalışanı ile Hyundai Grubu'nun temel taşlarından birini teşkil eden Hyundai Motor Company, otomobil, hafif ticari ve ağır ticari araç sınıfında birçok farklı model araç üretimi yapmaktadır. Yılda 1.5 milyon adetlik üretim kapasitesine sahip Ulsan fabrikası, dünyanın kompleks halindeki en büyük otomotiv üretim tesisidir. 1995 yılında, yıllık 100.000 adet üretim kapasiteli ağır ticari araç fabrikası Jeonju, 1996 yılında ise yıllık 300.000 adet binek araç kapasiteli Assan fabrikası üretime geçmiştir. 1998 yılında Kia'yı satın alan Hyundai, Kore otomotiv pazarının %70'inden fazlasını elinde bulundurmaktadır. 1974 yılında ürettiği ilk modeli "Pony"i, 1976 yılında ihraç eden Hyundai kuruluşundan 29 yıl sonra 10 milyonuncu aracın üretimini gerçekleştirmiş, 2004 yılında ise 10 milyonuncu aracının ihracatını yapmıştır. Birçok ilke de imza atan firma bu kapsamda; Kore'nin ilk spor otomobili Scoupe'u (1990), hidrojen ile çalışan araç prototipi, düşük emisyonlu araç prototipi, ultra hafif alüminyum araç ve hibrid araçlar üretilmiştir. Hyundai Motor Company'nin Güney Kore'deki fabrikaları haricinde Türkiye, Amerika Birleşik Devletleri, Çek Cumhuriyeti, Çin ve Hindistan'da da global üretim merkezleri bulunmaktadır. Hyundai 2007 yılında dünya çapında 2,6 milyon adet araç üretimi gerçekleştirmiştir.

Renault Trucks



Yüzyılı aşkın süredir Fransız kamyon endüstrisinde seçkin bir mirasa ve birleştirici bir role sahip olan Renault Trucks, gelişimini 2001 yılından beri ağır vasıta sınıfında bir numaralı Avrupalı üretici olan Volvo Grup bünyesinde sürdürmektedir. Köklü geçmişini ve piyasada lider konumda olan grubun yatırım potansiyelini temel alan Renault Trucks, günümüzün en engin ve en geniş araç ve hizmet gamını müşterilerine sunarak kendini kamyon alanında çok yönlü bir uzman konumuna getirmektedir. Dünya pazarındaki üç referans marka olan Renault, Volvo ve Mack'a sahip olan Volvo Group'un ikinci büyük markası Renault Trucks'dır. 5 kıtada 100'den fazla sayıda ülkede hizmet veren Renault Trucks'ın, dünya çapında 1.500 satış ve hizmet noktası bulunuyor. Avrupa'da 5 üretim tesisi, dünya çapında 6 montaj fabrikası bulunan Renault Trucks, 14.360 çalışana sahip. 2008 yılında 76.774 adet araç satışı gerçekleştiren Renault Trucks, 2010 yılında 100.000 adet araç satmayı hedefliyor.

PSA Peugeot Citroen



A European carmaker with international scope, PSA Peugeot Citroën brings to market two automobile brands with innovative line-ups and clearly differentiated styles: Peugeot and Citroën. With operations in 150 countries, the Group generates more than one-third of its sales outside Western Europe and is developing its production resources near its priority markets, with plants in Latin America, China and, soon, Russia. PSA Peugeot Citroën is also recognized worldwide for its environmental leadership. In 2008, for the third year in a row, the Group sold more than one million vehicles that emit less than 140 grams of CO₂ per kilometre. It is also firmly committed to enhancing road safety, to which it allocates a significant portion of its research and development budget. PSA Peugeot Citroën also has operations in automotive financing with Banque PSA Finance, logistics with Gefco, and transport and automotive equipment with Faurecia. PSA, which is the European second-largest carmaker with 13.8% market share and leading manufacturer of light commercial vehicles with 19.9% market share of 2008, has 201,700 employees in host countries around the world. Group generated €54,4 billion in sales and revenue and sold 3,3 million vehicles worldwide.

Hyundai Motor Company



Having been founded in 1967, Hyundai Motor Company is an unrivalled leader in Korea in automotive production and one of the leading automotive manufacturers of the world. Hyundai Motor Company, constituting one of the milestones of Hyundai Group with more than 52.000 of its employees, produces several different model vehicles in automobile, light commercial and heavy commercial vehicle segment. Ulsan factory, with its 1,5 million annual production capacity, is the world's biggest complex automotive production plant. In 1995, the heavy commercial vehicle factory Jeonju having an annual production capacity of 100.000 units and in 1996 the Assan factory with an annual passenger car capacity of 300.000 units were put to operation. Hyundai, having acquired Kia in 1998, holds more than 70% of the Korean automotive market. Having exported its first 1974 model "Pony" in 1976, has realized the production of the 10 millionth vehicle after 29 years from its foundation and launched the export of its ten millionth vehicle in 2004. The firm, which has broken many new grounds, has produced within this framework the first sports car of Korea, namely "Scoupe" (1990), the hydrogen-fueled vehicle prototype, the low emission-vehicle prototype as well as ultra light aluminum vehicles and hybrid vehicles. Hyundai Motor Company, apart from its plants in South Korea, owns global production centers in Turkey, USA, Czech Republic, China and India. Hyundai achieved 2,6 million vehicle sales worldwide in 2007.

Renault Trucks



Renault Trucks, having a selected heritage and a unifying role in French truck industry for over a century, has been continuing its development within Volvo Group - Europe's no.1 heavy vehicle producer - since 2001. Renault Trucks, taking as base its deep-rooted history and the market leader group's investment potential, is becoming an all round firm in the truck field by offering to its customers the richest and widest vehicle and service range of today. The second biggest brand of Volvo Group - owning three reference brands of the world market, namely Renault, Volvo and Mack - is Renault Trucks, which, operating in more than 100 countries in 5 continents, has 1.500 sales and service points worldwide. Renault Trucks, owning 5 production plants in Europe and 6 assembly factories worldwide, employs 14.360 workers. Renault Trucks, having achieved a vehicle sales of 76.774 in 2008, targets to sell 100.000 units of vehicles in 2010.

YÖNETİM KURULU BAŞKANI'NIN MESAJI



İnan KIRAC

Karsan Otomotiv Sanayii ve Ticaret A.Ş.
Yönetim Kurulu Başkanı

Chairman of the Board

MESSAGE FROM THE CHAIRMAN OF THE BOARD

Değerli Hissedarlarımız,

2008 yılında yaşadığımız ve etkilerini 2009'da da ciddi şekilde hissetmekte olduğumuz küresel finansal kriz, Türkiye'nin geçmiş tecrübelerine benzememesi nedeniyle daha farklı değerlendirilmesi gerekmektedir. ABD'de başlayan ve tüm dünyaya dalga etkisiyle yayılan bu kriz, herkese küresel dengesizliğin oluştuğunu ve kapitalizmin kurallarının yeniden tanımlanması gerektiğini düşündürmüştür. Başta ABD, Almanya, İngiltere, Fransa, Japonya, ve İrlanda olmak üzere birçok ülkede açıklanan toplam tutarı 6 trilyon doları aşan ekonomik pakete karşın ancak durulma işaretleri vermeye başlayan finansal kriz, çok geçmeden etkisini reel sektörde de göstermiş, başta otomotiv sektörü olmak üzere birçok şirket derin bir mali krize girmiş, milyonlarca kişi işini kaybetmiştir. Geçtiğimiz yıl ABD otomotiv pazarı %16, Avrupa %10, dünya otomotiv pazarı ise %6 oranında daralmıştır. Yılda 70 milyon aracın üretildiği dünya otomotiv sanayinin 50-60 milyon adetlere gerilemesi beklenmektedir.

Kesintisiz 27 çeyrektir büyüyen Türkiye ekonomisi ise geçtiğimiz yıl sadece %1.1'lik büyüme oranını yakalamış, işsizlik 3 milyona yaklaşmıştır. 2008'de Türkiye'deki birçok fabrika vardiya azaltmış, birçok şirket çalışanını işten çıkarmak zorunda kalmıştır. 2008 yılının başında 1,5 milyon adede giden Türkiye otomotiv üretimi, 2008 yılı sonu itibarıyla 1,15 milyon olarak gerçekleşmiştir. İhracat ise, 1 milyon adet beklentisinin altında kalarak 910 bin olarak gerçekleşmiştir. Toplamda %14,4'lük bir daralma yaşayan sektör en ağır darbeyi yılın son çeyreğinde görmüş ve %53 küçülmüştür. Otomotiv sektöründe faaliyet gösteren her firma bu dönemde farklı derecelerde olsa da etkilenmiş ve 2009'da %20 ila 40 oranında daralması beklenen sektörde etkilenmeye devam edecektir.

Ancak yine de ulaşımın %96'sının karayolu ile sağlandığı Türkiye'nin değişik bir yapıya sahip olması böyle bir dönemde moral veren bir unsurdur. Türkiye'nin bu zor dönemde ciddi avantajları vardır. Biz sanayileşmesini doğru yapan bir ülkemiz. Türkiye, otomotiv fabrikalarının kapasitelerinin göreceli olarak düşük olması sebebi ile daha doğru ölçekleme yapabilecek ve olası teknolojik gelişmelere daha iyi şekilde adapte olabilecek boyuttadır.

Dear Shareholders,

The global financial crisis we had experienced in 2008 and effects of which we have been severely feeling in 2009, requires a different approach since it doesn't resemble past experiences of Turkey. The crisis, which stemmed from USA and expanded to the rest of the world in a wave effect, have made everyone to think that a global imbalance had occurred and the rules of capitalism should be redefined. The financial crisis, which is slightly giving hints of settling after the economic package announced in many countries led by USA, Germany, United Kingdom, France, Japan and Ireland of which the total value exceeds 6 trillion U.S. Dollars, has soon started to affect the non-financial sector; many companies, particularly automotive sector, has sunken in a deep financial crisis, millions have lost their jobs. Last year the USA, Europe and world automotive market have decreased by 16 percent, 10 percent and 6 percent, respectively. The world automotive industry which produces 70 million vehicles per year is expected to produce 50-60 million vehicles.

Though the Turkish economy which has been constantly growing for the past 27 quarters could only achieve a growth rate of 1.1 percent and the number of the unemployed has reached 3 million last year. In 2008 many factories in Turkey have reduced the number of their shifts and many companies had to dismiss their employees. Turkish automotive production which had been increasing to 1,5 million in early 2008 has been realized at 1,15 million as of the end of 2008. The export has also been realized at 910 thousand which is below the estimation of 1 million units. The sector which has experienced a total of 14.4 percent contraction has taken the most effective blow at the last quarter of the year and contracted by 53 percent. Every company that is operating in the automotive sector has been and is expected to be affected at various degrees in the sector which is estimated to contract between 20 to 40 percent more in 2009.

However the fact that Turkey, where 96 percent of the transportation is conducted overland, has a different structure, is a motivating aspect in such a period. Turkey has major advantages in such difficult times. We are a country that can properly industrialize.

Karsan da 2000 yılında tesislerini yenilemiş ve yeni bir misyon üstlenerek bütün markalara hizmet veren bir yapıya dönüşmüştür. Fabrika'nın en küçük vasıttan en büyük vasıtayı yapabilecek durumda olması çok büyük bir avantajdır. Ancak 2008'de Karsan da pazarda oluşan talep daralmasını satış adetlerinde hissetmiştir. 2008 yılında toplam 11.230 adet üretim gerçekleştirilmiş, 6.937'si iç pazar olmak üzere 7.419 araç satılmıştır. 2007'ye göre daha fazla üretim gerçekleştirilse de iç pazardaki daralmanın etkileri satış adetlerinde hissedilmiştir. Bu nedenle Karsan'da da diğer firmalarda olduğu gibi yıl yüksek stok ile sonuçlanmıştır. Kriz sebebiyle Renault Trucks ve PSA için yaptığımız üretim de etkilenmiş ve ihracat adetleri beklenenden düşük başlamıştır.

Ancak dünyanın içinde bulunduğu bu dönemde, otomotiv sanayi hakkında iyi haberler de var. 2008 yılını Karsan için “Değişim”in başlangıcı olarak belirledik. Mayıs ayında yönetim kurulu ve CEO'nun değişimiyle başlayan bu süreç birçok önemli projenin devreye girmesiyle devam etti. PSA Peugeot Citroen üretiminin yanı sıra Renault Trucks projesini hızlı ve sağlıklı bir şekilde devreye soktuk ve Renault Trucks ile olan anlaşmamızın süresini 3 yıldan 6 yıla uzattık.

Renault Trucks ile gerçekleştirdiğimiz bu yatırım; bir taraftan Türk otomotiv sanayinin globalleşme dönemindeki başarısının neticesi, diğer taraftan da gelecek dönemde gelişmeye devam edecek olan Türk otomotiv sanayinin donatılacağı üstün rekabetçiliğin beklentisine ve Karsan'ın sahip olduğu uzmanlık ve deneyime olan inancın göstergesidir. Ortaklarımızla beraber otomotiv sanayimizi geliştirmek adına gereken tüm fırsatları devreye sokacağız.

Bu dönemde kendini yaşatabilen, teknolojisi yeni olan, her modeli yapabilen tesisler ayakta kalacaktır. Türk otomotiv sanayi böyle bir yapı içindedir, güçlü ve başarılıdır. Bütün fabrikaları kendini yeni teknolojiye adapte etmiş, Türk işçisi doğru noktaya gelmiştir.

Turkey has a size that can adapt better to possible technological developments and be accurately scaled since its automotive factories have a relatively lower capacity. Accordingly, by renewing its facilities and undertaking a new mission in 2000, Karsan has transformed into an establishment that can render services to all brand names. The factory being able to manufacture a range of vehicles from the smallest one to the biggest vehicle is a great advantage. However in 2008 Karsan also encountered the demand contraction occurring in the market reflected by its sales figures In 2008 a total of 11.230 units were produced and 7.419 vehicles - 6.937 of which being domestic - were sold. Even though the production rate is more than 2007 the effects of the contraction in the internal market were felt especially on sales figures. As a result Karsan ended the year with a high stock account like other companies. Due to the crisis our production for Renault Trucks and PSA has also been affected and the export figures have started lower than estimated.

Nevertheless, there is some good news about the automotive industry in this period the world is experiencing. We have set 2008 as the beginning of the “Change” for Karsan. This process which began in May with the change of the Board and the CEO continued with the integration of many significant projects. We have implemented Renault Trucks project as well as production for PSA Peugeot Citroen in a rapid and robust manner and extended the term of our contract with Renault Trucks from 3 years to 6 years.

The investment we have made with Renault Trucks is a sign of faith to the expertise and experience Karsan bears along with the result of the Turkish automotive industry's success during the globalization on the one hand and superior competitiveness expectation that shall be set for Turkish automotive industry which shall continue to develop during the future periods on the other. With our partners we shall enable all opportunities required to improve our industry.

Kriz süresinde kaybetmememiz gereken yan sanayidir. Yan sanayiyi desteklediğimiz takdirde Türk otomotiv sanayi krizden en az zararla çıkacaktır. 2008'de başlattığımız “Değişim” sürecini 2009'da da yeni başarılarla devam ettirme ve önümüzdeki 4-5 yıl içerisinde ciromuzu milyar dolar seviyesine ulaştırmayı hedeflemekteyiz.

Bu hedefimize ulaşmak için yeni vizyonumuzu ve stratejilerimizi 2009 yılında belirleyeceğiz.

Önümüzde ne kadar süreceğini bilmediğimiz zorlu bir süreç bizleri bekliyor, böyle bir dönemde birbirimize kenetlenmeli, güçlülere karşı birlikte göğüs germeliyiz. 2009 yılında daha güçlü bir Karsan görebileceğimize olan inancımla.

Saygılarımla,



İnan Kırar
Karsan Otomotiv Sanayii ve Ticaret A.Ş.
Yönetim Kurulu Başkanı

In such times, self-sufficient facilities that has innovative technology and can produce all types of models shall survive. Turkish automotive industry has a similar structure and it is powerful and successful. All of its factories have adapted to the new technology and the Turkish worker is standing in the right point. The one thing we should not lose during the crisis is the supplier industry. If we support supplier industry Turkish automotive industry shall survive the crisis with minimum damage. In 2009, we are aiming to carry forward the “Change” process we have introduced in 2008 with new achievements and to rise our sales turnover to billion dollar level within the next 4-5 years.

In order to reach that goal, we shall determine our new vision and strategies in 2009.

An indefinite, challenging future awaits us, we should embrace each other and face the challenges together. Along with my faith that we shall see Karsan more powerful in 2009.

Best Regards,



İnan Kırar
Karsan Otomotiv Sanayii ve Ticaret A.Ş.
Chairman of the Board

YÖNETİM KURULU

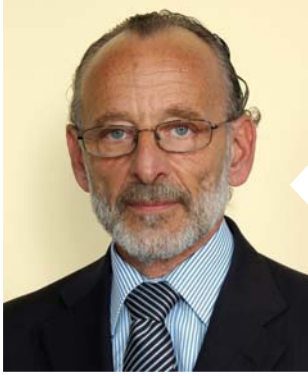


İnan KIRAÇ
Yönetim Kurulu Başkanı
President

Sn.İnan Kırac, kariyerine 1961 senesinde Koç Grubu'na bağlı Ormak A.Ş.'de satış memuru olarak başladı. 1966 yılında Fiat Kamyonları'nın ve Midibüsleri'nin imalatçısı olan Otoşol'un Genel Müdürlüğü'ne atandı. 1970 yılında Türkiye'de üretilen Fiat Otomobilleri'nin pazarlama ve dağıtım şirketi Tofaş Oto Ticaret'in Genel Müdürü oldu. Önce Koç Holding'in Tofaş'tan sorumlu Başkan Yardımcılığı'na, daha sonra Koç Holding Otomotiv Grubu Başkanlığı'na atandı. 1998 tarihinde emekliye ayrılıncaya kadar Koç Holding Yürütme Kurulu Başkanı (CEO) olarak hizmet veren Sn. İnan Kırac, Türk Otomotiv Sanayii'nin gelişiminin her anına tanıklık etmiş, her ayrıntısına profesyonel yönetici olarak emek vermiş ve birçok dev fabrikaya imzasını atmıştır.

İnan Kırac began his career with the Koç Group 37 years ago as the general manager of Otoşol, producer of Fiat light trucks and minibuses. He later became the general manager of Tofaş Oto Ticaret, the sales and distribution company of Fiat cars produced in Turkey. Kırac was then promoted as the vice president and later on president of the Koç Holding Automotive Group. He served as the CEO of Koç Holding until his retirement in 1997. İnan Kırac was privy to every development in the Turkish automotive industry and left his signature on many great automotive factories.

BOARD OF DIRECTORS



Klod NAHUM
Başkan Vekili
Vice Chairman

Sn. Klod Nahum, London University of Kings College'den otomotiv yüksek mühendisi olarak mezun oldu. 1969 yılında Tofaş Oto A.Ş. Teknik Bakım Sorumlusu olarak Koç Topluluğu'na katıldı. 1980'de Kofisa Trading Co.'nun başkanı olarak İsviçre'ye yerleşerek, Koç Grubu'nun diğer uluslararası ticaret şirketlerini kurmaya başladı. 1991'de, Dış Ticaret Grubu Sorumlu Başkan Yardımcılığı'na getirildi. 1997 yılında Dış Ticaret Grubu Başkanlığı'na atanan Sn. Klod Nahum, Koç Dış Ticaret Grubu'nun 1980'de sadece 10 milyon USD olan toplam cirosunu, görevde olduğu dönemde 1,6 milyar USD'a çıkartmıştır. Kendisi Kıraca Şirketleri'nin de kurucu ortağıdır.

Klod Nahum joined the Koç Group after he graduated from the London University of Kings College with a masters in automotive engineering. In 1980, he moved to Switzerland as the President of the Kofisa Trading Company, where he began forming Koç Group's other foreign trading companies. He was appointed as vice president of the International Trade Group in 1991 and was promoted to president in 1997. During the period of Nahum's service to the International Trade Group the gross turnover went from \$10 million to \$1.6 billion. He is currently the managing director and founding partner of the Kıraca Group.



Talat DİNİZ
Başkan Vekili
Vice Chairman

Meslek Öğretmen Okulu'ndaki eğitimini tamamladıktan sonra 1950 yılında serbest iş hayatına geçen Sn. Talat Diniz, 1955 yılından beri kurucusu olduğu SKT Yedek Parça ve Makina Sanayi ve Ticaret A.Ş.'de Yönetim Kurulu Başkanlığı görevini yürütmektedir.

Talat Diniz entered the business world in 1950. He is the CEO and chairman of SKT Holding operating in Spare Parts and Machines Industry Ltd. SKT is one of the biggest industrialist groups in Bursa, mainly active in automotive related businesses.



Jan NAHUM
Murahhas Aza
Executive Director

Robert Kolej'de mühendislik eğitiminin ardından Royal College of Art'ta otomotiv dizaynı bölümünü tamamlayan Sn. Jan Nahum, 1973 yılında Otosan'da proje mühendisi olarak Koç Grubu'na katıldı. 2002 yılına kadar aralıksız Koç Topluluğuna bağlı otomotiv şirketlerinde çeşitli görevler üstlendi. 1984 - 1994 arası Otokar, 1994 - 1997 arası Tofaş genel müdürlüğü ve 2002 - 2004 yılları arasında FIAT S.P.A.'de Uluslararası İş Geliştirme Bölüm Başkanı olarak çalışmalarda bulunan ve son olarak 2005 - 2007 yılları arasında Petrol Ofisi Genel Müdürlüğü görevini yürüten Sn. Jan Nahum, Hexagon Danışmanlık A.Ş.'nin kurucu ortağıdır.

Jan Nahum graduated from the Royal Collage of Art with a degree in Automotive Designing after his engineering education in Robert College. In 1973, he joined the Koç Group as Project Engineer. Until 2002, he took part in various positions in automotive companies of the Group. He served as the general manager of Otokar between 1984 - 1994 and then of Tofaş between 1994 - 2002. Until 2004, he served as the head of International Business Development at FIAT S.p.A. In between 2005 - 2007 he served as the General Manager of Petrol Ofis. He is now the founding partner of Hexagon Danışmanlık A.Ş.



Antonio BENE
Üye
Board Member

Makine mühendisliği eğitimi alan Sn. Bene, 1972 yılında Alfa Romeo S.p.A.'da iş hayatına başladı. Fiat Auto S.p.A.'da Mirafiori Fabrika Direktörü, Platform Direktörü ve Endüstri Direktörlüğü yaptı. Daha sonra Ferrari S.p.A'da Endüstri Genel Müdürü olarak görev alan Sn. Bene, 1998 - 2002 yılları arasında Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.' de Fabrika Müdürlüğü ve 2002 - 2004 yılları arasında ise Tofaş CEO'su ve 2002 - 2005 yılları arasında Fiat Auto S.p.A'da Kıdemli Başkan Yardımcısı ve Global Üretim Direktörü olarak görev yaptı.

After Mechanical Engineering studies, Mr. Bene started to work in Alfa Romeo S.p.A in 1972. He served as Director of FIAT Auto S.p.A Mirafiori plant, Platform and Industrial Director. Later, he served as Ferrari S.p.A Industrial General Manager and as TOFAS CEO between 2002 - 2004, and until 2005 he served as Senior Vice Present and Global Industrial Director.



Giancarlo BOSCHETTI
Üye
Board Member

Makine mühendisliği ve ekonomi eğitimi alan Sn. Boschetti 1964 yılında Fiat Grubu'nda iş hayatına atıldı. Sn. Boschetti, yaklaşık 40 yıl boyunca Fiat Grubu çatısı altında çeşitli görevler üstlendikten sonra 1991 - 2001 yılları arasında Iveco S.p.A.'nın Global CEO'su, 2002 - 2003 yılları arasında ise Fiat Auto S.p.A.'nın Global CEO'su olarak görev yaptı. Sn. Giancarlo Boschetti, uluslararası birçok şirkette Yönetim Kurulu Üyesi olarak çalışmalarına devam etmektedir.

After graduating from mechanical engineering and economy, M.Boschetti, started to work in FIAT Group in 1964 where he occupied different positions for nearly 40 years. He served as global CEO of Iveco S.p.A from 1991 to 2001, as global CEO of FIAT Auto between 2002 - 2003. Mr. Boschetti serves as board member to many intenational companies.



Dr. Yiğit Tahsin OKUR
Üye
Board Member

Sn. Yiğit Tahsin Okur Cenevre Hukuk Fakültesi'ni birincilikle bitirmiş, aynı fakültede doktora yapmıştır. 1965'de avukatlığa başlayan Sn. Yiğit Tahsin Okur, Türkiye'nin büyük holdinglerine müşavirlik yapmış, uluslararası ihtilaflara taraf vekili olarak katılmıştır. Sn. Okur, Halen Okur & Okur Hukuk Bürosu'nu yönetmekte ve Kıraca Şirketler Grubu'nda hukuk danışmanlığı görevini yürütmektedir.

Yiğit Tahsin Okur graduated from Geneva University School of Law and finished his doctorate at the same University. He began practicing law in 1965 and acted as the corporate counsel for Turkey's biggest groups especially in international disputes. He runs Okur & Okur Law Firm and is the corporate law counsel for the Kıraca Group of companies.

2009 YILINA GİRERKEN TÜRKİYE EKONOMİSİ



TURKISH ECONOMY ON THE VERGE OF 2009

Ağustos 2007 tarihinde ABD'de eşik altı ipotek kağıtlarında başlayan kriz 2008 yılında ABD'de finansal sektörü etkileyen bir krize dönüştükten sonra AB ülkelerinin finansal sektörlerini de olumsuz etkilemiştir. Krizin etkisi giderek reel sektöre ve gelişmekte olan ülkelere doğru yayılmıştır. Gelişmiş ülkelerdeki finansal kurumların bilançolarında meydana gelen bozulmayı telafi etmek üzere gelişmekte olan ülke piyasalarından çıkmaya başlamaları, uluslararası finansal piyasalarda likiditenin hızla daralmasına yol açmıştır. Yükselen piyasaların sermaye akımlarını olumsuz etkileyen bu tablo karşısında, sene başından bu yana yükselen piyasalarda kurlar ve borsalar %45'ler civarında değer kaybetmiştir.

Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin birbirine ne kadar karşılıklı bağımlı olduğu bu krizden çıkartılan en büyük derslerden biri olmuştur. Finansal krizler, şimdiye kadar hep gelişmekte olan ülkelere kaynaklanmış olmasına rağmen, bu sefer, eskilerden farklı olarak ABD'de başlamıştır. Kriz gelişmiş ülkelerden kaynaklansa da, kısa sürede gelişmekte olan ülkelerin ekonomilerini de olumsuz etkilemeye başlamış ve gelişmekte olan ülkelerin gelişmiş ülkelere ayrıştığı (decoupling) biçimindeki tez geçerliliğini yitirmiştir.

Dünya ekonomisinin karşı karşıya olduğu bu kriz 1929 Büyük Bunalımının ardından yaşanan en ciddi ekonomik krizdir. Buna karşılık 1929 Bunalımından farklı olarak krizin derinleşmesini engellemek üzere bu kez hızla likidite arttırıcı önlemler alınmakta ve yüklü kurtarma paketleri açıklanmaktadır. Alınan önlemlerin 2009 yılının ikinci yarısından itibaren yavaş yavaş etkisini göstermesi beklenmektedir. Ayrıca finansal sistem geçen yüzyılın başına oranla çok daha sağlamdır. Bu nedenlerden dolayı resesyonun uzun bir süre devam edebileceği ancak krizin büyük bir bunalıma dönüşmeyeceği düşünülmektedir.

Bilindiği gibi, dünyadaki büyümenin dörtte üçünü yükselen piyasa ekonomileri sağlamaktadır. 2009 yılında ise, gelişmekte olan ülkeler dünya büyümesinin tamamını sağlayacaktır. Bu nedenle, krizin çözümünde gelişmekte olan ülkeler önemli rol oynayacaktır. Krizin küresel niteliği, krize karşı başarı kazanabilmek için alınacak önlemlerin de küresel olmasını gerektirmektedir. Krize küresel çözüm üretebilmek için ülkeler arasında koordinasyon öne çıkmış ve G7'nin ötesine gidilerek gelişmekte olan ülkelerin de katıldıkları bir platformda çözüm aranması gerektiği ortaya çıkmıştır. Krizden en çok etkilenen gelişmiş ülkelerin yanı sıra, Arjantin, Brezilya, Çin, Hindistan, Endonezya, Kore, Meksika, Rusya, Suudi Arabistan, Güney Afrika ve Türkiye devlet başkanları krize karşı işbirliği yapmak üzere 15 Kasım'da yapılan G20 zirvesinde bir araya gelmiştir. Ekonomik krizin derinleşmesi karşısında, eski krizlerle karşılaştırıldığında, uluslararası iş birliği ve eşgüdüm iradesinin daha güçlü olduğu anlaşılmaktadır. Bu kriz, gelişmekte olan ülkelerin, söz haklarının olmadığı bir dünya sisteminde gelişmiş ülkelere kaynaklanan sıkıntıların bedeline katlanmak zorunda kaldıklarını ortaya koymuştur. Dünya çapında serbestleşen sermaye hareketlerinin düzenlenmesinden ve denetiminden sorumlu bir kurumsal yapının kurulamaması nedeniyle finansal piyasalar, kriz üretmeye açık bir yapıdadır. Gelişmekte olan ülkeler, kontrolleri dışında gelişen küreselleşme sürecinin nimetlerinden yararlanmış, ancak bu nedenle, ekonomi politikalarındaki esnekliği de kaybetmişlerdir. Kriz sonrasında şekillenecek olan uluslararası finansal mimari, gelişmekte olan ülkelerin dünya ekonomisinde artan ağırlıklarını yansıtmak durumunda olacaktır.

The crisis which broke out in sub-prime mortgage papers in August 2007 was then evolved into a crisis affecting the financial sector of the USA in 2008, and subsequently had adverse effects on the financial sector of the EU countries. The impact of the crisis gradually spread out to the real sector and the developing countries.

As the financial institutions in the developed countries started to exit from the markets in the developing countries to compensate the disruption in their balance sheets, liquidity became more and more scarce in the international financial markets. In this situation which adversely affected the capital markets in the emerging markets, the exchange rates and stock exchanges has undergone about 45% loss since the beginning of the year.

One of the most important lessons learned from this crisis is that the developed and developing countries are interdependent to a very great extent. Although the financial crises up till now have been originated in the developing countries, this time, it started in the USA unlike the previous ones. The crisis, though originated in the developing countries, started to have adverse impact on the economies of the developed countries, and the thesis the developing countries have been decoupled from the developed countries has been proved to be wrong.

This crisis facing the world economy is the most serious economic crisis after the Great Depression of 1929. However, this time, unlike the Depression of 1929, measures are taken quickly to increase liquidity and comprehensive rescue packages are announced. The measures taken are expected to show their effects gradually beginning from the second half of 2009. In addition, the financial system is much stronger compared to the early period of the last century. For these reasons, the recession is expected to continue for a long time, but the crisis is considered to be unlikely to evolve into a great depression.

As it is known, three fourths of the growth in the world economy is caused by the emerging markets. And in 2009, the developing countries will provide all of the growth in the world economy. Thus, the developing countries are to assume a very significant part in the solution to the crisis. Due to the global nature of the crisis, the measures to be taken must also be global in order to succeed against the crisis. Coordination among the countries has become important in order to develop solutions to the crisis, and it has been proposed that a solution should be sought beyond G7, and on a platform participated by the developing countries as well.

In addition to the developed countries which have been mostly affected by the crisis, the presidents of Argentina, Brazil, China, India, Indonesia, Korea, Mexico, Russia, Saudi Arabia, South Africa and Turkey meet during the G20 summit held in November 15, to enter into cooperation against the crisis. As the economic crisis deepens, it is observed that the will for international cooperation and coordination is stronger compared to the previous crises.

Küresel krize karşı çözüm arayışları, tüm dünyada ekonomi politikalarında da bazı değişiklikleri gündeme getirmiştir. Gerek ABD'de gerekse AB'de, devlet finansal piyasaların çalışmasını sağlamak üzere müdahale etmek zorunda kalmıştır. AB içinde de küreselleşme/korumacılık tartışmaları yoğunlaşırken, devlet yardımları sisteminde bazı değişikliklere gidilmiştir. Küresel piyasaların 2010 yılından itibaren normale dönmeye başlamasıyla, korumacılık eğilimlerinin yerini yeniden liberalleşme eğilimlerine bırakması ve uluslararası likiditenin, gelişmiş ülkelerden gelişmekte olan ülkelere doğru yön değiştirmesi beklenmektedir.

2001 yılında yaşanan derin krizin ardından, 2002 yılının ilk çeyreğinden itibaren kesintisiz bir büyüme dönemine giren Türkiye ekonomisi, 2002-2006 döneminde yıllık ortalama %7.3 oranında büyüme göstermiştir. Ancak bu trend, 2006 yılının ikinci yarısı itibarıyla değişmiştir. Daralma eğilimine giren yurtiçi talep nedeniyle, büyüme hızı 2007'de %4.6'ya yavaşlamıştır. 2008'in üçüncü çeyreğinden itibaren küresel ekonomideki sorunlar, dış ticaret ve uluslararası finansman kanallarından Türkiye ekonomisi üzerinde olumsuz etki göstermiş ve büyüme oranı 2008 yılı üçüncü çeyreğinde %0.5'e gerilemiştir.

Uluslararası ekonomik krizin giderek derinleşmesi ve tüm ülkeleri etkisi altına alması, her ülkeyi krize karşı bazı önlemleri devreye sokmak zorunda bırakmıştır. Türkiye de bazı tedbirleri almış olmasına rağmen, bunların bütüncül ve kapsamlı bir paketin unsurları olmaması, etkiyi azaltmıştır. Uluslararası konjonktürdeki sıkıntıların bir süre daha devam edeceğinin ortaya çıkması,ekonomiyi destekleyecek önlemlerin alınmasını gerektirecektir.

Krizin boyutlarına ilişkin belirsizlik, ekonomik aktivitedeki yavaşlamayı daha da yoğunlaştırmaktadır. Küresel krizin tüm ülkeleri etkilemeye başlamasıyla birlikte, Türkiye ekonomisinin de etkileneceği belli olmuştur. Buna karşılık bu etkinin ne boyutta olacağı bilinmemektedir. Bu bilinmezlik beraberinde geleceğin öngörülememesi, tahmin ufkunun daralması gibi bir sonuca yol açmaktadır. Yoğun belirsizlik tüm ekonomik kararların ertelenmesine, bu da ekonominin durmasına neden olmaktadır.

2008 yılında ilk çeyrekte %6.5, ikinci çeyrekte %3.4, olarak gerçekleşen büyüme, üçüncü çeyrekte %0,5'e düşmüştür. 2008'in üçüncü çeyreğinden itibaren küresel ekonomideki sorunlar, dış ticaret ve uluslararası finansman kanallarıyla Türkiye ekonomisi üzerinde olumsuz etkilerinin iyice artması sonucunda dördüncü çeyrekte büyüme hızının eksiye düşeceği ve ekonominin %1.8 küçüleceği tahmin edilmektedir. TÜSİAD tahminlerine göre 2008'de %1,8 seviyesine inecek olan büyüme hızının 2009 yılında da %1,7 seviyesinin altında gerçekleşme ihtimali kuvvetlidir.

İlk çeyrekte daralacak olan ekonomide canlanma sürecinin ancak 2009 yılının üçüncü çeyreğinden itibaren başlaması beklenmektedir.

2008 yılının ilk döneminde artan petrol ve hammadde fiyatları ve YTL'nin değer kaybetmesi enflasyon rakamlarının hedeflenen rakamdan uzaklaşmasına yol açmışsa da, 2008 yılı sonuna gelindiğinde iç talebin daralması ve emtia fiyatlarında yaşanan gerilemeler TÜFE oranını aşağı çekmeye başlamış ve sene sonunda enflasyon %10,0'a inmiştir. TÜFE enflasyonunun, 2009 yılı için belirlenmiş olan %7,5 hedefi civarında gerçekleşmesi muhtemeldir.

Son iki ayda 175 puanlık faiz indirimine giden Merkez Bankası'nın enflasyon beklentilerini dikkate alarak faiz indirim sürecini devam ettirmesi beklenmektedir. Ekonomik aktivitenin durduğu bir dönemde, faiz oranlarının aşağı çekilmesi, kredi maliyetlerini olumlu etkileyecektir. Türkiye'deki reel faiz oranları diğer gelişmekte olan ülkelerle karşılaştırıldığında hayli yüksektir. Ancak, küresel ekonomideki kırılganlığın devam etmesi ve daralan uluslararası likidite ortamında Türkiye'nin yurtdışı finansman ihtiyacının görece yüksekliği, reel faizlerde ancak sınırlı bir düşüşe imkan vermektedir.

Önlemlerin temel hedefi Türkiye ekonomisinde büyümenin canlandırılması olmalıdır. Ekonomiyi canlandırıcı önlemlerin, son yıllarda yavaşlamış olan makro ve mikro ekonomik reformalarına yönlendirilmesi, Türkiye'nin AB üyelik sürecine de ivme kazandıracaktır. Böylece, Türkiye ekonomisinde sağlanacak olan etkinlik artışı, kısa vadede ekonomide düşük büyüme hızının canlandırılmasına imkan sağlarken, aynı zamanda uzun dönem büyüme hızını da yukarı çekecek ve AB üyelik sürecini kolaylaştıracaktır. Küresel krizin Türkiye üzerindeki etkisinin, özellikle yeni AB üyesi ülkelere göre daha sınırlı kalmış olması, Türkiye'nin AB üyeliğinin ekonomik boyutunu bir kez daha ortaya koymuştur.

2008'e girerken Türkiye Ekonomisi Raporu'nda da belirtmiş olduğumuz gibi, Türkiye ekonomisi 2006 yılından beri zaten ekonomik reformların tamamlanamamış olması nedeniyle bir yavaşlama içine girmiştir. 2006'nın ikinci yarısında başlamış olan yavaşlamaya 2009'a girerken yurtdışı talepteki gerileme ve uluslararası likidite imkanlarındaki daralma eklenmiştir. Bu ikili olumsuzluğu ortadan kaldırmak için yeni bir programı ortaya koymak, reform ajandasına hızla geri dönerek AB sürecine hız vermek, üretim ve istihdam kayıplarını en aza indirecek önlemleri kararlılıkla uygulamak gerekmektedir.

2001 yılından bu yana meydana gelmiş olan yapı değişikliği uygulanmakta olan ekonomik programın da uluslararası piyasalardaki gelişmelere ve günümüzün koşullarına göre yeniden ele alınmasını gerektirmektedir. Yeni bir program ortaya konmadan Türkiye'nin büyüme hızının devam ettirilmesi mümkün olmayacaktır. Bu programın makro reformların yanısıra mikroekonomik reformlarla desteklenmesi gerekmektedir. Alınan ve alınacak önlemlerin de böylesi bir bütünün parçası olması gerekir. Aksi halde, büyük resmi görmeden, yeni bir büyüme sürecini mümkün kılacak iradeyi, buna uygun bir ekonomik programı görmeden alınan önlemler, maalesef tek başına bir anlam ifade etmeyecektir. Türkiye'nin kapsamlı ve bütüncül bir programı zamanında hayata geçirememesi, bugünkü sorunların çözümünü zorlaştıracığı ve uluslararası yatırım ve ticaret akımlarından yeterli ölçekte yararlanmasını engelleyeceği gibi, yarınl da sürdürülebilir yüksek büyüme patikasına girilmesini imkansız kılacaktır.

Öncelikle geleceğe ilişkin tüm toplumun inanacağı ve mutabakata varacağı bir çerçeve oluşmalıdır. IMF anlaşması böyle bir çerçeveye imkan sağlayacaktır. IMF anlaşması herşeyden önce 2009 yılının ekonomik büyüklükleri ve ekonomik politikalar konusunda, hükümetin, yurtdışı piyasaların ve işçevrelerinin üzerinde mutabık oldukları bir çerçeve oluşturacaktır. Bu da belirsizlikleri büyük ölçüde ortadan kaldıracak, geleceğin tahmin edilebilir olmasına imkan verecek ve ekonomik kararların alınabileceği bir zemin sağlayacaktır.

KAYNAK : TÜSİAD - 2009 Yılına Girerken Türkiye Ekonomisi

Although the increasing oil and raw material prices and th devaluation of New Turkish Lira in early 2008 caused the inflation target not to be achieved, the reduction of the domestic demand and the fall in commodity prices by the end of 2008 caused the CPI to fall down, and the inflation was reduced to 10% at the end of the year. CPI inflation rate is likely to be around 7.5% which is the target set for the year 2009. The Central Bank which reduced the interest rate by 175 points during the last two months is expected to continue to reduce the interest rates by taking into consideration the inflationary expectations. In a period when the economic activities halt, reducing the interest rates will have a positive impact on the credit costs. The real interest rates in Turkey are quite high compared to other developing countries. However, in a time of the continuing fragility of the global economy and narrowing international liquidity, the relatively high level of the foreign financing requirements allows only a limited fall in the interest rate.

The fundamental objective of the measures must be a recovery of the growth of Turkish economy. The direction of the measures toward the macro and micro reform areas which have been slowed down in the recent years will also accelerate the Turkey's process of accession to the EU. Thus, the increase of efficiency in Turkish economy will allow to recover the growth in the short term and increase growth rate and facilitate the EU accession process in the long term. The fact that the impact of th global crisis on Turkey have become limited compared especially to new EU member states demonstrated once again the economic dimension of EU membership. As we mentioned in the Report on the Turkish Economy Towards 2008, Turkish economy has already slowed down since 2006 because that economic reforms were not completed. In addition to the slowing down which started in the second half of 2006, foreign demand decreased and international liquidity was reduced towards 2009. In order to eliminate this dual negative situation, a new program should be introduced, the reform agenda should be started to be re-implemented immediately and the E process should be accelerated, and the measures to minimize the production and employment losses should be implemented decisively. The structural change since 2001, necessitates that the economic program implemented should also be revised taking into consideration the developments in the international markets and the current circumstances. It will not be possible for Turkey to continue the growth rate without introducing a new program. This program should be supported by microeconomic reforms in addition to macroeconomic reforms. The measures taken and to be taken must be the pars of such a whole. Otherwise, the measures implemented without seeing the larger picture, the will to ensure a new growth process and a compatible economic program will unfortunately not mean much in themselves. If Turkey fails to implement a comprehensive and total program in a timely manner, the solution of the current problems will be more difficult and it will be harder to benefit from the international investment and trade flows sufficiently, and it will make it impossible to enter into a sustainable high growth path in the future. First of all, it is necessary to develop framework to be believed and agreed upon by the whole society. IMF agreement will allow such a framework. IMF agreement, first of all, will create a framework on the economic quantities and economic policies in 2009, agreed upon by the government, international markets and the business community. And this will eliminate the uncertainties to a great extent, make it possible to forecast the future n provide a foundation on which economic decisions can be based.

SOURCE: TUSIAD - Turkish Economy Towards 2009

This crisis has shown that the developing countries have to undergo the costs of the problem caused by the developed countries in a world system in which they have no right to speak. The financial markets are inclined to generate crises since an institutional structure in charge of regulating and auditing the capital movements in which are liberalized world-wide has not been established. The developing countries have benefited from the advantages of the process of globalization developing beyond their controls, but, for that reason, they have lost flexibility in their economic policies. The international financial architectural structure to be formed after the crisis will have to reflect the increasing significance of the developing countries in the world economy.

The quest for a solution for the global crisis have also out on the agenda certain changes in the economic policies all around the world.

The state was obliged to intervene in both the USA and the EU to ensure the continuation of te functioning of the markets. As the discussion on globalization/protectionism increased in the EU, certain changes have been implemented in the sate aids system. As the global markets start to return to the normal beginning from the year 2010, the protectionist trends are expected to be replaced by the liberalization trends, and the international liquidity is expected to be re-directed toward the developing countries form the developed countries. Following the deep crisis experienced in 2001, Turkish economy entered a phase of uninterrupted growth beginning from the first quarter of 2002, and achieved an annual average growth rate of 7.3%. However, that trend changed after the second half of 2006. In 2007, the growth rate decreased to 4.6 % because of the narrowing domestic demand. The problems of the global economy had adverse effects on Turkish economy through the channels of foreign trade and international financing after the third quarter of 2008, and the growth rate decreased to 0.5 % in the third quarter of 2008.

The deepening of the international economic crisis and its effects on all countries forced every country to introduce some measures against the crisis. Although Turkey also took some measures, their effects were reduced by the fact that they were not the components of an integral and comprehensive package. As it became appeared that the problems in the international conjuncture will continue to exist some time, measures to support the economy are needed. The uncertainty regarding the dimensions of the crisis contributes to the slowing down of the economic activity. As the global crisis started to affect all countries, it became apparent that Turkish economy would also be affected. However, the dimensions of that effect are not known. The fact that the dimensions of that effect vary between “just touching” and “destroying” create a serious uncertainty on the part of the economic decision-makers. This uncertainty prevents foreseeing the future and narrows down the vision of forecasting. The ambiguity causes all economic decisions to be delayed, which brings the economy to a standstill. The growth rate which was 6.5 % in the first quarter of 2008, and 3.4 % in the second quarter fell to 0.5 % in the third quarter of the same year. It is estimated that the growth rate will became negative and the economy will be downsized by 1.8 % in the third quarter as the adverse effects on Turkish economy will be increased after the third quarter of 2008 through foreign trade and international financing. According to the forecasts of TÜSİAD, the growth rate which will be decreased to 1.8 % in 2008 is quite likely to be below 1.7 % in 2009. The economic recovery is expected to start only after the third quarter of 2009 following a recession in the first quarter.

OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE DURUM

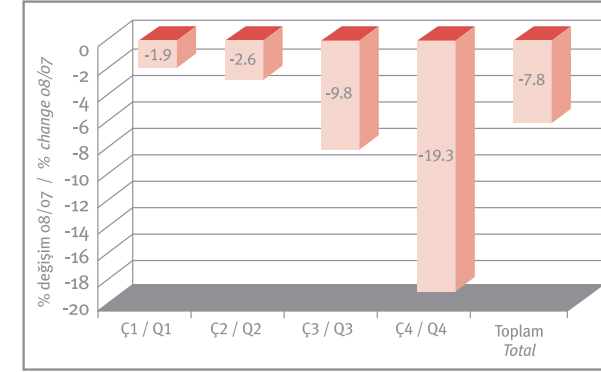


THE STATE OF THE AUTOMOTIVE SECTOR

GLOBAL

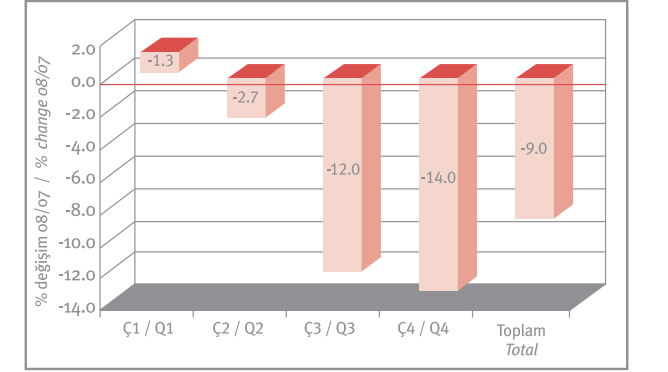
- 2008 yılında A.B.D.'de başlayan ekonomik krizin etkisiyle, A.B.D. otomotiv pazarı 2007 yılına göre %16 seviyesinde daraldı.
- Global krizin etkisinin yılın ikinci yarısında görülmesi ile 2008 yılında Avrupa ticari araç pazarı, 1993 yılından bu güne en büyük daralmayı yaşadı. 2007 yılına göre otomobil pazarı %7,8, ticari araç pazarı ise %9 oranında daraldı.
- Birinci çeyrekte yıla hafif bir yükseliş ile başlayan Avrupa ticari araç pazarı, ikinci çeyrekte %2,7, üçüncü çeyrekte %12 ve dördüncü çeyrekte %24 oranında daraldı.

AVRUPA OTOMOBİL PAZARI / EUROPEAN PASSENGER CAR MARKET



Kaynak: ACEA, European Automobile Manufacturers' Association

AVRUPA TİCARİ ARAÇ PAZARI / EUROPEAN COMMERCIAL VEHICLE MARKET



GLOBAL

- As a result of the economic crisis which started in the USA in 2008, the US automotive market underwent a shrinkage by 16% in compared to 2007.
- As the impact of the global crisis became apparent in the second half of the year, European commercial vehicles market underwent the greatest shrinkage in 2008 since 1993. Automobile market shrank by 7,8% and the commercial vehicles market shrank by 9% compared to 2007.
- European commercial vehicles market started the year with a slight rise, but shrank by 2,7% in the second quarter, by 12% in the third quarter and by 24% in the fourth quarter.

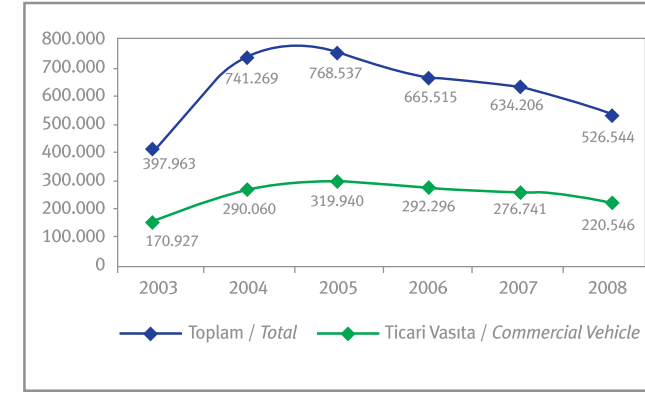
Source:
ACEA, European Automobile Manufacturers' Association

TÜRKİYE

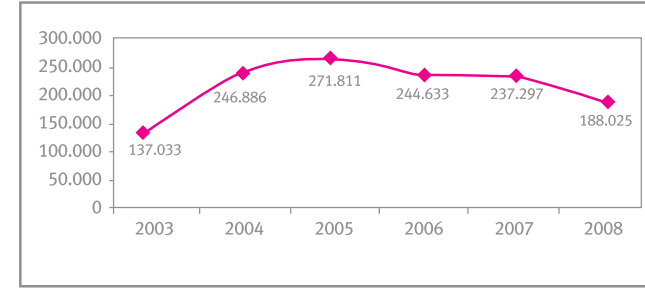
İÇ PAZAR

- Toplam pazarda ilk üç aylık dönemde artış %26 iken, ikinci üç aylık dönemde bu artış hızı geriledi ve %2 düzeyinde gerçekleşti. Ancak üçüncü üç aylık dönemde %11 oranında düşmeye başlayan toplam pazarda, dördüncü üç aylık dönemde daralma, %53 gibi önemli bir oranda gerçekleşti.
- 2008 yılında toplam satışlar 527 bin adet oldu ve toplam pazar 2007 yılına göre %17 oranında azaldı. Son 3 ayda toplam pazar son 10 yıllık ortalamanın gerisinde kaldı.
- 2008 yılında otomobil satışları, 2007 yılına göre %14,4 oranında azalarak 306 bin adet oldu. Son 3 ayda otomobil pazarı da son 10 yıllık ortalamanın gerisinde kaldı.
- Otomobil sınıfında ithal araçların payı 2 puan artarak, %68 gibi çok yüksek bir oranda gerçekleşti.
- 2008 yılında, 2007 yılına göre toplam hafif ticari araç satışları %20,7, yerli hafif ticari araç satışları %24,8, ithal hafif ticari araç satışları %15,9 oranında azaldı.
- Hafif ticari araç sınıfında ithalatın payı 2 puan artarak %48 olarak gerçekleşti.

TOPLAM OTOMOBİL PAZARI / TOTAL AUTOMOTIVE MARKET
2003 - 2008



HAFİF TİCARİ VASITA PAZARI / LIGHT COMMERCIAL VEHICLE MARKET
2003 - 2008

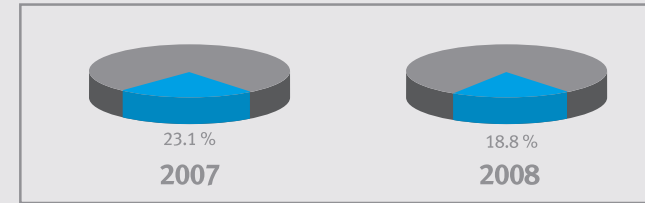


TURKEY

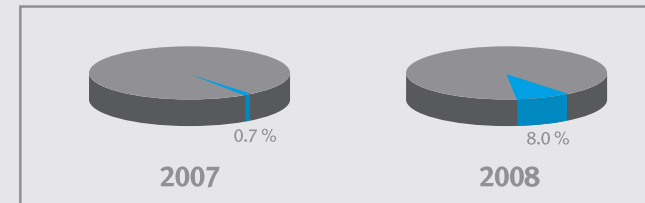
DOMESTIC MARKET

- The rate increase in overall market during the first quarter was 26% , but, it slowed down and decreased to 2% during the second quarter. However, overall market started to fall by 11% during the third quarter, and a shrinkage as significant as 53% was experienced during the fourth quarter.
- Total sales in 2008 was 527 thousands and total sales decreased by 17% compared to 2007. Total sales during the last quarter was below the average for the last 10 years.
- Automobile sales in 2008 was 306 thousands, representing a decrease by 14,4% compared to 2007. Automobile sales during the last quarter was below the average for the last 10 years.
- The share of the imported vehicles in automobiles class increased by 2 points and reached to a rate as high as 68% .
- In 2008, total sales of light commercial vehicles decreased by 20,7% , sales of domestic light commercial vehicles decreased by 24,8% , and sales of imported light commercial vehicles decreased by 15,9% .
- The share of imported vehicles in light commercial vehicles increased by 2 points and reached to 48% .

KARSAN J9 PREMIER
PAZAR PAYI / MARKET SHARE



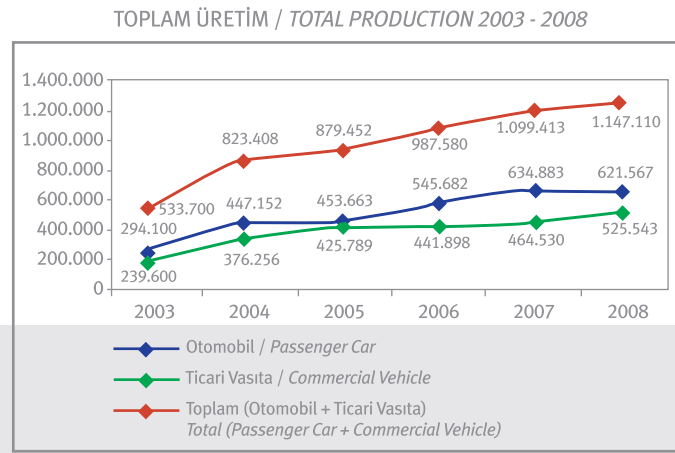
HYUNDAI TRUCK HD
PAZAR PAYI / MARKET SHARE



ÜRETİM

- İlk üç aylık dönemde, toplam üretimde artış oranı %42 iken, ikinci üç aylık dönemde bu oran %24'e geriledi, üçüncü üç aylık dönemde ise %7 düzeyinde gerçekleşti. Dördüncü üç aylık dönemde, ihracatta yaşanan keskin düşüslere bağlı olarak azalan üretimdeki düşüş oranı %45 gibi önemli bir düzeyde gerçekleşti.
- Bunu sonucunda 2008 yılının başında 1,5 milyon adete doğru giden üretim, 2008 yılı sonu itibariyle 1,15 milyon adet olarak gerçekleşti.
- 2008 yılında toplam üretim, 2007 yılına göre %4,3 oranında arttı. Bu dönemde, üretimin %79'unu oluşturan 910 bin adet taşıt aracı ihracatı yapıldı.
- 2007 yılına oranla yük ve yolcu taşıyan ticari araç üretimi 2008 yılında, ihracatın desteği ile:

Küçük kamyon	%28
Midibüste	%15
Kamyonette	%15
Otobüste	%8
Büyük kamyon	%2 oranında arttı.
Minibüste	%4 oranında azaldı.
- 2008 yılında otomobil üretimi, 2007 yılı göre %2 azalarak 622 bin adet olarak gerçekleşti.
- 2008 yılında traktör üretimi %26 azalarak 24,8 bin adet oldu.



PRODUCTION

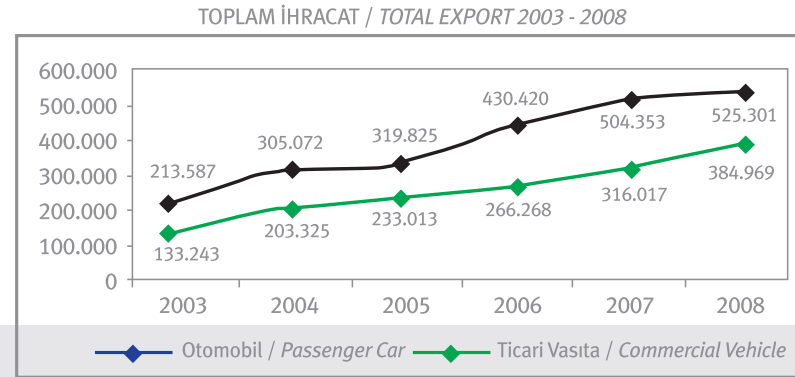
- The rate increase in total production during the first quarter was 42%, while the rate of increase fell to 24% during the second quarter, and to 7% during the third quarter. During the fourth quarter, the decrease in production was as high as 45% as a result of sudden falls in exports.
- Consequently, the production which was near to 1,5 million in early 2008 decreased to 1,15 million as of the end of 2008.
- Total production in 2008 increased by 4,3% compared to 2007. During that period 910 thousand vehicles were exported, which corresponds to 79% of the production.
- In 2008, the production of commercial vehicles carrying passengers and cargo changed as follows in comparison with 2007 with the contribution of exports:

Light trucks	28% increase
Midi-buses	15% increase
Pickup trucks	15% increase
Buses	8% increase
Trucks	2% increase
Minibuses	4% decrease
- Automobile production in 2008 was 622 thousands, representing a decrease by 2% compared to 2007.
- Tractor production in 2008 was 24,8 thousands, representing a decrease by 26% compared to 2007.

İHRACAT

- İhracat da, 1 milyon adet beklentisinin altında kaldı, 0,91 milyon adet araç ihracatı gerçekleşti.
- Toplam ihracatta, ilk üç aylık dönemde gerçekleşen %46 düzeyindeki artış, ikinci üç aylık dönemde %28'e geriledi ve üçüncü üç aylık dönemde ise %19 düzeyinde gerçekleşti. Ağustos ayında başlayan sipariş iptallerine bağlı olarak, dördüncü üç aylık dönemde ihracattaki gerileme %45 düzeyinde oldu.
- 2008 yılında 525 bin adedi otomobil olmak üzere, toplam 910 bin adet taşıt aracı ihraç edilmiştir. 2008 yılında gerçekleşen taşıt aracı ihracatı 2007 yılına göre %11 oranında arttı.
- 2008 yılında, 2007 yılına göre, hafif araç ihracatı %11,2 oranında arttı.
- Uludağ İhracatçı Birlikleri'nin verilerine göre, 2008 yılında, ihracat 2007 yılına göre %15 artarak 21,8 milyar \$ oldu.
- Taşıt aracı ihracatı %16, yan sanayi ihracatı ise %11 oranında arttı.
- Toplam otomotiv sanayi ihracatı, sektörel ihracat sıralamasında ilk sıradaki yerini korudu.
- 2008 yılında toplam hafif araç ihracatı 893 bin adet oldu. O.Renault 252 bin adet otomobil, Ford Otosan 215 bin adet hafif ticari araç ve 2,6 bin adet kamyon olmak üzere 217,6 bin araç, Tofaş 58 bin adet otomobil ve 152 bin adet hafif ticari araç olmak üzere toplam 210 bin hafif araç, Toyota 120 bin adet otomobil ihraç etti.

Kaynak:
OSD, Otomotiv Sanayii Derneği
ACEA, European Automobile Manufacturers' Association




Kaynak: OSD, Otomotiv Sanayii Derneği

EXPORTS

- In exports the expectation of 1 million units was not achieved and 0,91 million vehicles were exported.
- The rate increase in total exports during the first quarter was 46%, while the rate of increase fell to 28% during the second quarter, and to 19% during the third quarter. As a result of the cancellations of orders beginning from August, the exports decreased by 45% in the fourth quarter.
- In 2008 total 910 thousand vehicles were exported and 525 thousand of them were automobiles. Vehicle exports in 2008 increased by 11% compared to 2007.
- In 2008, exports of light vehicles increased by 11,2% compared to 2007.
- According to the data of Uludağ Exporters Unions, exports increased by 15% and reached to 21,8 billion \$ in 2008.
- Exports of vehicles increased by 16%, and the exports of the auxiliary industry increased by 11%.
- The automotive industry maintained its first rank among the exports of the sectors in terms of total exports.
- In 2008, total 893 thousand light vehicles were exported. O. Renault exported 252 thousand automobiles, Ford Otosan exported 215 thousand light commercial vehicles and 2,6 thousand trucks, that is total 217,6 thousand vehicles, Tofaş exported 58 thousand automobiles and 152 thousand light commercial vehicles, that is total 210 thousand light vehicles, and Toyota exported 120 thousand automobiles.

Source:
OSD, Automotive Industry Association

2008 FAALİYETLERİMİZİN ÖZETİ



SUMMARY OF OUR OPERATIONS IN 2008

- Şubat ayında, PSA Peugeot Citroën Grubu ile 2013 yılı sonuna kadar toplam 150 bin adet Peugeot Partner ve Citroën Berlingo üretimi, ihracatı ve üretimin yanısıra mühendislik ve tasarım faaliyetlerini içeren bir anlaşma imzalandı.
- Uluslararası iş hacmini geliştiren Karsan, Mayıs ayında başlattığı “Değişim” süreci kapsamında yönetim kadrosunu yeniden yapılandırdı. Karsan yönetim kadrosuna, otomotiv sektöründe uluslararası platformda üst düzey görevlerde bulunmuş deneyimli yöneticileri kattı. Giancarlo Boschetti ve Antonio Bene Yönetim Kurulu’na üye oldu. Jan Nahum Murahhas Aza, Murat Selek ise CEO olarak göreve başladı.
- Temmuz ayında 100.000’inci J9’un üretimi kutlandı.
- Karsan, Temmuz 2007’de Renault Trucks ile imzaladığı anlaşma uyarınca ilk ağır kamyon üretimine 15 Eylül’de “Premium 440.19 T 4x2 Alliance” model çekici ile başladı.
- Renault Trucks, Karsan tarafından üretilen ağır kamyonların kalite düzeyinin, Renault Trucks’ın diğer fabrikalarındaki kalite seviyesini aştığını onayladı.
- “Değişim” süreci içerisinde yeniden yapılanma kapsamında, “Ticari” ve “İş Geliştirme ve Projeler” Genel Müdür Yardımcılıkları Ağustos ayında oluşturuldu. Bu oluşum ile Karsan, ticari faaliyetlerinin ilk temelini atmış oldu.
- Volvo Trucks, Mack Trucks ve Nissan Diesel firmalarının tüm parça satınalma işlerini yürütmekten sorumlu tek iş birimi olan Volvo 3P ile işbirliğine başlandı. Bu işbirliği kapsamında Türkiye Global Satınalma ofisini Karsan Akçalar Fabrikası’nda faaliyete geçiren Volvo 3P, tüm yerleştirme aktivitelerini Karsan Satınalma Birimi ile birlikte yürütmeye başladı.
- Şubat 2008’de PSA Peugeot Citroën ile imzalamış olduğu anlaşma uyarınca; Eylül ayında Peugeot Partner Origin ve Citroën Berlingo First modellerinin üretimine başlandı.
- 2008 sonu itibari ile Karsan, 6.258 adet Karsan J9, 2.352 adet Hyundai Truck, 2.469 adet Peugeot Partner ve 151 adet Renault Trucks olmak üzere toplam 11.230 adet araç üretimi gerçekleştirdi. 3.463 adet Karsan J9, 1.297 adet Hyundai Truck, 2.469 adet Peugeot Partner ve 150 adet Renault Trucks olmak üzere toplam 7.379 adet araç satışı yaptı.
- Ağustos 2008’de ISO tarafından yayınlanan “Türkiye’nin En Büyük 500 Sanayi Kuruluşu” sıralamasında Karsan, 191. sırada yer aldı.

- A contract, including production and export of 150 thousand Peugeot Partner and Citroën Berlingo in total as well as engineering and design activities of them until the end of 2013, was signed with PSA Peugeot Citroën Group in February.
- Karsan, expanding its international business volume, has restructured its managerial staff within the scope of the “Change” process commenced in May. Karsan added experienced managers, who held office at senior positions in international platform in automotive sector, within its body. Giancarlo Boschetti and Antonio Bene became members of the Board of Directors. Jan Nahum took office as Executive Director and Murat Selek took office as CEO.
- Production of 100.000th J9 was celebrated in July.
- Karsan commenced its first heavy truck production with “Premium 440.19 T 4x2 Alliance” model towing vehicle pursuant to the contract signed with Renault Trucks in July 2007.
- Renault Trucks approved that quality level of the heavy trucks produced by Karsan exceeded the quality level of those produced in other factories of Renault Trucks.
- Within the context of the restructuring included in the “Change” process, Vice General Director Office for “Commercial” and “Business Development and Projects” was formed. Karsan has laid the first base of its commercial activities with this formation.
- A cooperation was commenced with Volvo 3P, which is the only business unit responsible for executing all part procurement works of Volvo Trucks, Mack Trucks and Nissan Diesel firms. Volvo 3P activated its Turkey Global Procurement Office in Karsan Akçalar Factory within the scope of this cooperation and began to execute all localization activities together with Karsan Procurement Unit.
- Pursuant to the contract signed with PSA Peugeot Citroën in February 2008; production of Peugeot Partner Origin and Citroën Berlingo First models was commenced.
- As of the end of 2008; Karsan produced 11,230 vehicles in total as 6,258 Karsan J9, 2,352 Hyundai Truck, 2,469 Peugeot Partner and 151 Renault Trucks. Karsan sold 7,379 vehicles in total as 3,463 Karsan J9, 1,297 Hyundai Truck, 2,469 Peugeot Partner and 150 Renault Trucks.
- Karsan was included in “500 Biggest Industrial Organization of Turkey” ranking published by ISO in August 2008 at the 191th rank.



PSA PEUGEOT CITROEN ANLAŞMASI...

PSA PEUGEOT CITROEN AGREEMENT...

Vatan 01.03.2008

Karsan'a 1.8 milyar \$'lık Fransız öpücüğü

Partner ve Berlingo bütün satışları yeni neslini için Karsan'ın yeni neslini ürettiği araçlarla değiştirecek. Bu yılın sonuna kadar toplam 150 bin adet Peugeot Partner ve Citroen Berlingo üretimi için anlaşma imzalandı. Araç üretiminin yanı sıra mühendislik ve tasarım faaliyetlerini de içeren anlaşma ile Karsan, 5 yıllık proje süresi boyunca toplam 1.2 milyar euro ek ciro elde edecek. Karsan ile PSA arasında imzalanan anlaşmaya göre Karsan, M59 kodlu mevcut Peugeot Partner ve Citroen Berlingo modelleri...

Akşam 01.03.2008

Karsan, PSA için 5 yılda 150 bin araç üretecek

KARSAN, Peugeot Citroen Grubu ile 2013 yılı sonuna kadar toplam 150 bin adet Peugeot Partner ile Citroen Berlingo üretimi ve ihracatı için anlaşma imzaladı. Araç üretiminin yanı sıra mühendislik ve tasarım faaliyetlerini de içeren anlaşma ile Karsan, 5 yıllık proje süresi boyunca toplam 1.2 milyar euro ek ciro elde edecek. Karsan ile PSA arasında imzalanan anlaşmaya göre Karsan, M59 kodlu mevcut Peugeot Partner ve Citroen Berlingo modelleri...

1.8 billion \$ worth of French kiss to Karsan

Hürriyet 01.03.2008

Karsan, Peugeot ile 1.2 milyar Euro garantiledi sıra otobüse geldi

OTOMOTİVE DE İKİNCİ kez imzalandı Karsan'ın Peugeot Citroen Grubu (PCG) ile 2013 yılı sonuna kadar toplam 150 bin adet Peugeot Partner ve Citroen Berlingo üretimi için anlaşma imzalandı. Araç üretiminin yanı sıra mühendislik ve tasarım faaliyetlerini de içeren anlaşma ile Karsan, 5 yıllık proje süresi boyunca toplam 1.2 milyar euro ek ciro elde edecek. Karsan ile PSA arasında imzalanan anlaşmaya göre Karsan, M59 kodlu mevcut Peugeot Partner ve Citroen Berlingo modelleri...

Hürriyet 01.03.2008

KARSAN'DAN DEV BİR İMZA

Türkiye'nin ilk ve tek çok markalı ticari araç üreticisi Karsan, 150 bin adet Peugeot Partner ve Citroen Berlingo üretimi ve ihracatı için anlaşma imzaladı. 5 yılda 1.2 milyar euro ek ciro elde edecek.

Karsan guaranteed 1.2 billion Euro with Peugeot, now it is time for the bus

A giant signature from Karsan

Referans 01.03.2008

Peugeot ve Citroen ile el sıkışan Karsan'da ciro 1.2 milyar euro artacak

Peugeot Partner ve Citroen Berlingo için anlaşma imzalayan Karsan, 5 yıllık proje süresi boyunca 1.2 milyar euro ek ciro sağlayacak. Şirket, üretimini yapacağı marka sayısını da beşe çıkardı.

Türkiye 01.03.2008

Karsan Citroen'e Berlingo üretecek

Karsan, Peugeot Citroen Grubu ile 2013 yılı sonuna kadar toplam 150 bin adet Peugeot Partner ve Citroen Berlingo üretimi ve ihracatı için anlaşma imzaladı. Araç üretiminin yanı sıra mühendislik ve tasarım faaliyetlerini de içeren anlaşma ile Karsan, 5 yıllık proje süresi boyunca toplam 1.2 milyar euro ek ciro elde edecek. Karsan ile PSA arasında imzalanan anlaşmaya göre Karsan, M59 kodlu mevcut Peugeot Partner ve Citroen Berlingo modelleri...

Akşam 30.05.2008

Karsan, isteyene istediğini üretiyor

Karsan, Bursa'da fabrikasında ürettiği model sayısını PSA Group ile yaptığı anlaşmayla beşe yükseltti. TEK TESİSTE çok marka'ya üretim yapan Karsan, PSA (Peugeot-Citroen) ile 2013 yılı sonuna kadar toplam 150 bin adet Peugeot Partner ve Citroen Berlingo üretimi için anlaşta. Karsan, bu proje için 12 milyon euro'luk yatırım gerçekleştirecek. Bu yılın ekim ayında başlanacak üretim yüzde 85'i ihraç edilecek. Hafif ticari araçlar, Peugeot Partner Origin ve Citroen Berlingo First isimleriyle satılacak. Karsan, PSA ile imzaladığı bu anlaşma ile üretimini yaptığı ticari araç markası sayısını, Hyundai, Renault Trucks, Peugeot, Karsan ve Citroen dahil toplam 5'e yükseltti.

Karsan's turnover will rise 1.2 billion \$ with the agreement of Peugeot and Citroen

Karsan will produce Berlingo to Citroen

Karsan, produces everyone whatever they want

YÖNETİM DEĞİŞİMİ... CHANGE OF MANAGEMENT...

Referans 29.04.2008

Otomotivin duayenleri Karsan'ın yönetiminde

Fiat Auto ve Iveco'nun eski CEO'su Giancarlo Boschetti ile Tofaş'ın eski CEO'su Antonio Bene Karsan'ın yönetimini giriyor. Karsan CEO'lukuna da Otoyol'un eski CEO'su Murat Selek atılıyor.



ANTONIO BENE 1972 yılında Alfa Romeo'da çalışmaya başladı. Fiat Auto'da 1979 yılında Direktör ve Endüstri Direktörü oldu. Daha sonra Ferrari'de Endüstri Genel Müdürü olarak görev alan Bene, 1998-2002 arasında Tofaş'ta Fabrika Müdürü ve 2002-2004 arasında ise Tofaş CEO'su oldu. Bene 2002-2005 arasında ise Fiat Auto'da Kıdemli Başkan Yardımcısı ve Global Ürün Direktörü olarak görev yaptı.

MURAT SELEK, 1987'de otomotiv sektörüne girdi. Selek, 1987-1992 yılları arasında Otoyol Sanayi A.Ş.'de üst düzey yönetici olarak görev yaptı. 1992-2003 yılları arasında Tofaş'ta Fabrika Müdürü ve 2002-2004 arasında ise Tofaş CEO'su oldu. Bene 2002-2005 arasında ise Fiat Auto'da Kıdemli Başkan Yardımcısı ve Global Ürün Direktörü olarak görev yaptı.

GIANCARLO BOSCHETTI Makine mühendisi olan Boschetti, eski Fiat CEO'su Antonio Bene ile 1987-1992 yılları arasında Otoyol Sanayi A.Ş.'de üst düzey yönetici olarak görev yaptı. 1992-2003 yılları arasında Tofaş'ta Fabrika Müdürü ve 2002-2004 arasında ise Tofaş CEO'su oldu. Bene 2002-2005 arasında ise Fiat Auto'da Kıdemli Başkan Yardımcısı ve Global Ürün Direktörü olarak görev yaptı.

Bil Gelir Müdürü Yandemir'in (COO) varlığı, İtalyan CEO'su Antonio Bene'nin şirkete hem mevcut işlerini, hem de yeni iş fırsatlarının yaratılmasında önemli katkılarla bulunduğunu belirtildi. Yeni iş alanı sürüyor. Karsan'ın CEO'luk görevini yürüten Mehmet Can Karabag ile 5 Mayıs 2008 itibarıyla görevinden ayrıldı. Karabag, 10 yıl önce Karsan'ın CEO'su olarak görev yapmıştı. Karabag'ın yerine, Otoyol Sanayi A.Ş.'nin eski CEO'su ve daha önce Tofaş'ta Genel Müdür Yandemir'in görevini yapmış Murat Selek atıldı. Karabag'ın yerine, Otoyol Sanayi A.Ş.'nin eski CEO'su ve daha önce Tofaş'ta Genel Müdür Yandemir'in görevini yapmış Murat Selek atıldı. Karabag'ın yerine, Otoyol Sanayi A.Ş.'nin eski CEO'su ve daha önce Tofaş'ta Genel Müdür Yandemir'in görevini yapmış Murat Selek atıldı.

Automotive doyens are in Karsan's management

DEĞİŞİM BAŞLIYOR... CHANGE IS STARTING

Hürriyet 31.07.2008

Otomotiv 125 milyar dolarlık ihracata biz olmadan ulaşamaz

KARSAN Murat Selek, 1972 yılında Alfa Romeo'da çalışmaya başladı. Fiat Auto'da 1979 yılında Direktör ve Endüstri Direktörü oldu. Daha sonra Ferrari'de Endüstri Genel Müdürü olarak görev alan Bene, 1998-2002 arasında Tofaş'ta Fabrika Müdürü ve 2002-2004 arasında ise Tofaş CEO'su oldu. Bene 2002-2005 arasında ise Fiat Auto'da Kıdemli Başkan Yardımcısı ve Global Ürün Direktörü olarak görev yaptı.

50 bin adetlik üretim Karsan'ın 2008 yılında 50 bin adetlik üretim hedefi var. Karsan'ın 2008 yılında 50 bin adetlik üretim hedefi var. Karsan'ın 2008 yılında 50 bin adetlik üretim hedefi var. Karsan'ın 2008 yılında 50 bin adetlik üretim hedefi var.

Şu anda Türkiye'nin Karsan'ın şu anda Türkiye'nin otomotiv sektöründeki en büyük üreticisi. Karsan'ın şu anda Türkiye'nin otomotiv sektöründeki en büyük üreticisi. Karsan'ın şu anda Türkiye'nin otomotiv sektöründeki en büyük üreticisi.

The automotive sector can not reach 125 billion dollar of export without us Karsan'ın otomotiv sektöründeki en büyük üreticisi. Karsan'ın otomotiv sektöründeki en büyük üreticisi. Karsan'ın otomotiv sektöründeki en büyük üreticisi.

GENEL... GENERAL...

Ekonomist 01.06.2008

"Karsan yükselme potansiyeli taşıyor"

"Karsan, 2013 yılı sonuna kadar bir yıl süresince toplam 150 bin adetlik üretim için, 2008 yıl Şubat ayında Peugeot Citroen Grubu ile anlaşmış. Bu anlaşmalar öncesinde yıllık 10 binli seviyelerde yer alan Karsan'ın satış rakamlarını, 2008 yılında 20 bin, 2009 yılında 40 bin, 2010 yılında 60 bin adetlik üretim hedefi var. Karsan'ın 2008 yılında 20 bin, 2009 yılında 40 bin, 2010 yılında 60 bin adetlik üretim hedefi var. Karsan'ın 2008 yılında 20 bin, 2009 yılında 40 bin, 2010 yılında 60 bin adetlik üretim hedefi var.

Karsan has a rising potential

Hürriyet - Vahap Munyar 14.03.2008

Otomotivin duayeni İnan Kırac'ın Karsan'da farklı markalara üretim gerçekleştirme başarısı da ortada...

Automotive doyen İnan Kırac's success, of producing for different brands in Karsan, is obvious

Sabah 31.07.2008

Karsan: 50 binlik kapasiteyi 2009'da artık zorlayacağız

2 yıldır yatırım haberleriyle gündeme gelen Karsan, 2009 ile yatırımını gerçekleştirmeye başlayacağını müjdesini verdi

KARSAN'ın hedeflerine ilişkin duyurulan basın toplantısında konuşan Karsan Murat Selek, Karsan'ın bu gelecekleri nolu hakkında konuştu. Otomotiv sektörünün geleceği ve Karsan'ın bu gelecekleri nolu hakkında konuştu. Otomotiv sektörünün geleceği ve Karsan'ın bu gelecekleri nolu hakkında konuştu.

KARSAN'ın hedeflerine ilişkin duyurulan basın toplantısında konuşan Karsan Murat Selek, Karsan'ın bu gelecekleri nolu hakkında konuştu. Otomotiv sektörünün geleceği ve Karsan'ın bu gelecekleri nolu hakkında konuştu. Otomotiv sektörünün geleceği ve Karsan'ın bu gelecekleri nolu hakkında konuştu.

ARAC PARKI 35 MİLYON OLACAK Otomotiv sektöründe 35 milyon adetlik araç parkı kurulması hedeflenmektedir. Otomotiv sektöründe 35 milyon adetlik araç parkı kurulması hedeflenmektedir.

Karsan: We will force 50 thousand capacity in 2009

DEĞİŞİM BAŞLIYOR... CHANGE IS STARTING

Bugün 31.07.2008

OTOMOTİVDE YENİ İHRACAT DEVLERİ ÇIKMAZSA 2023 HEDEFİ HAYAL OLUR

Cumhuriyet 31.07.2008

If new export giants don't break out, 2023 goal becomes a fantasy

Akşam 31.07.2008

Nahum 4 markalı Karsan'a kaptan oldu

Nahum became the captain of 4-branded Karsan

Nahum became the captain of 4-branded Karsan

RENAULT TRUCKS ÜRETİMİ... RENAULT TRUCKS PRODUCTION...

Referans 25.09.2008

Karsan, Renault Trucks Premium için start verdi

Karsan, başlatıldığı değişim süreci çerçevesinde Renault Trucks ile imzaladığı anlaşma uyarınca ilk ağır kamyon üretimine Premium 440.19 T 4x2 Alliance model çekişi ile başladı.

Karsan'ın otomotiv sektöründeki en büyük üreticisi. Karsan'ın otomotiv sektöründeki en büyük üreticisi. Karsan'ın otomotiv sektöründeki en büyük üreticisi.

Karsan'ın otomotiv sektöründeki en büyük üreticisi. Karsan'ın otomotiv sektöründeki en büyük üreticisi. Karsan'ın otomotiv sektöründeki en büyük üreticisi.

Karsan has given a start to Renault Trucks Premium

Taraf 31.07.2008

Milyar dolarlık şirket olacak

Will be a billion dollar company

Will be a billion dollar company

Will be a billion dollar company

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Son Saat 03.08.2008

Karsan'da "Değişim" Başladı

Türkiye'nin ve dünyanın otomotiv sektöründeki sayılı özel üreticileri arasında yer alan Karsan, yenilenerek güçlenen yönetimile, 5 yıl içinde milyar dolarlık ciro hedefliyor

"Change" has started in Karsan

"Change" has started in Karsan

Transport 01.08.2008

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

Karsan'da değişim dönemi

RENAULT TRUCKS ANLAŞMA SÜRESİ...

RENAULT TRUCKS AGREEMENT PERIOD...

Hürriyet 26.09.2008

Karsan, 6 yıl Renault kamyon üretecek

■ **KARSAN**'ın Renault Trucks ile imzaladığı kamyon üretimi sözleşmesinin süresi, üretim başlangıcından itibaren 3 yıldan 6 yıla revize edildi. Şirketin İstanbul Menkul Kıymetler Borsası'na (İMKB) yaptığı açıklamaya göre söz konusu sözleşme, 7.5 ton üzeri ağır kamyonların Karsan tarafından üretilmesini kapsıyor. Karsan Murahhas Azası Jan Nahum, şirketin bu yıl 12 bin adet olan toplam üretimini gelecek yıl 50,000 adete çıkarmayı hedeflediklerini söylemişti. Nahum, Temmuz ayında düzenlenen ve şirket hedeflerinin açıklandığı basın toplantısında ayrıca, önümüzdeki yıl kamyon segmentine girerek, 3 bin- 5 bin adet arası kamyonu Renault için üreteceklerini söyledi.

Karsan will produce Renault truck for 6 years

PSA PEUGEOT CITROEN ÜRETİMİ...

PSA PEUGEOT CITROEN PRODUCTION...

Sabah 03.12.2008

Karsan kendi özel tasarımı Peugeot'ları üretmeye başladı



Karsan; Peugeot Partner Origin ve CitroBerlingo First modellerinin üretimine başladı

KARSAN, Peugeot Partner Origin ve CitroBerlingo First modellerinin üretimine başladı. Karsan'dan yapılan açıklamaya göre, Şubat 2008'de PSA Peugeot Citroen ile imzaladığı anlaşma uyarınca Karsan; Peugeot Partner Origin ve CitroBerlingo First modellerinin üretimine başladı. Anlaşma kapsamında, 2013 sonuna kadar 150 bin adet araç üretimi gerçekleştirilecek olan Karsan, tasarımı kendisine ait olan uzun versiyonların tanıtımını 2009 yılında yapacak. Bu araçlar Türkiye'de ve Avrupa Birliği dışında ki ihracat ülkelerinde pazarlanacak.

İŞBİRLİĞİ GÜÇLENDİ

Karsan CEO'su Murat Selek, PSA Peugeot Citroen ile 1980 yılına dayanan işbirliklerini bu projeye daha da güçlendirdiklerini kaydetti. Aracın taşıma kapasitesini artırma konusunda devam eden çalışmalarla, mühendislik ve tasarım alanındaki tecrübelerini ön plana çıkartarak PSA Peugeot Citro üretim ve araç geliştirme sistemine entegre olduklarını belirten Selek, bu sıkıntılı dönemde, yeni bir projeyi daha fiilen hayata geçirmiş olmanın mutluluk duyduklarını ifade etti.

Karsan started to produce its own special design Peugeot's

Ulaştırma 13.10.2008

Karsan ve Renault Trucks anlaşmalarını uzattı

Karsan'ın, Renault Trucks ile ağır tonajlı kamyon üretimi anlaşması 3 yıl daha uzatıldı.



Karsan'ın, Renault Trucks ile geçen yıl imzaladığı anlaşmanın süresi imzalanan revize anlaşma çerçevesinde üretim başlangıcından itibaren 6 yıla uzatıldı. Taraflar 6 yıllık kontrat süresi boyunca Türkiye'de 7.5 ton üzeri ticari araç üretim faaliyetlerini karşılıklı münhasır olarak sürdürecek ve 6'ncı yılın sonunda aralarındaki işbirliğini daha da kuvvetlendirmek üzere bir Joint Venture-Ortak Girişim kurulmasını da değerlendirecekler.

Karsan and Renault Trucks has extended the term of their agreement

Bursa 03.12.2008



Karsan tam gaz

Karsan, Peugeot Partner Origin ve Citroen'in Berlingo First modellerinin üretimine başladı.

Karsan'dan yapılan açıklamaya göre, Şubat 2008'de PSA Peugeot Citroen ile imzaladığı anlaşma uyarınca Karsan; Peugeot Partner Origin ve Citroen'in Berlingo First modellerinin üretimine başladı. Anlaşma kapsamında, 2013 sonuna kadar 150 bin adet araç üretimi gerçekleştirilecek olan Karsan, tasarımı kendisine ait olan uzun versiyonların tanıtımını 2009 yılında yapacak. Bu araçlar Türkiye'de ve Avrupa Birliği dışındaki ihracat ülkelerinde pazarlanacak.

Karsan Üst Yöneticisi (CEO) Murat Selek, konuya ilişkin değerlendirmesinde, PSA Peugeot Citroen ile 1980 yılına dayanan işbirliklerini bu projeye daha da güçlendirdiklerini kaydetti. Aracın taşıma kapasitesini artırma konusunda devam eden çalışmalarla, mühendislik ve tasarım alanındaki tecrübelerini ön plana çıkartarak PSA Peugeot Citroen'in üretim ve araç geliştirme sistemine entegre olduklarını belirten Selek, Karsan olarak, global ekonomik çalkantının yarandığı bu sıkıntılı dönemde, yeni bir projeyi daha fiilen hayata geçirmiş olmanın mutluluk duyduklarını ifade etti.

Karsan is on full speed

PSA PEUGEOT CITROEN ÜRETİMİ...

PSA PEUGEOT CITROEN PRODUCTION...

Milliyet 04.12.2008



Karsan, Partner ve Berlingo üretimine başladı



Kendi markası da dahil toplam beş ayrı marka için üretim yapan Karsan, bu yılın başlarında PSA Peugeot Citroen Grubu ile imzaladığı anlaşma çerçevesinde Peugeot Partner ve Citroen Berlingo'nun bir önceki versiyonlarının üretimine başladı.

Türkiye'de de "Partner Origin" ve "Berlingo First" adlarıyla satılmakta olan araçların üretimi amacıyla Bursa'da 12

milyon euro dolayında yatırım yapan Karsan, PSA için 2013 sonuna kadar 150 bin araç üretecek. Karsan, yine aynı anlaşma çerçevesinde söz konusu modellerin tamamen kendi geliştirdiği uzun şasi versiyonlarını da 2009'da tanıtacak. Bu araçlar Türkiye'nin yanı sıra Avrupa Birliği dışındaki ülkelerde pazarlanacak.

Karsan CEO'su Murat Selek, bu proje sayesinde PSA Peugeot Citroen ile

1980 yılına dayanan işbirliklerini daha da güçlendirdiklerini kaydetti. Selek "PSA Grubu'nun üretim ve araç geliştirme sistemine entegre olduk. Global ekonomik çalkantının yaşandığı bu sıkıntılı dönemde, yeni bir projeyi daha hayata geçirmiş olmaktan mutluluk duyuyoruz" dedi.

Karsan, bu araçların dışında Renault Trucks Premium, Karsan J9 Premier ve Hyundai HD serisi araçları da üretiyor.

Karsan, started to produce Partner and Berlingo

Ulaştırma 08.12.2008

Karsan, Peugeot ve Citroën üretimine başladı



Şubat 2008'de PSA Peugeot Citroen ile imzaladığı anlaşma uyarınca, Bursa'daki fabrikasında yatırımını gerçekleştiren Karsan, Peugeot Partner Origin ve Citroen Berlingo First araçlarının seri üretimine başladı. Anlaşma kapsamında; 2013 sonuna kadar 150 bin adet araç üretimi gerçekleştirilecek olan Karsan, tasarımı kendisine ait olan uzun versiyonların tanıtımını ise 2009 yılında yapacak. Bu araçlar Türkiye'de ve Avrupa Birliği dışındaki ülkelerde pazarlanacak. Karsan CEO'su Murat Selek konuyla ilgili şu açıklamada bulundu:

"PSA Peugeot Citroen ile 1980 yılına dayanan işbirliğimizi bu proje ile daha da güçlendirdik. Aracın taşıma kapasitesini artırma konusunda devam eden çalışmalarımızla, mühendislik ve tasarım alanındaki tecrübemizi ön plana çıkartarak PSA Peugeot Citroen'in üretim ve araç geliştirme sistemine entegre olduk. Karsan olarak, global ekonomik çalkantının yaşandığı bu sıkıntılı dönem-



de, yeni bir projeyi daha fiilen hayata geçirmiş olmaktan mutluluk duyuyoruz."



Karsan, started to produce Peugeot and Citroen

ÜRÜNLER...PRODUCTS...

HÜRRİYET 20.08.2008



'1 milyon km problemsiz araç' imajına güvenliği de ekledi

Tek bir tek markalı araçlarıyla otomotiv sektöründe son yıllarda hızla büyüyen Karsan, geçen yılın başlarında PSA Peugeot Citroen ile imzaladığı anlaşma uyarınca Karsan; Peugeot Partner Origin ve Citroen'in Berlingo First modellerinin üretimine başladı. Anlaşma kapsamında, 2013 sonuna kadar 150 bin adet araç üretimi gerçekleştirilecek olan Karsan, tasarımı kendisine ait olan uzun versiyonların tanıtımını 2009 yılında yapacak. Bu araçlar Türkiye'de ve Avrupa Birliği dışındaki ihracat ülkelerinde pazarlanacak.

Karsan Üst Yöneticisi (CEO) Murat Selek, konuya ilişkin değerlendirmesinde, PSA Peugeot Citroen ile 1980 yılına dayanan işbirliklerini bu projeye daha da güçlendirdiklerini kaydetti. Aracın taşıma kapasitesini artırma konusunda devam eden çalışmalarla, mühendislik ve tasarım alanındaki tecrübelerini ön plana çıkartarak PSA Peugeot Citroen'in üretim ve araç geliştirme sistemine entegre olduklarını belirten Selek, Karsan olarak, global ekonomik çalkantının yarandığı bu sıkıntılı dönemde, yeni bir projeyi daha fiilen hayata geçirmiş olmanın mutluluk duyduklarını ifade etti.

1 million km problem-free vehicle" adds safety to its image

Transmedya 01.08.2008



J9 Premier Maxi ile öğrenciler güvende

J9 Premier Maxi, yükseltilmiş tavan, geliştirilmiş ses izolasyonu, konforu ve artıran güvenliğiyle okul servis taşımacılığına hitap ediyor. J9 Premier Maxi'nin 18+1 ve 21+1 modelleri, özellikle "Okul Taşır" olarak en çok tercih edilen araçların başında geliyor. 2007 yılında 14, 18 ve 21 segmentinde sınıfının satış birincisi olan Karsan J9 Premier, yükseltilmiş tavan, geliştirilmiş ses izolasyonu ile daha konforlu yolculuk olanağı sunuyor. Yüksek tavan ve rahat temizlenebilen tavan kaplaması ile aydınlık ve ferah bir iç mekan sunan Yeni J9 Premier Maxi'nin tavanında yer alan cam havalandırma kapısı, araç içinde doğal havalandırma ve ekstra aydınlık ile konfor sağlarken aynı zamanda güvenlik ekisi olarak da kullanılabilir.

Studenst are safe with J9 Premier Maxi

Yeni Şafak 24.08.2008



Karsan'ın geliştirdiği Berlingo karter ve ekonomik özelliklerle hafif ticari araçlar arasında en çok tercih edilen araçtır. Aracın taşıma kapasitesini artırma konusunda devam eden çalışmalarla, mühendislik ve tasarım alanındaki tecrübelerini ön plana çıkartarak PSA Peugeot Citro üretim ve araç geliştirme sistemine entegre olduklarını belirten Selek, bu sıkıntılı dönemde, yeni bir projeyi daha fiilen hayata geçirmiş olmanın mutluluk duyduklarını ifade etti.

J9 Premier Maxi has an economic engine

Radikal 22.08.2008



Karsan'ın geliştirdiği Berlingo karter ve ekonomik özelliklerle hafif ticari araçlar arasında en çok tercih edilen araçtır. Aracın taşıma kapasitesini artırma konusunda devam eden çalışmalarla, mühendislik ve tasarım alanındaki tecrübelerini ön plana çıkartarak PSA Peugeot Citro üretim ve araç geliştirme sistemine entegre olduklarını belirten Selek, bu sıkıntılı dönemde, yeni bir projeyi daha fiilen hayata geçirmiş olmanın mutluluk duyduklarını ifade etti.

The new Berlingo is more of a family car than a commercial vehicle

FİNANSAL RAPORLAR



- 41 Özet Denetçi Raporu
- 43 Bağımsız Denetçi Raporu
- 45 Faaliyet Raporu
 - Giriş
 - Faaliyetler
 - Sonuç
- 165 Kurumsal Yönetim İlkeleri Uyum Raporu

- 41 Auditing Report
- 43 Independent Auditors' Report
- 45 Annual Report
 - Introduction
 - Operations
 - Conclusion
- 165 Corporate Governance Concordance Report

FINANCIAL REPORTS

DENETÇİ RAPORU ÖZETİ

Karsan Otomotiv Sanayii ve Ticaret A.Ş. Genel Kurulu'na

Ortaklığın;

ÜNVANI : KARSAN OTOMOTİV SANAYİİ VE TİCARET A.Ş.
MERKEZİ : BURSA
SERMAYESİ : 100.000.000.-TL.
FAALİYET KONUSU : Her nevi taşıt araçlarının ve bunların bütün asli ve yedek parçalarının imal, montaj, bakım ve tamirini, dahili ticaretini yapmak, ithalat, ihracat

Denetçilerin Adı ve Görev Süreleri, Ortak veya Şirketin Personeli Olup Olmadıkları : Zekai TERZİ, 1 yıl, ortak veya şirketin personeli değil
Necmettin TOSUN, 1 yıl, ortak veya şirketin personeli değil

Katılınan Yönetim Kurulu ve yapılan Denetleme Kurulu toplantıları sayısı : 6 defa Yönetim, 4 defa Denetleme Toplantısına iştirak edilmiştir.

Ortaklık hesapları, defter ve belgeleri üzerinde yapılan incelemenin kapsamı, hangi tarihlerde inceleme yapıldığı ve varılan sonuç : 2008 Mayıs-Haziran-Ağustos-Ekim-Kasım-Aralık aylarında defter ve belgeler; TTK sözleşme ve sair mevzuat ile genel kabul görmüş muhasebe ilke ve standartları çerçevesinde incelenmiş ve herhangi bir olumsuzluk saptanmamıştır.

Türk Ticaret Kanunu'nun 353'üncü maddesinin 1'inci fıkrasının 3 numaralı bendi gereğince ortaklık veznesinde yapılan sayımların sayısı ve sonuçları

: Yıl içerisinde altı defa sayım yapılmış ve mevcutların kayıtlara uygun olduğu görülmüştür.

Türk Ticaret Kanunu'nun 353'üncü maddesinin 1'inci fıkrasının 4 numaralı bendi gereğince yapılan inceleme tarihleri ve sonuçları : Denetçiliğe seçilme tarihi 29.04.2008'den itibaren her ay kayıtlar ve mevcutlar incelenmiş ve tutarlı oldukları tesbit edilmiştir.

İntikal eden şikayet ve yolsuzluklar ve bunlar hakkında yapılan işlemler : Herhangi bir şikayet intikal etmemiştir.

Karsan Otomotiv Sanayii ve Ticaret Anonim Şirketi'nin 01.01.2008 - 31.12.2008 dönemi hesap ve işlemlerini Türk Ticaret Kanunu, ortaklığın esas sözleşmesi ve diğer, mevzuat ile genel kabul görmüş muhasebe ilke ve standartlarına göre incelemiş bulunmaktayız.

Görüşümüze göre içeriğini benimsediğimiz ekli 31.12.2008 tarihi itibarıyla düzenlenmiş bilanço, ortaklığın anılan tarihteki mali durumunu; 01.01.2008 - 31.12.2008 dönemine ait gelir tablosu, anılan döneme ait faaliyet sonuçlarını gerçeğe uygun ve doğru olarak yansıtmaktadır.

Bilançonun ve gelir tablosunun onaylanmasını ve Yönetim Kurulu'nun aklanmasını oylarınıza arz ederiz.

DENETÇİ
Zekai TERZİ

DENETÇİ
Necmettin TOSUN

AUDITING REPORT

To the Karsan Otomotiv Sanayii ve Ticaret A.Ş. General Assembly

Company;

TITLE : KARSAN OTOMOTİV SANAYİİ VE TİCARET A.Ş.
HEAD OFFICE : BURSA
CAPITAL : 100.000.000.-TL.
ACTIVITY : Manufacturing, assembly, maintenance, supply, trade, import and export of motor vehicles and spare parts.

Auditors' names and duration of appointment , their relation to the Company (employed/partners or not) : Zekai TERZİ, appointed for 1 year, not employee/nor partner
Necmettin TOSUN, appointed for 1 year, not employee/nor partner

Number of Board of Directors and Board of Auditors meeting attended : We attended for six times to Board of Directors meetings and four times to Board of Auditors meetings.

Coverage of inspection made on the Company's accounts, books and documents, inspection dates and conclusions reached. : On May- June -August-October-November-December 2008 books and registers have been checked as to whether they had been kept in accordance with the laws, regulations and generally accepted accounting principles and standards and no exceptions were noted.

Number of cash counts made as per Clause No 3, par. No I, article no 353 of the Turkish Commercial Law and their results : In total, six counts were made during the year and no exceptions were noted.

Date and results of inspections made according to Clause 4 paragraph no I, article no 353 of the Turkish Commercial Code, and their results : Inspections made every month from 29.04.2008 showed that entries matched with actual documentation.

Denunciations or irregularities reported to the Board of Directors and measures taken : No complaints or denunciations of any kind have been made to the Board of Auditors

We have audited the accounts and the operations of Karsan Otomotiv Sanayii ve Ticaret Anonim Şirketi for the period between 01.01.2008 - 31.12.2008 in accordance with the Turkish Commercial Code, the Company's Articles of Association and Generally Accepted Accounting Principles and standards.

In our opinion, the enclosed Balance Sheet, as of 31.12.2008 and the statement of Income for the period between 01.01.2008 - 31.12.2008 reflect fairly company operating results.

We submit to your approval the Balance Sheet and the Profit/Loss Statement and ask for the ratification of the Board of Directors.

AUDITOR
Zekai TERZİ

AUDITOR
Necmettin TOSUN

BAĞIMSIZ DENETİM RAPORU

INDEPENDENT AUDITOR'S REPORT

Karsan Otomotiv Sanayii ve Ticaret A.Ş. Yönetim Kurulu'na

Karsan Otomotiv Sanayii ve Ticaret A.Ş.'nin 31 Aralık 2008 tarihi itibarıyla hazırlanan ve ekte yer alan bilançosunu, aynı tarihte sona eren yıla ait gelir tablosunu, öz sermaye değişim tablosunu ve nakit akım tablosunu, önemli muhasebe politikalarının özetini ve dipnotları denetlemiştir.

Finansal Tablolara İlgili Olarak İşletme Yönetiminin Sorumluluğu

İşletme yönetimi finansal tabloların Sermaye Piyasası Kurulunca yayımlanan finansal raporlama standartlarına göre hazırlanması ve dürüst bir şekilde sunumundan sorumludur. Bu sorumluluk, finansal tabloların hata ve/veya hile ve usulsüzlükten kaynaklanan önemli yanlışlıklar içermeyecek biçimde hazırlanarak, gerçeği dürüst bir şekilde yansıtmayı sağlamak amacıyla gerekli iç kontrol sisteminin tasarlanması, uygulanması ve devam ettirilmesini, koşulların gerektirdiği muhasebe tahminlerinin yapılmasını ve uygun muhasebe politikalarının seçilmesini içermektedir.

Bağımsız Denetim Kuruluşunun Sorumluluğu

Sorumluluğumuz, yaptığımız bağımsız denetime dayanarak bu finansal tablolar hakkında görüş bildirmektir. Bağımsız denetimimiz, Sermaye Piyasası Kurulunca yayımlanan bağımsız denetim standartlarına uygun olarak gerçekleştirilmiştir. Bu standartlar, etik ilkelere uyulmasını ve bağımsız denetimin, finansal tabloların gerçeği doğru ve dürüst bir biçimde yansıtmayı yansıtmadığı konusunda makul bir güvenceyi sağlamak üzere planlanarak yürütülmesini gerektirmektedir.

Bağımsız denetimimiz, finansal tablolardaki tutarlar ve dipnotlar ile ilgili bağımsız denetim kanıtı toplamak amacıyla, bağımsız denetim tekniklerinin kullanılmasını içermektedir. Bağımsız denetim tekniklerinin seçimi, finansal tabloların hata ve/veya hileden ve usulsüzlükten kaynaklanıp kaynaklanmadığı hususu da dahil olmak üzere önemli yanlışlık içerip içermediğine dair risk değerlendirmesini de kapsayacak şekilde, mesleki kanaatimize göre yapılmıştır. Bu risk değerlendirmesinde, işletmenin iç kontrol sistemi göz önünde bulundurulmuştur. Ancak, amacımız iç kontrol sisteminin etkinliği hakkında görüş vermek değil, bağımsız denetim tekniklerini koşullara uygun olarak tasarlamak amacıyla, işletme yönetimi tarafından hazırlanan finansal tablolar ile iç kontrol sistemi arasındaki ilişkiyi ortaya koymaktır. Bağımsız denetimimiz, ayrıca işletme yönetimi tarafından benimsenen muhasebe politikaları ile yapılan önemli muhasebe tahminlerinin ve finansal tabloların bir bütün olarak sunumunun uygunluğunun değerlendirilmesini içermektedir.

Bağımsız denetim sırasında temin ettiğimiz bağımsız denetim kanıtlarının, görüşümüzün oluşturulmasına yeterli ve uygun bir dayanak oluşturduğuna inanıyoruz.

Şartlı Görüşün Dayanağı

Şirket'in ertelenmiş vergi varlığının önemli bir kısmı kullanılmamış mali zararlarından oluşmaktadır. Şirket yönetimi kullanılmamış mali zararlarının zaman aşımına uğramasından önce vergiye tabi kâr elde etmesinin mümkün olup olmayacağını gelecek beş yıllık projeksiyon hesaplamalarına göre analiz etmektedir. Bu analize göre, Şirket faydalanamayacağını düşündüğü devreden mali zararları için karşılık ayırdıktan sonra, geri kalan 16.947.090 TL tutarında ertelenmiş vergi varlığını ekteki finansal tablolarda kayıtlarına almıştır. Ancak, Şirket'in söz konusu ertelenmiş vergi varlığından faydalanmasının mümkün olup olmadığı konusunda 2008 yılında başlayan global finansal krizin otomotiv sektörü üzerindeki muhtemel olumsuz etkileri nedeniyle belirsizlik bulunmaktadır.

Şartlı Görüş

Görüşümüze göre, ilişikteki finansal tablolar, yukarıdaki paragrafta belirtilen hususun etkisi nedeniyle ortaya çıkabilecek düzeltmeler dışında, Karsan Otomotiv Sanayii ve Ticaret A.Ş.'nin 31 Aralık 2008 tarihi itibarıyla finansal durumunu, aynı tarihte sona eren yıla ait finansal performansını ve nakit akımlarını, Sermaye Piyasası Kurulunca yayımlanan finansal raporlama standartları çerçevesinde (bakınız Not 2) doğru ve dürüst bir biçimde yansıtmaktadır.

İstanbul, 12 Mart 2009
DRT BAĞIMSIZ DENETİM VE SERBEST MUHASEBECİ MALİ MÜŞAVİRLİK A.Ş.
Member of DELOITTE TOUCHE TOHMATSU

Selçuk Ürkmez
Sorumlu Ortak Başdenetçi

To the Board of Directors of Karsan Otomotiv Sanayii ve Ticaret A.Ş.

We have audited the accompanying financial statements of Karsan Otomotiv Sanayii ve Ticaret A.Ş., which comprise of the balance sheet as at 31 December 2008, and the income statement, statement of changes in equity and cash flows statement for the year then ended, and a summary of significant accounting policies and other explanatory notes.

Management's responsibility for the financial statements

Management is responsible for the preparation and fair presentation of these financial statements in accordance with International Financial Reporting Standards. This responsibility includes: designing, implementing and maintaining internal control relevant to the preparation and fair presentation of financial statements that are free from material misstatement, whether due to fraud or error; selecting and applying appropriate accounting policies; and making accounting estimates that are reasonable in the circumstances.

Auditor's responsibility

Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit. We conducted our audit in accordance with International Standards on Auditing. Those standards require that we comply with ethical requirements and plan and perform the audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free from material misstatement.

An audit involves performing procedures to obtain audit evidence about the amounts and disclosures in the financial statements. The procedures selected depend on the auditor's judgment, including the assessment of the risks of material misstatement of the financial statements, whether due to fraud or error. In making those risk assessments, the auditor considers internal control relevant to the entity's preparation and fair presentation of the financial statements in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the entity's internal control. An audit also includes evaluating the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates made by management, as well as evaluating the overall presentation of the financial statements.

We believe that the audit evidence we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our audit opinion.

Basis for Qualified Opinion

Significant portion of the Company's deferred tax asset is composed of carried forward tax losses. The Company management analyzes the five year projection calculations to determine whether it is possible to utilize these carried forward tax losses before their expiration dates. According to this analysis, the Company has reflected the TRY 16.947.090 of deferred tax asset on the financial statements after providing a provision for the carried forward tax losses which are not able to be utilized. However, there is uncertainty as to whether it will be possible for the Company to utilize the above mentioned deferred tax asset due to the possible effects of the global financial crisis, which started in 2008, on the automotive sector.

Qualified Opinion

In our opinion, except for the effects of the matter as discussed in the above paragraph, the attached financial statements give a true and fair view of the financial position of Karsan Otomotiv Sanayii ve Ticaret A.Ş. as of 31 December 2008, and of its financial performance and its cash flows for the year then ended in accordance with Capital Market Board ("CMB") (Refer to Note 2).

İstanbul, 12 March 2009
DRT BAĞIMSIZ DENETİM VE SERBEST MUHASEBECİ MALİ MÜŞAVİRLİK A.Ş.
Member of DELOITTE TOUCHE TOHMATSU

Selçuk Ürkmez
Partner

FAALİYET RAPORU

I. GİRİŞ

1) RAPORUN DÖNEMİ : 01.01.2008 - 31.12.2008

2) ORTAKLIĞIN ÜNVANI : KARSAN OTOMOTİV SANAYİİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ

3) YÖNETİM KURULU :

ADI SOYADI	GÖREVİ
İnan KIRAÇ	Başkan
Talat DİNİZ	Başkan Vekili
Klod NAHUM	Başkan Vekili
Jan NAHUM	Murahhas Üye
Yiğit Tahsin OKUR	Üye
Giancarlo BOSCHETTI	Üye
Antonio BENE	Üye

DENETİM KURULU :

ADI SOYADI	GÖREVİ
Zekai TERZİ	Denetçi
Necmettin TOSUN	Denetçi

- NOT:**
- Yönetim Kurulu Başkanı, Başkan Vekili, Murahhas Üye ve Üyelerin yetki ve sınırları T.T.K. ve Ana Sözleşme'de tespit edilmiştir.
 - Yönetim Kurulu Üyelerinin ve Denetçilerin görev süreleri bir yıldır.

4) Dönem içinde Esas Sözleşme'de herhangi bir değişiklik yapılmamıştır.

5) Dönem içinde Şirket'in sermayesinde değişiklik yapılmamıştır.

Hissenin yıl içinde en yüksek değeri olan 2,66 TL, 27.02.2008 tarihinde (İMKB Endeksi 46.260), en düşük değeri olan 0,65 TL ise 20.11.2008 tarihinde (İMKB Endeksi 21.228) gerçekleşmiştir. 31.12.2008 tarihi itibarıyla bilinen ortak sayımız 9.264 adettir.

Temettü dağıtımı aşağıdaki gibi gerçekleşmiştir;

DAĞITIM YILI	TEMETTÜ YILI	TEMETTÜ TUTARI (TL)	TEMETTÜ ORANI (%)
2006	yılında şirket zararda olduğu için temettü dağıtımı yapılmamıştır.		
2007	yılında temettü dağıtımı yapılmamıştır.		
2008	yılında şirket zararda olduğu için temettü dağıtımı yapılmamıştır.		

31.12.2008 tarihi itibarıyla; Kıraca Holding A.Ş. sermayemizin % 10'undan fazla hisseye sahip olup sermaye oranı % 52,36'dır.

Sermayenin Dağılımı Şöyledir :

ORTAKLIĞIN ÜNVANI	PAY TUTARI (TL)	PAY ORANI (%)
Kıraca Holding A.Ş.	52.360.334	52,36
Diniz Grubu (*)	12.517.600	12,52
İnan Kırac	2.253.379	2,25
Diğer (**)	32.868.687	32,87
TOPLAM	100.000.000	100,00

- (*) Diniz Ailesi'nin muhtelif aile fertlerine ait hisseler toplamını göstermektedir.
(**) İMKB'de işlem gören hisse senetlerini göstermektedir.

31.12.2008 tarihi itibarı ile Merkezi Kayıt Kuruluşu A.Ş. kayıtlarındaki halka açıklık oranımız %86,57'dir.

ANNUAL REPORT

I. INTRODUCTION

1) REPORT PERIOD : 01.01.2008 - 31.12.2008

2) TITLE OF THE COMPANY : KARSAN OTOMOTİV SANAYİİ VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ

3) THE BOARD OF DIRECTORS :

NAME AND SURNAME	POSITION
İnan KIRAÇ	Chairman
Talat DİNİZ	Deputy Chairman
Klod NAHUM	Deputy Chairman
Jan NAHUM	Managing Director
Yiğit Tahsin OKUR	Director
Giancarlo BOSCHETTI	Director
Antonio BENE	Director

THE AUDITORS :

NAME AND SURNAME	POSITION
Zekai TERZİ	Auditor
Necmettin TOSUN	Auditor

- NOTE:**
- The powers and limits of powers of the Chairman of the Board, Deputy Chairman, Managing Director and Directors are set forth by Turkish Commercial Code and the Articles of Incorporation.
 - The term of office of the Directors and Auditors is one year.

4) The Articles of Incorporation were not amended during the year.

5) The Capital of the Company were not modified during the year.

The highest price of a share was 2,66 TL on 27.02.2008 (ISE Index 46.260), and the lowest price was 0,65 TL on 20.11.2008 (ISE Index 21.228).
The number of shareholders known as of 31.12.2008 is 9264.

The dividends have been distributed as follows:

DISTR. YEAR	DIVIDEND YEAR	DIVIDENDS (TL)	DIVIDEND RATE (%)
2006	No dividends were distributed since the company had losses.		
2007	No dividends were distributed.		
2008	No dividends were distributed since the company had losses		

As of the date of 31.12.2008, Kıraca Holding A.Ş. holds more than 10% shares ands the capital ratio is 52,36 %.

The Distribution of Capital is as follows :

TITLE OF THE COMPANY	AMOUNT OF SHARES (TL)	SHARES (%)
Kıraca Holding A.Ş.	52.360.334	52,36
Diniz Grubu (*)	12.517.600	12,52
İnan Kırac	2.253.379	2,25
Other (**)	32.868.687	32,87
TOTAL	100.000.000	100,00

- (*) Shares held by various persons from Diniz Family.
(**) The shares quoted at ISE.

As of the date of 31.12.2008, our free float rate in the records of the central registration organization is 86,57 %.

FAALİYET RAPORU

6) Dönem içinde borçlanma ile ilgili çıkarılmış menkul kıymetlerimiz yoktur.

7) Şirketimiz otomotiv sektörünün ticari vasıta segmentinde faaliyet göstermektedir. Fiili faaliyet konusu dünyanın seçkin ticari araç markalarına üretim, tasarım, mühendislik gibi hizmetler vermek, araç ithal ve ihrac etmektir. Ayrıca, otomotiv ana ve yan sanayilerine transformasyon, kataforez kaplama, parça basımı, kabin boyama ve imalatı, gibi endüstriyel hizmetler vermektir. Ortaklık sektör içinde imalatçı firma statüsündedir.

2008 yılı sonu itibariyle Karsan ürünlerinden Partner'in minivan segmentinde pazar payı %2,6; J9'un minibüs sınıfındaki pazar payı ise %18,8; Hyundai HD serisi ürünlerinin, 3,5 ve 7,5 tonluk toplam hafif kamyon sınıfındaki pazar payı ise %8,0'dır. Renault Trucks Premium modelinin Pazar payı ise üretim başlangıç dönemi dolayısıyla ihmal edilebilir seviyededir.

2008 yılında Karsan 476 adet J9 ile 6 adet Peugeot Partner olmak üzere toplam 482 adet araç ve çeşitli yedek parçalar ihraç ederek toplam 9,1 milyon USD ihracat geliri elde etmiştir.

2008 yılında Karsan, Renault Trucks ağır kamyon üretimi ile Peugeot Partner - Citroen Berlingo bölgesel seri sonu üretimi devreye girmiştir.

II. FAALİYETLER

A. Yatırımlar

1) Mevcut tesiste Tevsi ve Modernizasyon kapsamındaki harcamaları yapmak üzere 06.08.2008 tarih ve 91560 nolu yatırım teşvik belgesi alınmıştır.

Yatırımın Niteliği	Teşvik Belge Tarihi	Teşvik Belge No	Cari Dönem İtibariyle Yapılan Toplam Harcama (\$)	Tamamlanma Derecesi (%)
Tevsi - Modernizasyon Ürün Çeşitlendirme	06.08.2008	91560	2.437.589	8,09 (*)

(*) Planlanan yatırım tutarı 30.114.227 USD'dir.

2) Şirketimiz söz konusu Yatırım Teşvik Belgesine istinaden; %100 Gümrük Muafiyeti ve KDV İstisnası desteğinden istifade etmektedir.

ANNUAL REPORT

6) No debt securities were issued during the year.

7) Our company operates in the commercial vehicles segment of the automotive sector. Its principal field of activity is to provide production, design and engineering services to the leading commercial vehicle brands of the world and to import and export vehicles. In addition, it provides industrial services such as cataphoresis painting, cabin painting and manufacturing to the main and auxiliary industries in the automotive sector. The company has a status of manufacturer firm in the sector.

As of the end of the year 2008, the market share of Karsan product Partner in the minivan segment is 2,6%; the market share of J9 in the pickup truck segment is 18,8%; and the market share of Hyundai HD series products in l, 3,5 and 7,5 tons light truck segment is 8,0%. The market share of Renault Trucks Premium model is negligible because it is in the initial period.

In 2008, Karsan exported total 482 vehicles, namely 476 units of J9 and 6 units of Peugeot Partner, as well as various spare parts, and generated total 9,1 million USD export revenues.

In 2008, Karsan started the manufacturing of Renault Trucks heavy trucks and Peugeot Partner - Citroen Berlingo regional end of series manufacturing.

II. ACTIVITIES

A. Investments

1) The investment incentive certificate date 06.08.2008 and no. 91560 was issued for the Modernization and Extension of the existing plant.

Nature of Investment	Incentive Cert. Date	Incentive Cert. No.	Total Expenses As of the Current Period (\$)	Rate of Completion (%)
Restoration - Modernization Product Diversification	06.08.2008	91560	2.437.589	8,09 (*)

(*) The planned investment amount is USD 30.114.227.

2) On the basis of the aforementioned Investment Incentive Certificate, our Company benefits from 100% Customs Exemption and VAT Exception.

FAALİYET RAPORU

ANNUAL REPORT

B. Mal ve Hizmet Üretimine İlişkin Faaliyetler

1) Şirketimiz üretim birimlerini şu şekilde özetlemek mümkündür.

a- Kalıp Pres Üretim Birim

Kalıp tasarım ve imalatı
Pres

b- Kaynak Üretim Birimi

Parça ön hazırlama
Alt yapı kaynak
Karoseri kaynak
Final

c- Boya Üretim Birimi

Kataforez kaplama
Fosfat kaplama
Mastik ve PVC uygulamaları
Astar boya uygulamaları
Son kat boya uygulamaları
Fırınlama işlemi
Koruyucu wax uygulamaları
Plastik ve komposit parça boyama

d- Montaj Üretim Birimi

Motor, şanzıman ve gösterge paneli hazırlıkları
Trim montaj
Mekanik Montaj
Final montaj
Son kontrol
Şasi montaj
Kabin montaj

e- Kalite Birimi

Tahribatsız ve tahribatlı gövde kaynak kontrolleri
Üç boyutlu gövde ölçümleri
Boya direnç testleri
Görsel kalite kontrol
Rot / far ayar testleri
Yol testi

Şirketimizin kapasitesi çift vardiya 28.000 adet araçtır. 2008 yılında toplam 11.230 adet araç üretilerek yıllık kapasite kullanım oranı % 40,11 olarak gerçekleşmiştir. Montaj hatlarımızın yıllık kapasitesi çift vardiyada 28.000 adet , boyahanemizin yıllık kapasitesi ise çift vardiyada 40.000 adettir. Yaklaşık 20 milyon EURO'luk yatırımla tüm fabrikanın yıllık kapasitesi üç vardiyada 95.000 adede çıkarılabilmektedir.

B. Activities Regarding the Production of Goods and Services

1) The production units of our Company can be summarized as follows.

a- Mould Press Manufacturing Unit

Design and manufacturing of moulds
Press

b- Welding Manufacturing Unit

Component preparation
Infrastructure welding
Vehicle body welding
Final works

c- Painting Manufacturing Unit

Cataphoresis painting
Phosphate painting
Mastic and PVC applications
Undercoat applications
Final paint applications
Kilning applications
Protective wax applications
Plastic and composite painting

d- Assembly Manufacturing Unit

Preparatory works for the engine, transmission and display panel
Trim assembly
Mechanical assembly
Final assembly
Final inspection
Chassis assembly
Cabin assembly

e- Quality Unit

Non-destructive and destructive Body welding controls
Three dimensional body measurements
Paint resistance tests
Visual quality control
Wheel trimming / headlight alignment tests
Road tests

Our company has a capacity for 28.000 vehicles with two shifts. In 2008, total 11.230 vehicles were manufactured and an annual capacity utilization rate of 40,11% was achieved. The annual capacity of our assembly lines is 28.000 units with two shifts, and the annual capacity of our paint shop is 40.000 units with two shifts. With about 20 million EURO investment, annual capacity of the whole plant can be increased to 95.000 units with there shifts.

FAALİYET RAPORU

- 2) Üretimimiz konusu mamuller, lisans veren kuruluşların kalitesi seviyesindedir. Bu durum gerek lisans veren, gerekse otomotiv sanayi tarafından teyit edilmiştir.

2008 yılında toplam ithalat 125.707.328 USD, ihracat 9.181.412 USD olarak gerçekleşmiştir.

2008 yılı üretim adetlerimiz mukayeseli olarak aşağıda verilmiştir.

Mamül Cinsi	2008 (Adet)	2007 (Adet)	Değişim Oranı (%)
J9	6.258	5.803	7,84
PARTNER	2.469	3.672	(32,76)
HYUNDAİ	2.352	245	860
RENAULT	151	-	-
TOPLAM	11.230	9.720	

- 3) Yurt içi satışların tahsilatı ortalama 49 gün vadeyle yapılmaktadır.

Yurt dışı satışlarda %96 paya sahip İran ihracatlarımız peşin tahsilat ve direkt satış yöntemiyle FCA teslimi gerçekleştirilmektedir. Diğer satışların büyük bir kısmının da tahsilatı peşindir.

2008 yılı satış adetleri ve cirolarımız önceki dönemle mukayeseli olarak aşağıda verilmiştir.

Mamül Cinsi	2008 (Adet)	2007 (Adet)	Değişim Oranı (%)
J9	3.463	6.096	(43,19)
PARTNER	2.469	3.669	(32,71)
HYUNDAİ	1.297	245	429,39
RENAULT	150	-	-
TOPLAM	7.379	10.010	

Mamül Cinsi	2008 Ciro (TL)	2007 Ciro (TL)	Değişim Oranı (%)
J9	88.373.527	156.700.079	(43,60)
PARTNER	42.575.365	62.135.446	(31,48)
HYUNDAİ	27.002.724	5.699.936	373,74
RENAULT	14.515.418	-	-
DİĞER (*)	33.990.546	27.167.616	25,11
TOPLAM	206.457.580	251.703.077	

- (*) Diğer kısmının %28'i yedek parça ve malzeme satışlarından, %72'lik kısım ise otomotiv ana ve yan sanayine verilen kataforez kaplama, parça basımı, kabin boyama ve imalatı içeren Endüstriyel Hizmet'lerden oluşmaktadır.

ANNUAL REPORT

- 2) Our products meet the quality criteria of the licensing entities. This has been confirmed by both the licensors as well as the automotive industry.

In 2008, our total imports was 125.707.328 USD, and total exports was 9.181.412 USD.

Our production quantities in 2008 are indicated below comparatively.

Product Type	2008 (Units)	2007 (Units)	Change (%)
J9	6.258	5.803	7,84
PARTNER	2.469	3.672	(32,76)
HYUNDAİ	2.352	245	860
RENAULT	151	-	-
TOTAL	11.230	9.720	

- 3) The payments for the domestic sales are collected in average 49 days.

Our exports to Iran has a share of 96% in international sales, and the goods are sold via direct sales and delivered FCA. A great part of the payment is collected in advance in other sales.

Our sales quantities for 2008 are indicated below in comparison with the previous year.

Product Type	2008 (Units)	2007 (Units)	Change (%)
J9	3.463	6.096	(43,19)
PARTNER	2.469	3.669	(32,71)
HYUNDAİ	1.297	245	429,39
RENAULT	150	-	-
TOTAL	7.379	10.010	

Product Type	2008 Turnover (TL)	2007 Turnover (TL)	Change (%)
J9	88.373.527	156.700.079	(43,60)
PARTNER	42.575.365	62.135.446	(31,48)
HYUNDAİ	27.002.724	5.699.936	373,74
RENAULT	14.515.418	-	-
OTHER (*)	33.990.546	27.167.616	25,11
TOTAL	206.457.580	251.703.077	

- (*) Others include the sales of spare parts and supplies with a rate of 28%, and the Industrial Services provided to the main and auxiliary automotive industry such as cataphoresis painting, imprints and cabin painting and manufacturing with a rate of 72%.

31 ARALIK 2008 TARİHİ İTİBARIYLA BİLANÇO

(Tutarlar aksi belirtilmedikçe Türk Lirası ("TL") olarak gösterilmiştir.)

	Dipnot Referansları	(Bağımsız Denetimden Geçmiş) Cari Dönem 31 Aralık 2008	(Bağımsız Denetimden Geçmiş) Geçmiş Dönem 31 Aralık 2007
VARLIKLAR			
Dönen Varlıklar		249.679.221	84.009.874
Nakit ve Nakit Benzerleri	4	6.709.658	844.540
Ticari Alacaklar			
- İlişkili Taraflardan Ticari Alacaklar	24	-	24.413
- Diğer Ticari Alacaklar	7	58.957.341	48.822.112
Diğer Alacaklar			
- İlişkili Taraflardan Diğer Alacaklar	24	898.285	331.971
Stoklar	9	159.370.543	26.518.269
Diğer Dönen Varlıklar	15	23.743.394	7.468.569
Duran Varlıklar		130.518.440	111.628.941
Finansal Yatırımlar	5	2.114	2.114
Maddi Duran Varlıklar	10	102.773.354	89.522.753
Maddi Olmayan Duran Varlıklar	11	6.559.812	9.278.535
Ertelenmiş Vergi Varlığı	22	16.947.090	12.313.741
Diğer Duran Varlıklar	15	4.236.070	511.798
TOPLAM VARLIKLAR		380.197.661	195.638.815

İlişikteki dipnotlar mali tabloların ayrılmaz parçasını oluşturur.

BALANCE SHEET AS AT 31 DECEMBER 2008

(Amounts are expressed as Turkish Lira ("TRY") unless otherwise stated.)

	Notes	(Audited) Current period 31 December 2008	(Audited) Prior period 31 December 2007
ASSETS			
Current Assets		249.679.221	84.009.874
Cash and cash equivalents	4	6.709.658	844.540
Trade receivables			
- Due from related parties	24	-	24.413
- Other trade receivables	7	58.957.341	48.822.112
Other receivables			
- Other recievables from related parties	24	898.285	331.971
Inventories	9	159.370.543	26.518.269
Other current assets	15	23.743.394	7.468.569
Non-Current Assets		130.518.440	111.628.941
Financial investments	5	2.114	2.114
Property, plant and equipment	10	102.773.354	89.522.753
Intangible assets	11	6.559.812	9.278.535
Deferred tax assets	22	16.947.090	12.313.741
Other non-current assets	15	4.236.070	511.798
TOTAL ASSETS		380.197.661	195.638.815

The accompanying notes form an integral part of these financial statements.

31 ARALIK 2008 TARİHİ İTİBARIYLA BİLANÇO

(Tutarlar aksi belirtilmedikçe Türk Lirası (“TL”) olarak gösterilmiştir.)

	Dipnot Referansları	(Bağımsız Denetimden Geçmiş) Cari Dönem 31 Aralık 2008	(Bağımsız Denetimden Geçmiş) Geçmiş Dönem 31 Aralık 2007
KAYNAKLAR			
Kısa Vadeli Yükümlülükler		313.362.718	45.725.057
Finansal Borçlar			
- Finansal Borçlar	6	156.036.017	1.056.547
- Faktoring Borçları	6	71.412.332	-
Ticari Borçlar			
- İlişkili Taraflara Ticari Borçlar	24	15.037.229	2.821.875
- Diğer Ticari Borçlar	7	54.637.756	35.664.192
Diğer Borçlar			
- İlişkili Taraflara Diğer Borçlar	24	2.015.576	-
Borç Karşılıkları	8	7.620.586	1.944.610
Diğer Kısa Vadeli Yükümlülükler	15	6.603.222	4.237.833
Uzun Vadeli Yükümlülükler		2.022.703	41.715.214
Finansal Borçlar	6	153.650	39.223.182
Çalışanlara Sağlanan Faydalara İlişkin Karşılıklar	14	1.869.053	1.738.386
Diğer Uzun Vadeli Yükümlülükler	15	-	753.646
ÖZKAYNAKLAR		64.812.240	108.198.544
Ödenmiş Sermaye	16	100.000.000	100.000.000
Sermaye Düzeltmesi Farkları	16	22.585.778	22.585.778
Hisse Senedi İhraç Primleri	16	5.756.644	5.756.644
Kardan Ayrılan Kısıtlanmış Yedekler	16	1.029.833	1.029.833
Geçmiş Yıllar Kar/Zararları	16	(21.173.711)	(22.225.334)
Net Dönem Karı/Zararı		(43.386.304)	1.051.623
TOPLAM KAYNAKLAR		380.197.661	195.638.815

İlişikteki dipnotlar mali tabloların ayrılmaz parçasını oluşturur.

BALANCE SHEET AS AT 31 DECEMBER 2008

(Amounts are expressed as Turkish Lira (“TRY”) unless otherwise stated.)

	Notes	(Audited) Current period 31 December 2008	(Audited) Prior period 31 December 2007
LIABILITIES			
Current Liabilities		313.362.718	45.725.057
Financial borrowings			
- Financial borrowings	6	156.036.017	1.056.547
- Factoring payables	6	71.412.332	-
Trade payables			
- Due to related parties	24	15.037.229	2.821.875
- Other trade payables	7	54.637.756	35.664.192
Other payables			
- Due to related parties	24	2.015.576	-
Provisions	8	7.620.586	1.944.610
Other short-term liabilities	15	6.603.222	4.237.833
Non-Current Liabilities		2.022.703	41.715.214
Bank loans	6	153.650	39.223.182
Provision for employment termination benefits	14	1.869.053	1.738.386
Other long-term liabilities	15	-	753.646
SHAREHOLDERS' EQUITY		64.812.240	108.198.544
Paid-in capital	16	100.000.000	100.000.000
Inflation adjustment of paid-in capital	16	22.585.778	22.585.778
Premium in excess of par	16	5.756.644	5.756.644
Restricted reserves assorted from profit	16	1.029.833	1.029.833
Accumulated losses	16	(21.173.711)	(22.225.334)
Net profit / loss for the period (-)		(43.386.304)	1.051.623
TOTAL SHAREHOLDERS' EQUITY AND LIABILITIES		380.197.661	195.638.815

The accompanying notes form an integral part of these financial statements.