



İŞLETMELERİN HİZMET VERDİĞİ KİŞİ SAYISI İLE FİNANSAL RASYOLARI ARASINDAKİ İLİŞKİ: TOPLU TAŞIMA İDARELERİ ÖRNEĞİ

¹Ertuğrul Selçuk GÜLDÜLER

Özet

Bu çalışmada, şehir içi toplu taşıma işletmelerinin yıllar itibarıyla hizmet verdiği yolcu sayısındaki değişiklikler ile işletme bilançolarındaki verilerden finansal analiz yoluyla elde edilen likidite, devir hızı ve kârlılık oranları arasında anlamlı ilişki olup olmadığı incelenmiştir. Çalışmada İstanbul, Ankara ve İzmir'deki şehir içi toplu taşıma idareleri olan İETT, EGO ve ESHOT Genel Müdürlüklerinin 2017, 2018 ve 2019 yılı bilançoları ve aynı yıllarda hizmet verdikleri yolcu sayısı verileri kullanılmıştır. Bilançolardan elde edilen finansal oranlar ve hizmet verilen yolcu sayısı arasındaki ilişki SPSS programında analiz edilmiştir. Çalışmadan elde edilen sonuçlara göre hizmet verilen yolcu sayısı ile likidite ve kârlılık oranları arasında anlamlı bir ilişki olmadığı; hizmet verilen yolcu sayısı ile devir hızı oranları arasında anlamlı ilişki olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Finansal Analiz, Likidite Oranı, Devir Hızı Oranı, Karlılık Oranı, Toplu Ulaşım Sektörü.

The Relation between The Number of Served Persons and Financial Ratios of Enterprises: Example of Mass Transportation Enterprises

Abstract

In this study, whether a meaningful relation between the changes in the number of passengers served by the local mass transportation enterprises year by year and the liquidity, turnover and profitability ratios extracted from datas in the balance sheets of relevant enterprise by financial analysis method is in the question or not. Within the scope of this article, the balance sheets belonging to the 2017, 2018 and 2019 fiscal years and the datas concerning the number of served passengers within the same years of General Directorates of İETT, EGO and ESHOT which are the local mass transportation administrations in Istanbul, Ankara and Izmir respectively were put to use. The relation between the financial ratios derived from the balance sheets and the number of served passengers were analyzed in the SPSS software. According to the results derived from the study, the results showing that there is not a meaningful relation between the number of served passengers and liquidity and profitability ratios, despite that there is a meaningful relation between the number of served passengers and turnover ratios, have been reached to.

Keywords: Financial Analysis, Liquidity Ratio, Turnover Ratio, Profitability Ratio, Public Transport Sector.

¹ Dr. İç Denetçi, İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü, esgulduler@gmail.com, ORCID-iD: 0000-0003-4785-8111

GİRİŞ

İşletmeler ürettikleri mal veya hizmetleri tüketicilerin kullanımına sunarak gelir sağlarlar. Maliyetlerini yönetmek ve elde ettikleri geliri istikrarlı hale getirerek mal üretme veya hizmet sağlama süreçlerini devam ettirirler. Dönemler itibarıyla işletmelerin hizmet sunduğu kişilerin toplam sayısında artış ya da azalışlar yaşanabilir. İşletmeler, aldıkları kararların dönemler itibarıyla istikrarlı olarak uygulanabilmesi, faaliyetlerin aksamadan devam edebilmesi ve kurulma amaçları olan kâr elde edebilmeleri için çeşitli kaynaklara ihtiyaç duyarlar. Bu kaynakların en önemlilerinden birisi mali kaynaktır.

Mali kaynakların yönetimi, işletmenin ilerleyen dönemde yapacağı ya da yapamayacağı faaliyetlerde önemli bir role sahiptir. Örneğin girdi maliyetlerinin astronomik bir şekilde sürekli arttığı bir işletmede, operasyon ne kadar başarılı olsa da işletme faaliyetlerini sürdürmez hale gelebilir. İşletme, mali risklerini yönetemezse sadece riskini yönetememekle kalmayıp, faaliyetlerini de sürdürmez hale gelebilir.

Peki işletmeler mali risklerini nasıl tespit edecek veya hangi kriterleri göz önüne alarak operasyonel faaliyetler ile ilgili kararlar alacaktır? İşletmenin başarı ya da başarısızlığı, mali kaynakların yönetimi sonucunda ortaya çıkan rakamlarda kendisini gösterir. İşletmenin risklerinin yönetimi konusunda nicel kaynaklar olan mali tablolardan elde edilen oranlar ve yapılan analizler, alınacak kararlarda rehberlik görevi görür.

İşletmenin sektöründe yer alan diğer firmalarla kıyaslanması, mali tabloları ya da muhasebe ile ilgili kayıtlarındaki verilerin arasındaki ilişkilerin finansal analiz tekniklerine tabi tutulmasıyla mümkündür. Analizin bir dönem yerine birkaç dönemi kapsaması işletmenin mali durumunda olumlu ya da olumsuz trendlerin varlığı hakkında ipucu verebilir (Gündoğdu, 2020: 91). Bir işletmenin geçmiş mali durumu ile ilgili verileri değerlendirip mevcut durumunu gözden geçirmesi, verilerden hareketle gelecekteki durumu ile ilgili yol haritası belirlemesinde, finansal analizler kullanılarak birtakım sonuçlara ulaşılabilir. İşletmenin hangi alanlarda daha güçlü, hangi alanlarda gelişime açık olduğu, amaçlarına ulaşmada ne kadar başarılı olduğu, başarısızlıklara karşı ne gibi önlemler alması gerektiği ile ilgili konularda finansal analizler önemli bir yardımcıdır (Aydın vd., 2004: 85).

Bu çalışmanın temel amacı, işletmelerin yürüttükleri operasyonlar sonucu hizmet verdikleri kişi sayısı ile bilançolarındaki rakamlardan finansal analiz yoluyla elde edilen oranlar arasında anlamlı bir ilişki olup olmadığının ortaya konulmasıdır. Bu kapsamda örneklem olarak İstanbul, Ankara ve İzmir’de şehir içi toplu taşıma hizmeti veren İETT, EGO ve ESHOT Genel Müdürlükleri baz alınmıştır. Adı geçen üç işletmenin yıllar itibarıyla hizmet verdiği yolcu sayısındaki değişim ile bilançolarındaki verilerden finansal analiz yoluyla elde edilen likidite, devir hızı ve kârlılık oranları arasında anlamlı ilişki olup olmadığı ortaya konulmuştur. Finansal analiz olarak likidite oranlarından cari oran, asit test oranı ve nakit oran; devir hızı oranlarından özkaynak devir hızı, aktif devir hızı, duran varlık devir hızı; kârlılık oranlarından mali rantabilite, ekonomik rantabilite ve işlem hacmi rantabilitesi çalışmada kullanılmıştır.

Çalışmanın yöntemi kapsamında, birinci bölümde işletmelerin faaliyet raporları ve kurumsal internet sitelerinden temin edilen veriler ışığında belge inceleme yöntemi kullanılmıştır. İkinci bölümde finansal analiz kavramı ile ilgili olarak literatür taraması yapılmıştır. Bilançolardan elde edilen veriler analitik incelemeye tabi tutulmuştur. Devamında SPSS programı üzerinde nicel araştırma yöntemleri kullanılmıştır. Elde edilen bu verilerden bütçe gerçekleşme ve yolculuk verileri tablolara direkt olarak alınmış; analizler için bilançolardan elde edilen veriler, oranlama yöntemi ile hesaplandıktan sonra tablolara yansıtılmıştır.

Çalışma iki bölüm ile sonuç ve değerlendirme bölümlerinden oluşmaktadır. Çalışmanın birinci bölümünde şehir içi toplu taşıma idareleri olan İETT, EGO ve ESHOT Genel Müdürlüklerinin yapısı, organizasyonu, gelir ve gider dengesi ile yıllar itibarıyla hizmet verdikleri yolcu sayıları yer almaktadır. İkinci bölümde; finansal analiz tekniklerinden çalışmada kullanılacak rasyo (oran) analizi türleri hakkında açıklamalarda bulunulmuştur. Devamında üç işletmenin mali verilerine uygulanan finansal analizler sonucunda elde edilen likidite, devir hızı ve kârlılık oranları belirtilmiştir. Son olarak elde edilen oranlar ile işletmelerin yıllar içerisinde hizmet verdiği yolcu sayısındaki arasında anlamlı bir ilişki olup olmadığı konusunda SPSS programında yapılan analizlere değinilmiştir.

Çalışmanın iki adet varsayımı ve bir adet sınırlılığı bulunmaktadır. İlk varsayım, çalışmaya konu işletmelerin kurumsal internet sitelerinde ve faaliyet raporu kitaplarında yer alan mali ve yolculuk verilerinin doğru olduğudur. İkinci varsayım, çalışmaya konu işletmelerin çalışma kapsamındaki mali bilgileri dışındaki birim yolculuk fiyatı dahil diğer bilgilerinin veri (sabit) kabul edilmesidir. Çalışmanın sınırlılığı, üç işletmenin kurumsal internet sitelerinde ve bastırdıkları bütçe, faaliyet raporu, performans programı ve kesin hesap kitaplarındaki verilerin varlığı ile ilgilidir. Bilanço verilerinin yer aldığı bazı kesin hesap tablolarının tamamı işletmelerin kurumsal sitelerinde ve bastırdıkları kitaplarda yer almamaktadır. Bu nedenle bazı veriler, işletmelerden şifahi talep edilmiştir. Bu yöntemle ulaşılan veriler de tam olarak doğru kabul edilerek çalışma kapsamına dahil edilmiştir.

1. İSTANBUL, ANKARA VE İZMİR ŞEHİRİÇİ TOPLU TAŞIMA İDARELERİ

1.1. İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri (İETT) Genel Müdürlüğü

Kuruluş ve Teşkilat Yapısı

İETT Genel Müdürlüğü, İstanbul Büyükşehir Belediyesine bağlı bir genel müdürlüktür. Belediye tüzel kişiliği haricinde ayrı bir tüzel kişiliğe ve bütçeye sahiptir. İETT'nin kuruluşu, 19'uncu yüzyılın ikinci yarısında İstanbul'da atlı tramvay seferlerini gerçekleştirmek üzere Dersaadet Tramvay Şirketi'nin kurulmasına dayanmaktadır. Kuruluş sonrasında şirket atlı tramvay seferlerine 1871 yılında başlamıştır. 1874 yılında dünyanın en eski ikinci metrosu olan Karaköy – Şişhane Tüneli hizmet vermeye başlamıştır. 20'nci yüzyıl ile birlikte şirket elektrik üretmeye başlamış, 1926 yılında ise ilk otobüsler işletmeye alınmıştır. İETT, 3645 sayılı “*İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İdareleri Teşkilât ve Tesisatının İstanbul Belediyesine Devrine Dair Kanun*” ile millileştirilmiştir (İETT, 2020: 10-23). Dolayısıyla İETT'nin kendine özel bir kuruluş kanunu olduğunu söyleyebiliriz.

1983 yılına kadar şirketin görevi şehir içi ulaşımın sağlanması ile elektrik ve havagazı üretip dağıtımının gerçekleştirilmesidir. 1980’li yılların ilk yarısında elektriğin Türkiye Elektrik Kurumuna devri, 1993’te doğalgazın devreye alınması ve havagazı üretimine son verilmesi ile birlikte İETT, nostaljik tramvay ve tarihi tünel haricinde sadece otobüs işletmeciliği görevini ifa etmeye başlamıştır (Alıcı ve Şatır, 2012: 5). 2007 yılında metrobüs hattının devreye alınması ve 2020 yılında Adalar ilçesindeki faytonların kaldırılarak elektrikli araçlarla hizmet vermeye başlanması ile İETT’nin işletmecilik ağı, hızlı otobüs işletmeciliği olan *Bus Rapid System* (BRT) ve elektrikli araç işletmeciliğini de bünyesine katarak genişlemiştir.

İETT’nin teşkilat yapısı ile ilgili olarak, 3645 sayılı teşkilat kanunu tek başına tüm organları kapsamamaktadır. Bu kanun yanında teşkilatın yapısı, 6.5.1941 tarihli ve 43 sayılı Belediye Meclis Kararıyla “*İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İşletmeleri Genel Müdürlüğü Talimatnamesi*”ndeki hükümlere göre oluşmuştur (Alıcı, 2017: 44). Bu iki düzenleme ile birlikte değerlendirdiğimizde bugünkü teşkilat yapısı, Genel Müdür, Genel Müdür Yardımcıları, Daire Başkanlıkları, Teftiş, Hukuk ve İç Denetim Birimleri, Murakıplar, İdare Encümeni ve Şube Müdürlüklerinden oluşmaktadır.

Hizmet Verilen Yolcu Sayısı ve Genel Bilgiler

İETT’nin toplam personel sayısı 5 bin 63’tür. İstanbul genelinde 15 garaj ve 3 yönetim binası ile hizmet vermektedir. Filosunda 31.12.2019 tarihi itibarıyla 3 bin 65 adet araç bulunmaktadır. Bu araçlardan 2 bin 462 adet otobüs dış hatlarda, 603 adet araç ise metrobüs hattında hizmet vermektedir. Nostaljik hatta çalışan 4 adet tramvay ve tarihi Karaköy – Şişhane hattında çalışan 2 adet tünel vagonu da yolculara hizmet vermektedir. 2019 yılında İETT otobüsleri ile 815 hat ile 5 milyon sefer yapılarak 143 milyon kilometre yol katedilmiştir. Metrobüsler ile 7 hat ile 2 milyon 600 bin sefer gerçekleştirilerek 76 milyon kilometre yol katedilmiştir (İETT, 2020: 53-54). İETT’nin 2017, 2018 ve 2019 yıllarında hizmet verdiği yolcu sayıları Tablo 1’de gösterilmektedir. Tabloda görüleceği üzere 2018 yılında yolculuk sayıları 2017 yılına göre yüzde 5.08; 2019 yılında yolculuk sayıları 2018 yılına göre yüzde 10.34 artış göstermiştir.

Tablo 1. İETT Toplam Yolculuk Sayıları

| İETT | 2017 | 2018 | 2019 |
|------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Yolculuk Sayısı (Kişi) | 498.376.591 | 523.715.266 | 577.917.839 |

Kaynak: İETT Genel Müdürlüğü 2017, 2018 ve 2019 yılı Faaliyet Raporları

Bütçe Gelir ve Gider Gerçekleşmeleri

İETT’nin 2017, 2018 ve 2019 yılı gelir ve gider bütçe gerçekleştirmeleri Tablo 2’de yer almaktadır.

Tablo 2. İETT 2017-2019 Yılları Bütçe Gelir ve Gider Gerçekleşmeleri

| Gerçekleşen Gelir (TL) | 2017 | 2018 | 2019 |
|---|----------------------|----------------------|----------------------|
| Teşebbüs ve Müliyet Gelirleri | 1.156.724.451 | 1.293.681.752 | 1.331.660.381 |
| Alınan Bağış ve Yardımlar İle Özel Gelirler | 140.112.148 | 335.000.010 | 1.158.400.000 |
| Diğer Gelirler | 37.298.319 | 83.097.995 | 77.536.692 |
| Sermaye Gelirleri | 35.260 | 8.007.480 | 0 |
| Red ve İadeler (-) | 1.227.426 | 267.887 | 540.092 |
| TOPLAM GELİR | 1.332.942.752 | 1.719.519.350 | 2.160.709.031 |
| Gerçekleşen Gider (TL) | | | |
| Personel Giderleri | 319.243.649 | 331.943.452 | 379.428.719 |
| SGK Devlet Primi Giderleri | 62.049.358 | 66.355.792 | 74.603.999 |
| Mal ve Hizmet Alım Giderleri | 1.165.082.782 | 1.365.070.229 | 1.674.796.726 |
| Faiz Giderleri | 2.412.414 | 2.613.403 | 818.457 |
| Cari Transferler | 6.405.082 | 6.224.831 | 7.530.358 |
| Sermaye Giderleri | 247.454.509 | 27.611.030 | 23.530.772 |
| Borç Verme | 6.872.832 | 0 | 0 |
| TOPLAM GİDER | 1.809.520.627 | 1.799.818.737 | 2.567.056.981 |
| GELİR GİDER FARKI | -476.577.905 | -80.299.384 | 406.347.950 |

Kaynak: İETT Genel Müdürlüğü 2017,2018 ve 2019 yılı Faaliyet Raporları

İETT'nin gelir gerçekleşmesi, 2017 ve 2018 yıllarında gider gerçekleşmesinden düşük, 2019 yılında gider gerçekleşmesinden yüksek gerçekleşmiştir. Bu durumun en büyük nedeninin “*Alınan Bağış Ve Yardımlar İle Özel Gelirler*” bütçe tertibindeki gerçekleşmenin yıllar itibarıyla dalgalanması olduğunu söyleyebiliriz. Bu tertipteki rakam, İETT'nin bağlı olduğu İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun 24'üncü maddesinin (c) bendi kapsamında İETT'ye gönderilen yardımlardan oluşmaktadır.

1.2. Ankara Elektrik, Havagazı ve Otobüs İşletme Müessesesi (EGO Genel Müdürlüğü)

Kuruluş ve Teşkilat Yapısı

EGO, İETT gibi Büyükşehir Belediyesine bağlı, belediye tüzel kişiliği haricinde ayrı bir tüzel kişiliğe ve bütçeye sahip bir genel müdürlüktür. 16.12.1942 tarihli ve 4325 sayılı “*Ankara Elektrik ve Havagazı ve Adana Elektrik Müesseselerinin İdare ve İşletmeleri Hakkında Kanun*” kapsamında kurulmuştur. Kuruluş amacı, elektrik ve havagazı hizmeti vermektir. Süreç içerisinde elektrik ve havagazı hizmeti verirken yine belediye uhdesinde olan otobüs hizmetini de üstlenmiştir. İlerleyen zaman içerisinde 1 Ocak 1950 tarihinde çıkarılan 5363 sayılı Kanunun 3'üncü maddesi uyarınca “*Ankara Otobüs İşletmesi İdaresi*”nin EGO Genel Müdürlüğüne bağlanmasıyla otobüs işletmeciliği hizmeti vermeye de başlamıştır (EGO, 2020: 21-25). İETT örneğinde olduğu gibi elektrik ve havagazının başka kurumlara devredilmesi ile sadece şehir içi ulaşım hizmeti vermeye devam etmiştir. EGO'nun teşkilat yapısı, Genel Müdür, Genel Müdür Yardımcıları, Daire Başkanlıkları, Teftiş, Hukuk ve İç Denetim Birimleri, Murakıplar, İdare Encümeni ve Şube Müdürlüklerinden oluşmaktadır.

Hizmet Verilen Yolcu Sayısı ve Genel Bilgiler

Ankara genelinde bir hizmet binası ve 5 farklı bölgedeki otobüs bölge müdürlükleri yerleşkelerine sahiptir. Otobüs işletmeciliği haricinde 4 hatta raylı sistem işletmeciliği ve 1 hatta teleferik işletmeciliği hizmetlerinde de bulunmaktadır. Filosunda 31.12.2019 tarihi itibarıyla bin 540 otobüsü bulunmaktadır. 2019 yılında 49 adet hizmet noktası vasıtasıyla 335 hatta 2 milyon 792 bin 877 sefer yapılarak 97 milyon 142 bin 499 kilometre yol katetmiştir (EGO, 2020: 27-30). 2018 yılı Sayıştay Raporundaki bilgilere göre (Sayıştay, 2019: 2) 3 bin 48 memur, 223 sözleşmeli memur, 441 işçi olmak üzere toplam 3 bin 822 personeli bulunmasına rağmen EGO'nun 2019 yılı faaliyet raporunda 562 memur, 44 sözleşmeli personel olmak üzere toplamda 606 personele sahip olduğu (EGO, 2019: 41) bilgisi yer almaktadır. EGO'nun 2017, 2018 ve 2019 yıllarında hizmet verdiği yolcu sayıları Tablo 3'te gösterilmektedir. Tabloda görüleceği üzere 2018 yılında yolculuk sayıları 2017 yılına göre yüzde 6.37; 2019 yılında yolculuk sayıları 2018 yılına göre yüzde 20.68 artış göstermiştir.

Tablo 3. EGO Toplam Yolculuk Sayıları

| EGO | 2017 | 2018 | 2019 |
|------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Yolculuk Sayısı (Kişi) | 335.812.769 | 357.231.707 | 431.125.930 |

Kaynak: EGO Genel Müdürlüğü 2017,2018 ve 2019 yılı Faaliyet Raporları

*Bütçe Gelir ve Gider Gerçekleşmeleri***Tablo 4. EGO 2017-2020 Yılları Bütçe Gelir ve Gider Gerçekleşmeleri**

| Gerçekleşen Gelir (TL) | 2017 | 2018 | 2019 |
|---|------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Teşebbüs ve Müliyet Gelirleri | 562.697.744.68 | 585.835.002.76 | 640.981.347.33 |
| Alınan Bağış Ve Yardımlar İle Özel Gelirler | 127.77 | 206.35 | 164.01 |
| Diğer Gelirler | 9.404.178.35 | 13.136.185.8 | 13.828.948.82 |
| Sermaye Gelirleri | 559.86 | 213.029.931.65 | 6.810.03 |
| Red ve İadeler (-) | -416.345.7 | 0.00 | 2.282.207.77 |
| TOPLAM GELİR | 571.686.264.96 | 812.001.326.59 | 652.535.062.42 |
| Gerçekleşen Gider (TL) | 2017 | 2018 | 2019 |
| Personel Giderleri | 33.237.197.88 | 39.131.262.2 | 42.247.337.24 |
| SGK Devlet Primi Giderleri | 5.895.818.68 | 6.574.042.71 | 8.004.007.59 |
| Mal ve Hizmet Alım Giderleri | 692.164.723.62 | 825.070.633.98 | 1.052.511.389.79 |
| Faiz Giderleri | 3.864.641.32 | 3.603.713.10 | 3.013.635.68 |
| Cari Transferler | 8.146.695.46 | 4.602.181.97 | 3.288.773.96 |
| Sermaye Giderleri | 24.701.384.46 | 103.596.056.5 | 64.417.060.53 |
| Sermaye Transferleri | 800.00 | 41.643.040.19 | 12.048.249.69 |
| TOPLAM GİDER | 768.011.261.42 | 1.024.220.930.75 | 1.190.530.454.48 |
| GELİR GİDER FARKI | -196.324.996.46 | -212.219.604.16 | -535.995.392.06 |

Kaynak: EGO Genel Müdürlüğü 2017, 2018 ve 2019 yılı Faaliyet Raporları

EGO'nun 2017, 2018 ve 2019 yılı gelir ve gider bütçe gerçekleşmeleri Tablo 4'te yer almaktadır. Gelir gerçekleşmesi, 2017, 2018 ve 2019 yıllarında yıllarında gider gerçekleşmesinden düşük gerçekleşmiştir. Giderek artan bütçe gerçekleşme açıkları, Ankara Büyükşehir Belediyesinden borçlanma yoluyla kapatılmaktadır. Faaliyet raporlarında yer alan bilgilere göre, 2017 yılında

253.328.004.98 TL, 2018 yılında 345.160.000.00 TL ve 2019 yılında 499.852.789.73 TL borçlanma yapılarak gelir ve gider dengesi sağlanmaya çalışılmıştır.

1.3. İzmir Elektrik, Su, Havagazı, Otobüs ve Trolleybüs (ESHOT) Genel Müdürlüğü

Kuruluş ve Teşkilat Yapısı

ESHOT Genel Müdürlüğü tıpkı EGO ve İETT Genel Müdürlükleri gibi Büyükşehir Belediyesine bağlı, belediye tüzel kişiliği haricinde ayrı bir tüzel kişiliğe ve bütçeye sahip bir kurumdur. ESHOT'un tarihi, 1943 yılında çıkarılan 4483 sayılı kanunla satın alınan "*İzmir Tramvay ve Elektrik Türk Anonim Şirketi*" ile 1947 yılında çıkarılan 4583 sayılı kanunla satın alınan "*İzmir Suları Türk Anonim Şirketi*"nin İzmir Belediyesine bağlanmasına dayanmaktadır (Alıcı, 2017: 55). Bu gelişmeler sırasında havagazı hizmeti de elektrik ve tramvay işletmelerine bağlanmıştır (Tekeli, 2009: 75). İlerleyen dönemlerde İETT ve EGO örneklerinde olduğu gibi havagazı ve elektrik hizmetleri, ESHOT'un faaliyet alanından çıkmıştır. ESHOT, kuruluşunda su ile ilgili görev ve yetkileri olması nedeniyle kuruluş felsefesi olarak İETT ve EGO'dan farklılık göstermektedir.

ESHOT'un yönetimi genel itibarıyla, 11.06.1957 tarihli ve 9630 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren "*İzmir Elektrik, Su, Havagazı, Otobüs ve Trolleybüs Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Vazifeleri Hakkındaki Talimatname ve Görev, Yetki ve Çalışma Yönetmeliği*"ne göre dizayn edilmektedir. Yönetmelik yıllar içerisinde değişerek varlığını sürdürmüştür. Teşkilat yapısı içerisinde yapılacak değişiklikler için İzmir Büyükşehir Belediye Meclisi kararı alınmaktadır. Daire Başkanlıklarının kurulması ya da kaldırılması düzeyinde yapılan değişiklikler için Yönetmelik, İzmir Büyükşehir Belediye Meclisinde oylanmaktadır. Son olarak yürürlükte olan düzenleme, 25.11.2020 tarihli ve 1089 sayılı "*İzmir Büyükşehir Belediyesi Elektrik, Su, Havagazı, Otobüs, Trolleybüs Genel Müdürlüğü Kuruluş, Görev, Yetki ve Çalışma Yönetmeliği*"dir. ESHOT'un teşkilat yapısında diğer iki şehir içi ulaşım işletmesinde var olan murakıplar yer almamaktadır. Bu farklılığın haricinde genel olarak teşkilat yapısı İETT ve EGO örneklerinde olduğu gibi Genel Müdür, Genel Müdür Yardımcıları, Daire Başkanlıkları, Teftiş, Hukuk ve İç Denetim Birimleri, İdare Encümeni ve Şube Müdürlüklerinden oluşmaktadır.

Hizmet Verilen Yolcu Sayısı ve Genel Bilgiler

ESHOT'ta 2019 yılı sonu itibarıyla 303 memur, 90 sözleşmeli personel ve 3 bin 882 şirket personeli olmak üzere toplam 4 bin 275 personel görev yapmaktadır. İzmir genelinde 20 hizmet binası, 7 garaj, 5 atölye ile hizmet vermektedir. Filosunda bulunan bin 565 otobüs ile 337 hatta sefer gerçekleştirilmektedir (ESHOT, 2020: 11-29). ESHOT'un 2017, 2018 ve 2019 yıllarında hizmet verdiği yolcu sayıları Tablo 5'te gösterilmektedir.

Tablo 5. ESHOT Toplam Yolculuk Sayıları

| ESHOT | 2017 | 2018 | 2019 |
|------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Yolculuk Sayısı (Kişi) | 248.000.000 | 243.000.000 | 247.000.000 |

Kaynak: ESHOT Genel Müdürlüğü 2017,2018 ve 2019 yılı Faaliyet Raporları

2018 yılında yolculuk sayıları 2017 yılına göre yüzde 2.02 azalış; 2019 yılında yolculuk sayıları 2018 yılına göre yüzde 1.64 artış göstermiştir.

Bütçe Gelir ve Gider Gerçekleşmeleri

ESHOT'un 2017, 2018 ve 2019 yılı gelir ve gider bütçe gerçekleştirmeleri Tablo 6'da yer almaktadır.

Tablo 6. ESHOT 2017-2019 Yılları Bütçe Gelir ve Gider Gerçekleşmeleri

| Gerçekleşen Gelir (TL) | 2017 | 2018 | 2019 |
|---|-----------------------|-----------------------|-------------------------|
| Teşebbüs ve Mülkiyet Gelirleri | 387.537.239.91 | 443.390.942.53 | 468.849.830.97 |
| Alınan Bağış Ve Yardımlar İle Özel Gelirler | 342.155.000.00 | 351.576.350.88 | 513.222.406.28 |
| Diğer Gelirler | 5.563.031.58 | 16.310.767.18 | 21.682.519.17 |
| Red ve İadeler (-) | 91.299.93 | 126.394.83 | 325972.61 |
| TOPLAM GELİR | 735.163.971.56 | 811.278.060.59 | 1.003.428783.81 |
| Gerçekleşen Gider (TL) | | | |
| Personel Giderleri | 26.595.731.83 | 29.419.903.80 | 38.974.742.54 |
| SGK Devlet Primi Giderleri | 4.083.862.94 | 4.546.931.22 | 5.573.496.43 |
| Mal ve Hizmet Alım Giderleri | 610.839.936.84 | 732.882.672.06 | 946.452.623.21 |
| Faiz Giderleri | 19.094.365.20 | 20.790.949.78 | 32.882.357.75 |
| Cari Transferler | 1.631.101.70 | 2.577.418.95 | 2.921.453.47 |
| Sermaye Giderleri | 53.149.074.32 | 19.759.405.95 | 31.570.087.63 |
| Borç Verme | 16.373.440.00 | 28.028.000.00 | 30.943.740.00 |
| TOPLAM GİDER | 731.767.512.83 | 838.005.281.76 | 1.089.321.501.03 |
| GELİR GİDER FARKI | 3.396.458.73 | -26.727.221.17 | -85.892.717.22 |

Kaynak: ESHOT Genel Müdürlüğü 2017, 2018 ve 2019 yılı Faaliyet Raporları

ESHOT'un gelir gerçekleşmesi, 2017 yılında gider gerçekleşmesinden yüksek, 2018 ve 2019 yıllarında gider gerçekleşmesinden düşük gerçekleşmiştir. İETT ve EGO örneklerinde olduğu gibi ESHOT'un bağlı olduğu İzmir Büyükşehir Belediyesi, toplu taşımayı alınan bağış ve yardımlar ile özel gelirler bütçe tertibi gerçekleşmesinden görüleceği üzere sübvansede etmektedir. 2017 ve 2018 yıllarında yolculuk gelirlerinin de içerisinde yer aldığı teşebbüs ve mülkiyet gelirleri, Büyükşehir Belediyesi'nden alınan yardımlardan yüksek iken, 2019 yılında teşebbüs ve mülkiyet geliri, Büyükşehir desteğinden düşük seviyede kalmıştır. Bir başka deyişle 2019 yılında yolculuk gelirlerinin toplam gelir içerisindeki payı, Büyükşehir Belediyesi'nden alınan yardımların altına düşmüştür.

2. TOPLU TAŞIMA İDARELERİNİN FİNANSAL RASYOLARI VE HİZMET VERİLEN YOLCU SAYISI ARASINDAKİ İLİŞKİ

Çalışmanın bu bölümünde üç işletmenin 2017, 2018 ve 2019 yıllarına ait bilançolarındaki verilerden finansal analiz yoluyla elde edilen likidite, devir hızı ve kârlılık oranları ortaya konulmuştur. Devamında bu oranlar ile yolculuk sayıları arasında anlamlı bir ilişki olup olmadığı incelenmiştir.

2.1. Likidite Oranları

İşletmelerin kısa vadeli borçlarını ödeyebilme kapasitesinin ortaya konulmasında ve sermayesinin ne kadar yeterli olduğunun belirlenmesinde bilançolardaki kalemler vasıtasıyla hesaplanan likidite oranları kullanılır. Asit test oranı, cari oran ve nakit oran, en fazla kullanılan likidite oranlarıdır (Gündoğdu, 2020: 95). Tablo 7’de İETT, EGO ve ESHOT’un 2017, 2018 ve 2019 yılları arasındaki likidite oranları yer almaktadır. Oranlar, çalışmaya konu işletmelerin kesinhesap verilerinden alınarak hesaplanmıştır.

Tablo 7. İETT, EGO ve ESHOT Likidite Oranları Tablosu (2017-2019)

| | | 2017 | 2018 | 2019 | Yıl Ortalaması |
|------------------------|--------------------------|-------------|-------------|-------------|----------------|
| Cari Oran | İETT | 0.10 | 0.10 | 0.18 | 0.13 |
| | EGO | 0.10 | 0.09 | 0.06 | 0.08 |
| | ESHOT | 1.05 | 1.06 | 0.67 | 0.93 |
| | Sektör Ortalaması | 0.41 | 0.41 | 0.30 | 0.38 |
| Asit Test Oranı | İETT | 0.09 | 0.09 | 0.17 | 0.11 |
| | EGO | 0.08 | 0.06 | 0.03 | 0.05 |
| | ESHOT | 0.90 | 0.89 | 0.56 | 0.79 |
| | Sektör Ortalaması | 0.35 | 0.34 | 0.25 | 0.31 |
| Nakit Oran | İETT | 0.00 | 0.01 | 0.03 | 0.01 |
| | EGO | 0.01 | 0.01 | 0.01 | 0.01 |
| | ESHOT | 0.05 | 0.05 | 0.04 | 0.05 |
| | Sektör Ortalaması | 0.02 | 0.02 | 0.03 | 0.02 |

Kaynak: İETT, ESHOT, EGO 2017, 2018 ve 2019 yılı Bilançolarından hesaplanan verilerle tarafımdan oluşturulmuştur.

Cari oran, dönen varlıkların kısa vadeli yabancı kaynaklara oranlanması ile bulunur. İşletmelerin varlıklarının yükümlülüklerinin ne kadarını karşılayabileceğini dolayısıyla işletmenin finansal gücünü gösterir. Bu oranın 2 olması hedeflenmektedir (Düzakın, 2014: 72). İETT’nin cari oranı yıllar itibarıyla artış; EGO’nun cari oranı azalış göstermiş, ESHOT’un cari oranı dalgalı bir seyir izlemiştir. ESHOT’un cari oranı İETT ve EGO’dan yüksektir. Sektör ortalaması 0.38’dir (Tablo 7). Basit bir şekilde cari oranları değerlendirmemiz gerekirse sektör ortalamasının 1 liralık borcuna karşılık 38 kuruşluk varlığı olduğunu söyleyebiliriz. 2017-2019 cari oran ortalamasına baktığımızda 1 liralık borca karşılık İETT’nin 13 kuruşu, EGO’nun 8 kuruşu, ESHOT’un 93 kuruşu bulunmaktadır. Cari oran konusunda ESHOT, en iyi konumda iken son yıldaki düşüşü ciddi orandadır.

Hassas oran ya da çabuk oran olarak da adlandırılan asit test oranı, likiditenin değerlendirilmesinde kullanılan bir başka orandır. Cari orandan farkı, dönen varlıklardan stokların çıkarılması sonrasında kalan rakamın kısa vadeli yabancı kaynaklara bölünmesidir. Bu oranın 1 olması

beklenir (Aydın vd., 2004: 90). Asit test oranını, cari oranda likiditenin yüksek olarak yorumlanması ile ilgili hata payını düşürmek için, stoklar hariç likit oran hesaplaması olarak değerlendirilebiliriz. Sektör ortalaması 0.31'dir. İETT'nin asit test oranı yıllar itibarıyla artış; EGO ve ESHOT'un asit test oranı azalış göstermiştir (Tablo 7). Sektörde asit test oranı en iyi olan ESHOT'tur. ESHOT'un cari oranı 2017'ye göre 2018'de artarken, asit test oranının düşmesini 2018 yılında stoklara daha fazla yatırım yaptığı şeklinde yorumlayabiliriz.

Likidite oranları arasında sadece işletmenin hazır değerlerini değerlendiren ve bunun kısa vadeli yabancı kaynakların ne kadarını karşıladığını belirleyen oran, nakit orandır (Aydın vd., 2014: 83). Nakit oranının hesaplanmasında menkul kıymetler de hazır değerler ile toplanırken, çalışmamız kapsamındaki kamu işletmelerinde menkul kıymetler kullanılmadığından sadece hazır değerler dikkate alınmıştır. Her üç işletmenin de 1 liralık kısa vadeli borçlarına karşılık çok düşük seviyede hazır değerlere sahip olduğu görülmektedir. 2019 yılında düşüş yaşasa da ESHOT'un nakit oranı sektör ortalamasının yaklaşık iki kat üzerindedir. İETT, 2019 yılında ciddi bir yükseliş göstermiştir.

2.2. Kârlılık Oranları

Kârlılık ya da diğer bir adıyla rantabilite oranları, işletmelerin kâr/zarar durumu ile ilgili oran grubudur (Aktan ve Bodur, 2006: 59). İşletmelerin birinci amacı kâr elde etmektir. Kârlılık oranları, kârın verimli olarak değerlendirilip değerlendirilmediğini ölçmektedir.

Tablo 8. İETT, EGO ve ESHOT Kârlılık Oranları Tablosu (2017-2019)

| | | 2017 | 2018 | 2019 | Yıl Ortalaması |
|----------------------------------|--------------------------|--------------|--------------|--------------|----------------|
| Mali Rantabilite | İETT | -0.14 | -0.11 | 0.04 | -0.07 |
| | EGO | 0.17 | -0.23 | -1.21 | -0.43 |
| | ESHOT | 0.25 | -0.22 | -2.64 | -0.87 |
| | Sektör Ortalaması | 0.09 | -0.18 | -1.27 | -0.46 |
| Ekonomik Rantabilite | İETT | -0.09 | -0.07 | 0.02 | -0.05 |
| | EGO | -0.16 | -0.06 | -0.09 | -0.10 |
| | ESHOT | 0.12 | -0.09 | -0.63 | -0.20 |
| | Sektör Ortalaması | 0,05 | 0,07 | -0,23 | -0,12 |
| İşlem Hacmi Rantabilitesi | İETT | -0.58 | -0.35 | 0.13 | -0.27 |
| | EGO | -0.45 | -0.41 | -0.97 | -0.61 |
| | ESHOT | 0.15 | -0.09 | -0.63 | -0.19 |
| | Sektör Ortalaması | -0.29 | -0.28 | -0.49 | -0.36 |

Kaynak: İETT, ESHOT, EGO 2017, 2018 ve 2019 yılı Bilançolarından hesaplanan verilerle tarafımdan oluşturulmuştur.

Çalışmamızda kârlılık oranlarından mali, ekonomik ve işlem hacmi rantabiliteleri kullanılmıştır. Mali rantabilite, dönem net kârı ya da zararının özkaynaklara bölünmesi yoluyla elde edilir. Bir birim işletme sermayesine ne kadar kâr düştüğünü göstermektedir (Çabuk, 2019: 82). Başka bir deyişle işletmenin bir birimlik özkaynağının ne kadarının kâra dönüştüğünü gösterir. Şehir içi toplu taşıma hizmeti bir kamu hizmetidir. Dolayısıyla şehir içi toplu taşıma hizmetinin özel sektördeki işletmelerden en önemli farkı kârlılığı değil kamu yararını ön planda tutmasıdır. Buna rağmen finansal kârlılık, kamu

idarelerinde takip edilmesi gereken bir göstergedir. Sektörün mali rantabilite ortalaması -0.46'dır. Her üç işletmenin oranları çok düşük olmakla birlikte İETT'de iyileşme gözlemlenmektedir (Tablo 8).

Ekonomik rantabilite oranı, işletmenin kâr ya da zararının pasif toplamına bölünmesi ile bulunur. Oranın yüksek çıkması istenen bir durumdur (Çömlekçi, 2004: 244). Sektör ortalaması -0.12'dir. İETT'nin ekonomik rantabilite oranı yıllar içinde artış; ESHOT ve EGO'nun ekonomik rantabilite oranı yıllar içerisinde azalış göstermiştir (Tablo 8).

İşlem hacmi rantabilitesi işletmenin faaliyetlerinin kârlılığını göstermektedir. Kâr ya da zararın satışlara oranlanması ile bulunmaktadır. Hem kâr hem de satış ile ilgili bir rasyo olduğu için işletme politikalarının ne doğrultuda olduğu yönünde önemli bilgiler içermektedir (Ergüler, 2017: 144). Aynı ekonomik rantabilite oranında olduğu gibi İETT'nin işlem hacmi rantabilitesi artış; EGO ve ESHOT'un işlem hacmi rantabilite oranları azalış göstermektedir. Sektör ortalaması -0.36'dır (Tablo 8).

2.3. Devir Hızı Oranları

Devir hızı oranları, işletmelerin varlıklarını ne ölçüde verimli kullandıklarını ölçmede kullanılan oranlardır (Gündoğdu, 2020: 95). Çalışmamızda İETT, ESHOT ve EGO'nun 2017, 2018 ve 2019 yılları arasındaki özkaynak devir hızı, aktif devir hızı ve duran varlık devir hızı oranlarına yer verilmiştir.

Tablo 9. İETT, EGO ve ESHOT Devir Hızı Oranları Tablosu (2017-2019)

| | | 2017 | 2018 | 2019 | Yıl Ortalaması |
|--------------------------------|-------|-------------|-------------|--------------|----------------|
| Özkaynak Devir Hızı | İETT | 0.24 | 0.31 | 0.29 | 0.28 |
| | EGO | -0.37 | 0.57 | 1.27 | 0.49 |
| | ESHOT | 1.67 | 2.39 | -4.19 | -0.04 |
| Sektör Ortalaması | | 0.51 | 1.39 | -0.87 | 0.24 |
| Aktif Devir Hızı | İETT | 0.16 | 0.19 | 0.19 | 0.18 |
| | EGO | 0.36 | 0.14 | 0.09 | 0.20 |
| | ESHOT | 0.78 | 0.93 | 1.00 | 0.90 |
| Sektör Ortalaması | | 0.43 | 0.42 | 0.42 | 0.42 |
| Duran Varlık Devir Hızı | İETT | 0.17 | 0.20 | 0.19 | 0.19 |
| | EGO | 0.45 | 0.15 | 0.10 | 0.23 |
| | ESHOT | 1.31 | 1.66 | 1.83 | 1.60 |
| Sektör Ortalaması | | 0.64 | 0.67 | 0.70 | 0.67 |

Kaynak: İETT, ESHOT, EGO 2017, 2018 ve 2019 yılı Bilançolarından hesaplanan verilerle tarafımdan oluşturulmuştur.

Özkaynak devir hızı, net satışların özkaynaklara oranlanması ile bulunan bir orandır. Sektör ortalaması 0.24'tür. İETT'nin yıllar itibarıyla özkaynak devir hızı oranları belli bir seviyede bulunurken, EGO'nun oranları artış, ESHOT'un oranları azalış göstermektedir (Tablo 9). ESHOT'un özkaynak devir hızının 2019 yılında eksi olmasının nedeni bilançosunda özkaynak rakamının eksi olmasıdır (ESHOT, 2020: 63).

Aktif devir hızı oranı, net satışların aktif toplamına bölünmesi sonucunda ulaşılan bir orandır. Aktif verimliliğinin ölçülmesinde kullanılır. Sektörüne göre derecesi değişiklik gösterse de düşük aktif devir hızı oranı, işletmenin aktiflerinin etkin bir şekilde kullanılmadığı anlamına gelir (Gündoğdu, 2020:

101). Aktiflerini en etkili kullanan toplu taşıma idaresi ESHOT'tur. ESHOT'un aktif devir hızı oranı sektör ortalamasının iki katı seviyededir. EGO'nun aktif devir hızı oranı azalış göstermektedir.

Duran varlık devir hızı oranına, net satışların duran varlıklara bölünmesi sonucunda ulaşılır. Duran varlıklar demirbaş, bina ve hakları gibi varlıklardan oluşmaktadır. Toplu taşıma idarelerinin hizmet verdiği otobüsler ile genel olarak parklanmada kullandığı garajlar duran varlıklar grubu içerisinde yer almaktadır. Duran varlık devir hızı oranının yüksek çıkması, işletmelerin duran varlıklarını etkin kullandığını gösterir. Duran varlıklarını en etkili kullanan toplu taşıma idaresi ESHOT'tur (Tablo 9).

2.4. Yolcu Sayısı ile Finansal Rasyolar Arasındaki İlişki

İETT, EGO ve ESHOT'un 2017, 2018 ve 2019 yıllarında hizmet verdikleri yolcu sayısı ile likidite, kârlılık ve devir hızı oranları arasında ilişki olup olmadığı SPSS programında yapılan analizler sonucunda ortaya konulmuştur. Bunun için ilk olarak likidite, kârlılık ve devir hızı oranlarının normal dağılım gösterip göstermediği SPSS programında yapılan Skewness ve Kurtosis Analizleri vasıyasıyla belirlenmiştir.

Tablo 10. Oranların Skewness ve Kurtosis Analizi Tablosu

| Ana Oranlar | Alt Oranlar | Skewness | Kurtosis | Normal Dağılım | Uygulanan Analiz |
|---------------------|---------------------------|----------|----------|----------------|------------------|
| Likidite Oranları | Cari Oran | 1.062 | -.839 | + | Pearson |
| | Asit Test Oranı | 1.061 | -.807 | + | Pearson |
| | Nakit Oran | .403 | -1.756 | - | Spearman |
| Kârlılık Oranları | Mali Rantabilite | 1.927 | 5.560 | - | Spearman |
| | Ekonomik Rantabilite | -2.115 | 5.778 | - | Spearman |
| | İşlem Hacmi Rantabilitesi | -.033 | -.438 | + | Pearson |
| Devir Hızı Oranları | Özkaynak Devir Hızı | -1.807 | 4.606 | - | Spearman |
| | Aktif Devir Hızı | -1.415 | .633 | + | Pearson |
| | Duran Varlık Devir Hızı | .916 | -1.218 | + | Pearson |

Kaynak: SPSS programına girilen verilerin analizi sonucunda tarafımdan oluşturulmuştur.

Tablo 10'da görüleceği üzere SPSS programında yapılan Skewness ve Kurtosis analizlerine göre -1.5 ile +1.5 arasında dağılım gösteren cari, asit test oranları, işlem hacmi rantabilitesi, aktif devir ve duran varlık devir hızı oranlarının normal dağılım gösterdikleri (Tabachnick ve Fidell, 2013) kabul edilerek korelasyon yöntemlerinden pearson analizine tabi tutulmuştur. Skewness ve kurtosis analizlerine göre -1.5 ile +1.5 aralığı haricinde dağılım gösteren nakit oran, mali ve ekonomik rantabilite ile özkaynak devir hızı oranlarının anormal dağılım gösterikleri kabul edilerek korelasyon yöntemlerinden spearman analizine tabi tutulmuştur.

Tablo 11. Yolculuk Sayısı İle Finansal Analizler Arasındaki İlişki Tablosu

| Ana Oranlar | Alt Oranlar | Sig. (2 tailed) | Pearson | Spearman |
|---------------------|---------------------------|-----------------|---------|----------|
| Likidite Oranları | Cari Oran | .889 | -.054 | |
| | Asit Test Oranı | .916 | .041 | |
| | Nakit Oran | .520 | | .248 |
| Kârlılık Oranları | Mali Rantabilite | .546 | | -.233 |
| | Ekonomik Rantabilite | .300 | 5.778 | .290 |
| | İşlem Hacmi Rantabilitesi | .878 | -.060 | |
| Devir Hızı Oranları | Özkaynak Devir Hızı | .576 | | -.217 |
| | Aktif Devir Hızı | .007 | -.821 | |
| | Duran Varlık Devir Hızı | .019 | -.231 | |

Kaynak: SPSS programına girilen verilerin analizi sonucunda tarafımdan oluşturulmuştur.

SPSS programında gerçekleştirilen korelasyon analizine göre anlamlılık değeri olan Sig. (2 tailed), likidite oranlarında ve kârlılık oranlarında anlamlılık değeri olan .05'in (Coşkun vd., 2015) üzerinde gerçekleşmiştir. Devir hızı oranlarının çoğunda ise anlamlılık değeri .05'in altında gerçekleşmiştir. Buna göre toplu taşıma işletmelerinin hizmet sunduğu yolcuların sayısı ile likidite oranları ve kârlılık oranları arasında anlamlı bir ilişki olmadığı; devir hızı oranlarından aktif ve duran varlık devir hızı arasında anlamlı bir ilişki olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

İETT, EGO ve ESHOT kanunla kurulmuş, kamu tüzel kişiliğine ve ayrı bütçeye sahip Türkiye'nin en büyük şehirlerinde faaliyet gösteren bir buçuk asra sahip köklü toplu ulaşım idareleridir. Özel sektördeki işletmelerden farklı olarak öncelikli amaçları kâr elde etmek olmasa da bilanço ve mali tabloları düzenlenmekte ve belirli aralıklarla kamuoyuna açıklanmaktadır. Kanun koyucu, 20'nci yüzyılın ortalarına kadar üç büyük şehirdeki elektrik, havagazı, aydınlatma, ulaşım hatta ESHOT örneğinde olduğu gibi su ihtiyacının temini için nevi şahsına münhasır bu işletmeleri kurmuştur. Kanun koyucunun, bu işletmelere elektrik ve havagazı gibi geliri yüksek alanlarda yetki verirken aynı zamanda finansal açıdan sürekli açık veren şehir içi ulaşım hizmeti ile ilgili yetki ve sorumluluk da vererek mali açıdan bir denge gözettiğini ileri sürebiliriz.

Zamanla elektrik, havagazı ve hatta su ile ilgili görevlerin bu işletmelerden alınarak sadece şehir içi ulaşım hizmetinin bırakılması, üç büyük şehrin çeperlere doğru genişlemesi ile oluşan yeni hat talepleri ile akaryakıt ve yedek parça gibi dövize bağlı artan girdi maliyetleri, işletmelerin finansal dengelerini sağlayamamalarına; bağlı oldukları Büyükşehir Belediyelerinden sürekli finansal desteğe muhtaç olmalarına yol açmıştır.

Şehir içi toplu taşıma işletmelerinin hizmet verdiği yolcu sayısı yıldan yıla farklılık göstermekte, istikrarlı bir şekilde büyüyen kentleşmeye bağlı olarak genişleyen sorumluluk alanı nedeniyle genellikle artış göstermektedir. Çalışmamızda İstanbul, Ankara ve İzmir'de şehir içi toplu taşıma hizmeti veren işletmelerin hizmet verdiği yolcu sayıları ile bilançolarından elde edilen likidite, kârlılık ve devir hızı oranları arasında anlamlı ilişki olup olmadığı incelenmiştir.

SPSS programında gerçekleştirilen korelasyon analizine göre anlamlılık değeri olan Sig. (2 tailed), likidite oranlarından cari oranda .889; asit test oranında .916; nakit oranda .520; karlılık oranlarından mali rantabilite oranında .546; ekonomik rantabilite oranında .300 ve işlem hacmi rantabilitesi oranında .878 olduğu için anlamlılık değeri olan .05'in üzerinde kalmıştır. Buna göre toplu taşıma işletmelerinin yolculuk sayıları ile likidite oranları ve karlılık oranları arasında anlamlı bir ilişki olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

Korelasyon analizine göre anlamlılık değeri olan Sig. (2 tailed), devir hızı oranlarından özkaynak devir hızı oranında .576; aktif devir hızı oranında .007; duran varlık devir hızı oranında .019 olarak ölçülmüştür. Özkaynak devir hızı oranında Sig. (2 tailed) anlamlılık değeri olan .05'in üzerinde kaldığı için hizmet verilen yolcu sayısı ile özkaynak devir hızı oranı arasında anlamlı bir ilişki olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Aktif devir hızı ve duran varlık devir hızı Sig. (2 tailed) anlamlılık değeri olan .05'in altında kaldığı için hizmet verilen yolcu sayısı ile özkaynak devir hızı oranı arasında anlamlı bir ilişki olduğu tespit edilmiştir.

Sonuç olarak çalışmamız kapsamında incelediğimiz şehir içi toplu taşıma idarelerinin likidite ve karlılık oranlarının hizmet verdikleri yolcu sayısı ile aralarında anlamlı bir ilişki olmadığını, devir hızı oranları ile arasında anlamlı bir ilişki olduğunu, aktif devir hızının Pearson değerinin -1'e daha yakın olması nedeniyle aktif devir hızı ile hizmet verilen yolculuk sayısı arasında duran varlık devir hızına oranla daha yüksek korelasyon bulunduğunu söyleyebiliriz.

KAYNAKÇA

- Aktan, B. ve Bodur, B. (2006). Oranlar aracılığı ile finansal durumunuzu nasıl çözümlersiniz? Küçük işletmeler için bir rehber. *Journal of Yaşar University*, 1(1), 49-67.
- Alicı, O. V. (2017). *Özel amaçlı metropoliten kuruluşlar*. İstanbul: Orion Kitabevi.
- Alicı, O. V. ve Şatır, A. İ., (2012). Türk kamu yönetimi sistematğinde özel amaçlı metropoliten yönetim kuruluşlarının analizi. *Mevzuat Dergisi*, Yıl 15, (174), 1-15.
- Aydın, N. vd., (2004). *Finansal yönetim*. Eskişehir : Anadolu Üniversitesi Yayını No: 1465, Açıköğretim Fakültesi Yayını No: 779.
- Aydın, N. vd., (2014) *Finansal yönetim*. Eskişehir : Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2577, Açıköğretim Fakültesi Yayını No: 1547.
- Coşkun, R., Altunışık, R., Bayraktaroğlu, S., Yıldırım, E. (2015). *Sosyal bilimlerde araştırma yöntemleri*. Sakarya: Sakarya Kitabevi.
- Çabuk, A. (2019). *Finansal tablolar analizi*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2996, Açıköğretim Fakültesi Yayını No: 1949.
- Çömlekçi, F. (2004). *Muhasebe denetimi ve mali analiz*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını No: 1585, Açıköğretim Fakültesi Yayını No: 839.
- Düzakın, H. G. (2014). *İşletme finansmanı excel çözümlü örneklerle (2.Baskı)*. Ankara: Seçkin Yayınevi.
- EGO (2018). *Ego genel müdürlüğü 2017 yılı faaliyet raporu*. Ankara.
- EGO (2019). *Ego genel müdürlüğü 2018 yılı faaliyet raporu*. Ankara.
- EGO (2020). *Ego genel müdürlüğü 2019 yılı faaliyet raporu*. Ankara.
- Ergüler, K. (2017). Finansal risk yönetimi ve finansal analiz İtt işletmeleri genel müdürlüğüne yönelik bir uygulama. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). İstanbul Arel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

- ESHOT (2018). *Eshot genel müdürlüğü 2017 yılı faaliyet raporu*. İzmir.
- ESHOT (2019). *Eshot genel müdürlüğü 2018 yılı faaliyet raporu*. İzmir.
- ESHOT (2020). *Eshot genel müdürlüğü 2019 yılı faaliyet raporu*. İzmir.
- Gündoğdu, A. (2020). Finansal analiz. A. Gündoğdu (Ed.). *Finansal yönetim temel teoriler ve açıklamalı örnekler* içinde (ss. 91-107). Ankara: Seçkin Yayınları.
- İETT (2018). *İett genel müdürlüğü 2017 yılı faaliyet raporu*. İstanbul.
- İETT (2019). *İett genel müdürlüğü 2018 yılı faaliyet raporu*. İstanbul.
- İETT (2020). *İett genel müdürlüğü 2019 yılı faaliyet raporu*. İstanbul.
- Sayıştay (2019). *Ankara elektrik havagazi ve otobüs işletme müessesesi genel müdürlüğü (Ego) 2018 yılı düzenlilik raporu*. Ankara.
- Tabachnick, B. G. & Fidell, L. S. (2013). *Using multivariate statistics (6th ed.)*, Boston: Allyn and Bacon.
- Tekeli, İ., (2009). *Cumhuriyetin belediyeçilik öyküsü (1923-1990)*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.