

UÇAK SAHİPLİĞİ AÇISINDAN TÜRK HAVACILIK ŞİRKETLERİ ÜZERİNDE BİR ARAŞTIRMA¹

Dr. Hakan RODOPLU²

Arş. Gör. Güler POLAT³

Öğr. Gör. Doğan KILIÇ⁴

ÖZET

Havacılık sektörü büyük yatırımlar gerektiren, buna karşın kârlılığı küresel ölçekte yüzde 10'lara erişmeyen ve her türlü ekonomik/siyasi istikrarsızlıktan kolaylıkla etkilenebilen sektördür. İşletmeler, bu koşullar altında rekabet ederken, aynı zamanda sürekli gelişen teknolojiye ayak uydurmak ve yeni yatırımlar yaparak büyümek zorundadırlar. İşletmeler açısından finansal olanaklarının önemli bir kısmının uçak sahipliğine ayrılması rasyonel değildir. Havayolu şirketleri operasyonlarının temel ve en yüksek maliyetli unsuru olan uçakları, farklı biçimlerdeki leasing alternatifleri aracılığıyla operasyonlarına katmaktadırlar.

Leasing, işletmeler için alınmak istenilen eşya, araç ve makinenin leasing firması tarafından satın alınarak, ihtiyacı olan işletmeye kiralanmasını kapsayan bir sözleşme olup, genellikle yüksek maliyet içeren duran varlıklar için başvurulmuş bir finansman yoludur. Leasingin öne çıkan iki türü finansal ve operasyonel leasing olup havayolu işletmeleri açısından finansal leasing görece daha çok tercih edilen bir yöntemdir.

Havayolu şirketleri filolarının önemli bölümü farklı leasing yöntemleriyle edinilmiş uçaklardan oluşmaktadır. Örneğin, Türk Hava Yolları'nın filosunda 330 adet uçağı bulunurken bu uçaklardan sadece 37 tanesi kendisine aittir. Geri kalan 207 uçağı finansal leasing, 86 uçağı ise operasyonel leasing yöntemi ile filosuna katmıştır.

Bu çalışmada Türkiye'de faaliyet gösteren THY, Pegasus, Atlas Global ve Corendon gibi havayollarının filo yapısı incelenmiş ve uyguladıkları finansal yöntemlerle ilgili analizlerde bulunulmuştur. Araştırma yöntemi olarak veri analizi uygulanmıştır. Araştırmanın sonunda, uçak alımlarında şirketlerin finansal durumlarına ve büyüklüğüne göre kullandıkları leasing yöntemlerinin farklılık gösterdiği görülmüştür.

Anahtar Kelimeler: Havayolu, Leasing, Uçak Kiralama, Finansal Kiralama

¹ Bu makale, 1-2 Aralık 2018 tarihleri arasında İstanbul'da düzenlenen 5. International Congress of Management Economy and Policy Kongresinde sunulan bildiriden geliştirilmiştir.

² Kocaeli Üniversitesi HUBF, hakan.rodoplu@gmail.com

³ İstanbul Gelişim Üniversitesi UBYO, guler1345@gmail.com

⁴ İstanbul Gelişim Üniversitesi İGMYO, dogankilicrn@gmail.com

A RESEARCH ON TURKISH AVIATION COMPANIES IN TERMS OF THE AIRCRAFT OWNERSHIP

ABSTRACT

The aviation sector is a sector that requires large investments and whose profitability is not high on a global scale and can be easily affected by any economic / political instability. Under these conditions, businesses have to keep up with the constantly developing technology, make new investments and grow by competition.

The most important cost items of airline companies are personnel expenses, aircraft and fuel costs. It is unreasonable for businesses to use most of their financial means to buy aircraft. Airline companies are the main and most costly elements of their operations by adding them to their operations through different forms of leasing alternatives. Leasing is a contract that involves the purchase of a certain item, vehicle and machine that the company wants to buy and which are required to be purchased. Two of the most prominent types of leasing are operational leasing with financial leasing and financial leasing is a more preferred method for airlines.

A significant part of the airline fleet consists of airplanes acquired through different leasing methods. For example, Turkish Airlines has 330 aircraft in its fleet, but only 37 of these aircraft belong to it. The company has added 207 aircraft to its fleet through financial leasing and 86 aircraft by operational leasing or wet-lease method.

In this study, operating in Turkey, Turkish Airlines, Pegasus, Atlas Global and Onur Air examined the structure of the fleet owned by the airline company like have been made in the financial analysis of their treatment. Data analysis was used as a research method. At the end of the study, it was found that airline companies preferred more financial leasing method in aircraft purchases and this method was more advantageous in terms of cost compared to other substitution methods.

Keywords: Leasing, Airline, Aircraft

GİRİŞ

Modern anlamda ilk kez 1930’lu yıllarda Amerika Birleşik Devletleri’nde ortaya çıkan leasing, daha sonraki yıllarda gelişen teknolojinin yardımı ile beraber küreselleşen dünyada, sermaye hareketlerinin serbestleşmesine paralel biçimde gelişen ve çeşitlenen finansal araçların günümüzde en yaygın kullanılan bir türü halini almıştır. Bazı kaynaklara göre tarihin ilk dönemlerinden beri kullanıldığı söylenen bu kavramın tarihçesi çok eskiye dayanmaktadır. Hatta M.Ö 350’li yıllarda Aristoteles ‘‘zenginlik bir şeye sahip olmaktan çok onu kullanmakta yatar’’ ifadesiyle, mülkiyet hakkından ziyade söz konusu malın kullanım hakkına sahip olmanın daha avantajlı olduğunu vurgulamıştır. Günümüzde işletmeler çok yüksek sermaye gereksinimi doğuran yatırımları için yaygın biçimde, yatırım aracının mülkiyetini edinmek yerine farklı alternatiflerle leasing yoluna gitmektedirler.

Hava taşımacılığı, leasing yönteminin oldukça yaygın olarak kullanıldığı sektörlerin başında gelmektedir. Havacılık işletmeleri çok yüksek sermaye yatırımı gerektiren uçak alımlarında leasing yöntemini yoğun biçimde tercih etmektedirler. Bunun en önemli sebebi, işletmelere sağladığı avantajlardır. Söz konusu avantajların başlıcaları, işletmelere vergi tasarrufu sağlaması, daha az risk içermesi, finansal kaynakların diğer alanlara kaydırılabilmesine olanak sağlaması ve gelişen uçak teknolojisine kolaylıkla ayak uydurulmasıdır.

Havayolu işletmeleri yüksek maliyetler ve artan rekabet ortamından dolayı leasing yöntemini kullanarak, sektör için en yüksek maliyet unsuru olan uçağı, kendi finansal olanaklarının ötesinde bir sayıda edinerek, operasyonlarına dâhil edebilmektedirler. Bu yöntemle işletmenin mevcut finansal olanakları diğer operasyonel faaliyetlerde kullanılabilir. Havacılık sektörünün kendine özgü sermaye yoğun ve rekabetçi yapısı ile düşük kâr oranlarıyla çalışılıyor olması olguları sektörü her türlü küresel ya da yerel istikrarsızlıklardan kolaylıkla etkilenebilir hale dönüştürebilmektedir. Bu kırılganlık olgusu havacılık işletmeleri açısından uçak sahipliğini rasyonel kılmamaktadır.

Yukarıda sayılan gerekçelerle havacılık işletmeleri kendi çıkarları doğrultusunda en uygun olan leasing yöntemini seçip, kullanmaktadır. Leasing yönteminin pek çok seçenek içeren esnek bir yapıya sahip olmasının bir sonucu olarak havayolu şirketlerinin filoları da farklı leasing yöntemleriyle edinilmiş uçaklardan oluşmaktadır.

Çalışmanın ilk kısmında leasing kavramından, tarihçesinden, avantaj ve dezavantajlarından, sonraki kısımda havacılıkta leasing sürecinden bahsedilmiştir. Son kısımda ise Türkiye’deki havayolu işletmelerinin filo yapısı incelenip, işletmelerin uçak edinme süreçlerinde hangi finansal yöntemi kullandıkları analiz edilmiştir.

1. LİTERATÜR

Konuyla ilgili ülkemizdeki havayolu şirketlerinin filolarına bakılarak, havayolu şirketlerinin uçak alımlarında nasıl bir yol izledikleri tespit edilmeye çalışılmıştır. Sonrasında ise işletmelerin amaçlarının aynı olduğu fakat izledikleri yolların birbirlerinden farklı oldukları görülmüştür. Bu durumun da işletmelerin sahip oldukları farklı ölçeklerin doğrudan bir sonucu olan farklı finansal olanaklarından kaynaklandığı tespit edilmiştir.

1.1. Leasing

Leasing, İngilizcede ‘‘lease’’ kelimesinden türeyip; dilimizde kiralama, kiraya verme anlamlarında kullanılmaktadır. Çok eski çağlardan beri kullanılan bir yöntem olan leasingin bazı yazarlarca tarihçesinin M.Ö. 2000’li yıllara dayandığı söylenmektedir. Leasing, bir varlığın ya da malın sözleşmede yazan süreler içerisindeki kullanım hakkını ifade etmektedir. Bir diğer ifadeyle söz konusu varlığın bir süreliğine kullanıcı tarafından devralınmasıdır (Kaya, 2015, Sütçü’den aktaran Taşkıran E., 2012).

Kiralayan (lessor) ve kiracı (lessee) arasında imzalanan sözleşmede, söz konusu varlık üreticiden, kiracı tarafından seçilmektedir. Kiralayan tarafından satın alınan bir malın mülkiyetini kiralayan devralmaktadır. Kullanım hakkını ise kiracı belirlenen süreler dâhilinde devralmaktadır (Öztuğran, 1995). Kiralamaya söz konusu olacak varlıklar çok çeşitli olmakla beraber, bu makale de ana kiralama konusunu uçaklar oluşturmaktadır.

Havayolu işletmelerinin leasing yöntemlerini kullanarak asıl amaçladıkları, uzun vadeli ödeme planı ile uçak temin etmektir (Taşkıran, E. 2012). Aynı zamanda yüksek sermaye gerektiren uçak alımlarında, kiralama yöntemi kullanılarak işletme ekonomik açıdan rahatlatılmaktadır. Böylece işletme elindeki finansal olanaklarını tek bir kaynağa bağlamamış olup, olası herhangi bir kriz durumunda daha tedbirli hareket edebilmektedir.

Özellikle havayolu taşımacılığı sektöründe oldukça yaygın kullanılan leasingin öne çıkan iki türü bulunmaktadır. Kiracının ve kiraya verenin ihtiyaçlarına, koşullarına ve kiralanan varlığın özelliklerine uygun olarak operasyonel ve finansal leasing sözleşmeleri yapılmaktadır.

1.2. Operasyonel Leasing

Operasyonel kiralama sözleşmelerinin çoğunda, birincil kiralama süresi, varlığın beklenen faydalı ömründen çok daha kısadır. Kiralama süresinin sonunda, normal şartlar altında, varlık kiraya verene geri döner. Kiraya veren, varlıkları ikinci el piyasada satabilir veya piyasa koşullarında ikame değeri alabilir ve kiraya verenin varlığın toplam getirileri, kira süresinin sonunda kira bedeli + varlığın satış değeri olacaktır. Kiraya veren, varlığın tam sermayesini kira kontratından kurtarmayı beklemez (Coyle’den aktaran Güven F. 2009).

Operasyonel kiralama süresi sonunda kiralanan varlığın iyi durumda olması çok önemlidir, aksi takdirde varlık farklı kullanıcılara satılamaz veya serbest bırakılamaz. Bu durum, havayollarının piyasa koşullarındaki değişikliklere hızlı bir şekilde cevap vermesine olanak sağlamaktadır. Başka bir deyişle, şirket, değişen pazarlama veya teknolojik duruma bağlı olarak varlığını kolayca değiştirebilmektedir. Çünkü olay, bir satın alma opsiyonuna sahip olmadan bir operasyonel kiralama olarak gerçekleşmiştir. Operasyonel leasingde sözleşme koşullarına uygun biçimde ortalama olarak sözleşmenin başlangıcından 5 yıl geçtiğinde, düşük tazminat bedelleriyle ilk kiralanan uçak günün koşullarının gerektirdiği yeni uçakla değiştirilebilmektedir. Bununla birlikte, kiracı, uçak şartnamesini seçmemektedir. Bir havayolu, tam maliyetini ödemek zorunda olmadan bir uçağın kullanım hakkını kazanmaktadır. Kiracı, genellikle uçağın bakımından sorumludur ancak genellikle kiraya verenin bakım rezervine ödeme yapmak zorundadır. Operasyonel kiralamar, kiracının,

kiralama süresinin sonunda, uçağı rayice uygun bir piyasa değerinden ve bazen daha önce belirtildiği gibi belirli bir fiyattan satın alınması için bir satın alma seçeneğine sahip olabilmektedir (Morrell, 2007).

Operasyonel kiralamar söz konusu varlığın ömrünün çok kısa bir dönemini kapsamaktadır. Bu nedenle de kısa dönemli kiralamalardır. Hizmet ya da bakım kiralamarı olarak da bilinen operasyonel kiralamar, kiraya verenin, kiraya verdiği varlığın finansmanının yanı sıra bakım ve onarımını da üstlenmektedir (Öztuğran, A. 1995).

Sonuç olarak, operasyonel kiralamarın önemli dört ölçütü vardır. İlk olarak, kiraya veren, kiralama süresinin sona ermesiyle varlığın mülkiyetini kiracıya serbestçe devredemez. İkincisi, kira ödemelerinin bugünkü değeri, kiralanan varlığın nominal değerinin % 90'ına eşit olamaz ya da geçemez. Üçüncü olarak, kira sözleşmesi, kiralama süresi sonunda ekipmanı satın almak isteyen kiracı için “pazarlıklı satın alma” opsiyonunu içeremez; bu, ekipmanın kiralama süresi sonunda piyasa rayiç değeri altında satılamayacağı anlamına gelir. Dördüncüsü, kiralama süresi, varlığın ekonomik (veya faydalı) hayatının % 75'ini aşamaz (Berlin and Lexa'dan aktaran Güven F, 2009).

Operasyonel Leasing'de öncelikle, kiracı yatırım kararına göre uygun olan uçak tipine karar verir. Daha sonra kiracı, kiralayan ile temas kurar. Kiracının talebine göre, kiraya veren, üreticiden gerekli olan varlığı bulur. Ayrıca, kiralayan tüm varlıkların üretimden yararlanma hakkını alır ve ortalama beş, yedi veya on iki yıl için kiracıya kiraya verilir. Bazı anlaşmalar için satın alma seçenekleri de bulunmaktadır. Bu seçenek, dönem sonunda varlığın piyasa değerini temel almaktadır (Güven, F. 2009).

1.3. Finansal Leasing

Finansal kiralama operasyonel kiralamanın aksine, daha uzun sürelidir. Finansal kiralama ödemelerinin tamamıyla kiraya verenin varlığın satın alma maliyetini ve kiralayana yatırıma geri ödeme bedelini kapsamaması anlamına gelir. Bu nedenle, söz konusu varlığın ekonomik ömrünün önemli bir kısmı kullanılabilirken, kiralama dönemi sonunda varlığın bedelsiz olarak ya da nominal bir bedel üzerinden kiracıya devri de söz konusudur. Finansal kiralamar genellikle muhasebeciler tarafından sermaye kiralama olarak adlandırılmaktadır. Finansal kiralamada, kiraya verenler, genellikle aracı finansal kurumlardan oluşmaktadır ve kiralanan söz konusu varlık üzerinde fazla bilgiye sahip değillerdir. Bundan dolayı, kiraya söz konusu varlığın bakım ve onarımını tamamen kiracının üzerindedir. Finansal kiralama ile kiracı (kiralayan değil) genellikle sigorta, bakım ve vergiden sorumludur (Öztuğran, A. 1995, Güven, F. 2009).

Finansal kiralamanın önemli birkaç noktası bulunmaktadır. Birincil kiralama süresinin uzunluğu genellikle varlığın beklenen faydalı ömrünün çoğunu kapsar. Varlığın faydalı ömrünün % 75'inden fazlasını kapsayan bir birincil kiralama dönemi, geniş bir çeşitlilik olmasına rağmen, tipik olacaktır. Beş ila yedi yıllık birincil kiralama dönemleri yaygındır, beş yıllık tesis ve makine parçaları için tipiktir ve yaklaşık 10 yıllık süreler gemi, uçak ve demiryolu haddeleme stokları için normaldir. Kiracı, varlığı korumak, bakımını yaptırmak ve işlevselliğini sürdürmekten sorumludur. Kiracı, varlığı uzun bir dönem, hatta ekonomik

ömrünün tamamında kullanacağından, eğer varlık birincil dönemin sonunda ikincil bir dönem için kiralandığında yine sigorta ve bakımından sorumlu tutulursa, çoğu risk ve getiri varlığın mülkiyeti ile ilişkilendirilmiş kiracıya devredilmektedir (Coyle'den aktaran Güven F. 2009).

Finansal kiralama işleminin temel yapısı operasyonel kiralama ile benzerlik göstermektedir. Her şeyden önce, kiracı yatırım kararına göre hangi tip uçak talep edildiğine karar verir. Bir karar verildikten sonra kiraya veren, kiralayan ile temas kurar. Kiracının talebine göre, kiraya veren gerekli varlıkları üretici firmadan bulur. Bu adımdan sonra, varlığın tüm kullanım hakkı kiracıya aktarılır. Kiracı, sözleşme koşulları ve tüm ödemeler bitinceye kadar varlık üzerinde gerçek hak sahip değildir (Güven, F. 2009).

Her iki leasing türünde de işletmeler yatırımları için finansman olanaklarını arttırabilmekte ve maliyetlerini azaltabilmektedirler. Leasing özellikle küçük ve orta büyüklükteki işletmelerin finansman olanaklarını arttırmada faydalı bir yöntemdir. Uzun süreli leasing sözleşmelerinde, maliyetler önceden belirlendiğinden dolayı, bütçe planlaması daha kontrollü ve sağlıklı olmaktadır. İşletmeler ekonomik açıdan daha rahat olabilme olanağına sahip olmaktadırlar. Günümüzde hızla ilerleyen teknolojik olanaklar göz önüne alındığında, yatırım yapılan varlığın demode olması riskine karşı işletmeleri korumaktadır (Taşkiran, E. 2012).

2. HAVAYOLU İŞLETMELERİNDE LEASİNG SÜRECİ

Faktöring ve finansman şirketleri ile ilgili kanununda yapılan tanımlamaya göre finansal kiralama sözleşmesi; kiralayanın, kiracının talebi ve seçimi üzerine üçüncü bir kişiden veya bizzat kiracıdan satın aldığı veya başka suretle temin ettiği veya daha önce mülkiyetine geçirmiş bulunduğu bir malın zilyetliğini, her türlü faydayı sağlamak üzere kira bedeli karşılığında, kiracıya bırakmasını öngören sözleşmedir (6361 Sayılı Kanun 18. Madde).

Finansal kiralama, faktöring ve finansman şirketleri kanununda finansal kiralama sözleşmesi, ihtiyaç duyulan malların ya üçüncü bir kişiden ya da bizzat kiracıdan finansal kiralama şirketince satın alınarak veya başka bir suretle temin edilerek kullanımının bir bedel karşılığında kiracıya devredilmesi yoluyla karşılanması şeklinde tanımlanmıştır. Finansal kiralama sözleşmesinin yapılması çeşitli aşamalardan oluşmaktadır. Öncelikli olarak havayolu şirketi ihtiyaç duyduğu uçak tipini ve sayısını belirleyerek uçağın temin edilme yöntemini belirler. Filosuna katacağı uçağı kiralamaya karar veren şirket leasing sürecini başlatır.

Leasing kararını vermiş olan havayolu şirketi, satıcı ile uçağın nitelikleri ve fiyatı hakkında görüşmeler yapar (Kocaağa, 1999:70). Havayolu şirketi kiralama yapacağı uçağı seçer, fiyat ve teslimat şartları için üretici firma ya da ihracatçı firma ile anlaşma sağlar (Parasız, 1990:1). Kiralama yapan leasing şirketi uçağın seçimi konusunda müdahale edemez.

Havayolu şirketi ile satıcı arasında anlaşma sağlanmasından sonra kiracı havayolu, finansman sağlamak için kiralama şirketine başvurur (Reisoğlu,2004:50). Başvurunun üzerine, leasing şirketi kiracı havayolu şirketinin ödeme gücünü ve sözleşme konusu olan uçağın tekrar satım ya da kiralama olanaklarına ilişkin ayrıntılı araştırmalar yapar. Leasing şirketi, kiracının mali durumunu ve uçağın kiralama işlemine uygun olup olmadığını araştırır. Yapılan inceleme sonucunun olumlu olması durumunda, kiralayan ile kiracı leasing sözleşmesi yapar. Bu adımdan sonra bu kez kiralayan, satıcı/tedarikçi ile uçağın alınması için bir satış sözleşmesi yapar. Bu sözleşme gereğince leasing şirketi uçağın bedelini ödeyerek uçağı satın alır (Türkmenoğlu, 1990:381). Sözleşmenin oluşmasıyla

havayolu şirketi leasing şirketine kira bedelini öder ve karşılığında sözleşmeye konu olan uçağın kullanım hakkını eline almış olur (Topuz, 2013:121).

3. YÖNTEM

Havacılık sektöründe, havayolu işletmeleri yatırım aşamasında, en yüksek bedeli uçaklar için öderler. Çok yüksek sermaye gerektiren uçakları işletmeler satın almak yerine başka bir alternatif olan kiralama yani leasing yoluna gitmektedirler. Bu sayede havayolu işletmeleri, uzun yıllar, sabit bir maliyet ile temel operasyonel faaliyetlerini devam ettirebilmekte ve leasing koşullarına, şirketin planlamasına göre de uçağın sahibi olabilmektedir. Uçağın mülkiyetini edinmedikleri için de aynı zamanda daha az vergi ödeme olanağına da sahip olmaktadır.

Araştırmamızda, öncelikle araştırmanın amacına ve kapsamına yer verilmiştir. Daha sonra veri toplama tekniğı olarak, ülkemizdeki havayolu şirketlerinin gerek yayımladıkları bilgileri kurumsal sayfalarından, gerekse birebir görüşmelerden aldığımız bilgiler doğrultusunda veri analizi yöntemi kullanılmıştır.

3.1. Araştırma

Araştırmamızın kapsamını, Türk Hava Yolları, Pegasus, Sunexpress, Corendon Havayolları, Freebird Havayolları ve Atlasglobal oluşturmaktadır.

3.1.1. Corendon Havayolları

Corendon havayolları 2005 yılında Corendon Turizm Grubu bünyesinde kurulmuş olan bir şirkettir ve ilk uçuşunu İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'ndan gerçekleştirmiştir. Günümüzde Corendon Dutch Airlines ve Corendon Airlines Europe ile birlikte 45 ülkede, 145 havalimanına uçuşlar gerçekleştirmektedir (<https://www.corendonairlines.com> Erişim Tarihi: 23.11.2018).

Corendon Havayollarıyla iletişime geçerek aldığımız bilgiler doğrultusunda, filolarında toplamda 16 uçak bulunmaktadır ve bu 16 uçağı Corendon Havayolları operasyonel lease yöntemiyle filolarına katmışlardır (Corendon Havayolları Erişim Tarihi: 23.11.2018).

3.1.2. Freebird Havayolları

Freebird Havayolları 2000 yılında kurulmuş bir charter havayolu şirketidir. İlk uçuş faaliyetlerine ise 2001 yılında başlamıştır. Aynı zamanda Freebird Havayolları, birçok şirkete yer hizmeti veren Gözen Holding'in bir işletmesidir (<https://www.freebirdairlines.com> Erişim Tarihi: 23.11.2018).

Freebird'in filosuna baktığımızda toplamda 7 adet A320 uçağı bulunmaktadır. Filosundaki 7 uçağın tamamını operasyonel lease yöntemi ile filosuna katarak faaliyetlerini devam ettirmektedir (Freebird Havayolları Erişim Tarihi: 23.11.2018).

3.1.3. SunExpress Havayolları

SunExpress, 1989 yılında Türk Hava Yolları ve Lufthansa'nın eşit ortaklığı ile Antalya'da kurulmuş olan bir havayolu şirketidir. İlk uçuşunu 1990 yılında gerçekleştirmiştir.

Uzun süreler Avrupa ile Antalya arasında charter seferler düzenleyen şirket, 2001 yılında Türkiye dışına tarifeli sefer düzenleyen ilk özel havayolu şirketi olmuştur. 2006 yılında İzmir’de ikinci merkezini açmıştır ve İzmir’den Türkiye’nin diğer şehirlerine aktarmasız uçuşlara başlamıştır (<https://www.sunexpress.com> Erişim Tarihi: 23.11.2018).

2010 yılında ise Türkiye-Almanya arası tarifeli direk uçuşlara başlamıştır. Yolcularına daha kaliteli bir hizmet vermek amacıyla yine aynı yıl SunPoints’i müşterilerinin hizmetine sunmuştur. 2011 yılında, ‘SunExpress Almanya’yı kurmuştur. Böylece gün geçtikçe destinasyon sayılarını giderek arttırmışlardır. Hem tarifeli hem de tarifersiz birçok uçuş gerçekleştiren SunExpress, istikrarlı bir şekilde büyümesine devam etmektedir (<https://www.sunexpress.com> Erişim Tarihi: 23.11.2018).

SunExpress’in filosuna bakıldığında 50 tane uçağı olduğunu görmekteyiz. Bu uçakların ise 24’ü finansal lease iken, 26’sı operasyonel lease edilerek filolarına katmışlardır (SunExpress Havayolları Erişim Tarihi: 23.11.2018).

3.1.4. AtlasGlobal

Atlasglobal 14 Mart 2001’de Türkiye’de “Tarifersiz İç Hat ve Dış Hat Uçuşlarda Yolcu ve Kargo Taşımacılığı” gerçekleştirmek üzere kurulmuştur ve ilk uçuşunu 1 Haziran 2001’de gerçekleştirmiştir. Atlasglobal iç ve dış hat tarifeli uçuşlarına 2004 yılında yolculara uçakta uluslararası kalite ve konfor standartları sunmak amacıyla başlamıştır (www.atlasglb.com Erişim Tarihi:28.11.2018).

Atlasglobal profesyonel pilot ve kabin ekibi eğitimi sunmak için AFA’yı (Atlantik Uçuş Okulu) ve oldukça deneyimli ve sertifikalı mühendis ve teknisyen ekibinin Atlasglobal’in yanı sıra çeşitli uluslararası havayollarına bakım hizmetleri sunduğu ATS Team’i kurmuştur (www.atlasglb.com Erişim Tarihi:28.11.2018).

Atlasglobal hava yolunun filosunda 17 adet uçak bulunmaktadır. Filosundaki uçakların tamamını operasyonel leasing yöntemi ile filosuna katmıştır.

3.1.5. Pegasus Hava Yolları

Türkiye’de havacılık sektörünü değiştiren ve uçmanın herkesin hakkı olduğuna inanan Pegasus Hava Yolları, 1990 yılında Aer Lingus, Silkar Yatırım ve Net Holding’in ortak girişimiyle İstanbul’da kuruldu. Mayıs 1990’da ilk uçuşunu gerçekleştiren Pegasus,2005 yılında ESAS Holding tarafından satın alınmıştır. Aynı yıl Kasım ayında düşük maliyetli havayolu taşıyıcısı olarak tarifeli iç hat seferlerine başlayarak Türkiye’de faaliyet gösteren 4. tarifeli havayolu olmuştur (www.flypgs.com/pegasus-hakkinda Erişim Tarihi:28.11.2018).

Pegasus Hava Yolları, Official Airline Guide (OAG) tarafından hazırlanan raporda 2011 ve 2012 yıllarında olduğu gibi 2013 yılında da koltuk kapasitesi açısından tarifeli uçuş gerçekleştiren Avrupa’nın en büyük 25 hava yolu arasında “Avrupa’nın En Hızlı Büyüyen Havayolu” olmuştur (www.flypgs.com/pegasus-hakkinda Erişim Tarihi:28.11.2018).

Pegasus Hava Yollarının filosunda 83 adet uçak bulunmaktadır. Bu uçakların 38 tanesi finansal kiralama yolu ile filosuna dahil edilmiştir. Geri kalan 45 uçak kendisine aittir

(Pegasus Faaliyet Raporu,6). Ayrıca Pegasus Hava Yollarının filosundaki uçakların yaş ortalaması 5,72 olup Türkiye'nin en genç filosudur.

3.1.6. Türk Hava Yolları

Türkiye'nin "yükselen değeri" Türk Hava Yolları, 1933 yılında 5 uçakla başladığı yolculuğuna bugün, 330 (yolcu ve kargo) uçaktan oluşan filosu ve ilk günkü heyecanı ile devam ediyor. Kaydettiği büyüme rakamları ile dünyanın önde gelen havayolu şirketleri arasında anılan Türk Hava Yolları, 2013 yılında aldığı önemli kararlarla Türk Sivil Havacılık tarihinin en büyük uçak alımına imza attı. Bayrak taşıyıcı havayolu bu adımla, önümüzdeki birkaç yıl içerisinde filo yaş ortalamasını korumak suretiyle hizmet kalitesinde çizdiği yükselen grafiği daha da yukarılara çekmeyi hedefliyor. Mevcut bulunan büyük ölçekli uçak siparişleri ve kiralanacak/kira süresi sona erecek uçaklar göz önüne alındığında, 2023 yılı sonunda Türk Hava Yolları filosunda kargo uçakları dâhil, toplam uçak sayısının 500'ü bulması bekleniyor (<https://www.turkishairlines.com/tr>, Erişim Tarihi: 28.11.2018).

Türk Hava Yolları'nın uçak bakım, onarım, destek ve mühendislik hizmetleri alanındaki başarılı iştiraki Türk Hava Yolları Teknik A.Ş.'dir. Teknik bakım onarım kapasitesi ve kabiliyetini artırmak, amacıyla Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı'nda inşa ettiği bakım onarım tesisinin 2014 itibariyle hayata geçirilmesi, Türk sivil havacılığında dev bir adım olarak addedilmiş, proje sektör genelinde oldukça ses getirmişti (<https://www.turkishairlines.com/tr>, Erişim Tarihi: 28.11.2018).

Türk Hava Yolları'nın son yıllarda hayata geçirdiği önemli icraatlardan bir diğeri ise; Türk Hava Yolları A.O., Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. ve Assan Hanil ortaklığında kurulan ve tamamı Türk mühendisler tarafından tasarlanan ilk yerli uçak koltuğu üretimi olan Uçak Koltuk Üretimi Sanayii ve Ticaret A.Ş. (Turkish Seats Industries – TSI). Uçak Koltuk Üretimi Sanayii ve Ticaret A.Ş., ilk yerli tasarım uçak koltuğunun üretim montajını ilk olarak Boeing 737-800 üzerinde gerçekleştirmenin akabinde, Airbus A319-320 ve 321 tipi uçaklardaki ekonomik ömrünü tamamlayan koltukları da yerli tasarımlarla yenilemeyi sürdürüyor(<https://www.turkishairlines.com/tr>, Erişim Tarihi: 28.11.2018).

Tasarımının tamamı yine Türk mühendisler tarafından gerçekleştirilen ilk yerli kabin içi mutfak (galley); TCI (Turkish Cabin Interiors), Türk Hava Yolları A.O. Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. ve TAI ortaklığında kurulan Türk sivil havacılığının bir diğeri öncü girişimi olarak ön plana çıkıyor. Türk Hava Yolları 2014 yılında, TCI uçak mutfak ekipmanları ile donatılmış, ilk ticari uçağı teslim almanın akabinde yine bu mutfaklarla donatılmış uçakları filosuna dâhil etmeyi sürdürüyor (<https://www.turkishairlines.com/tr>, Erişim Tarihi: 28.11.2018).

Türk Hava yollarının filosunda 330 adet uçağı bulunmaktadır. Bu uçakların 37 tanesi kendisine aittir. Geri kalan 207 uçağı finansal leasing, 86 uçağı ise operasyonel leasing yöntemi ile filosuna katmıştır (THY 2018 Faaliyet Raporu,18).

Havayolu İşletmeleri	Sahip Olunan	Finansal Lease	Operasyonel Lease	Toplam
THY	37	207	86	330
PEGASUS	45	38	-	83
SUNEXPRESS	-	24	26	50
ATLAS GLOBAL	-	-	17	17
CORENDON	-	-	16	16
FREEBİRD	-	-	7	7

Tablo 1: Havayolları Filo Yapısı

Türkiye’de ki havayolu şirketlerinin filoları incelenmiş ve elde edilen veriler yukarıdaki tabloda gösterilmiştir. Türk Hava Yolları’nın filosundaki uçaklardan 37 tanesi kendisine ait, 207 tanesi finansal lease ve 86 tanesini operasyonel lease yöntemi ile filosuna katılmıştır. Pegasus’un filosundaki uçaklardan 45 tanesi kendisine ait geriye kalan 38 tanesi ise finansal lease yöntemi ile filoya dâhil edilmiştir. Sunexpress filosundaki uçaklardan 24 tanesi finansal, 26 tanesini operasyonel lease yöntemi ile filosuna dâhil etmiştir ve kendisine ait uçağı bulunmamaktadır. Atlas Global, Corendon ve Freebird havayollarının kendilerine ait uçakları bulunmamaktadır. Bu şirketlerin filolarındaki uçakların tamamı operasyonel lease yöntemi ile filoya dâhil edilmiştir.

SONUÇ

Havacılık sektöründe uçaklar en önemli ve en maliyetli yatırım unsurlarıdır. Havayolu işletmeleri uçakların satın alınmasında yaşanacak sıkıntılardan ve zorluklardan dolayı satın alma yerine, daha çok lease yöntemini tercih ettikleri görülmüştür. Özellikle kira yapısının esnek olmasından dolayı, leasing çok tercih edilmekte ve gün geçtikçe önemini arttırmaktadır. İşletmeler de ellerindeki finansal olanaklarının büyük kısmını tek bir varlığa ayırmak istemediklerinden dolayı leasing yöntemini tercih etmektedirler. Bazı şirketler finansal kiralama yoluyla uzun vadede taksitlendirmeler sonucundan uçak satın alma yoluna da gitmektedirler. Şirketlerin güçlü ve yeterli öz kaynakları olmasa dahi leasing yöntemi ile işletmeler birçok uçağı filolarına katmaktadırlar.

Araştırmamızda incelemiş olduğumuz havayolu işletmelerinin filo yapılarına bakıldığında, küçük çaplı işletmelerin daha çok operasyonel lease yaptıkları, büyük çaplı havayolu işletmelerinin ise finansal lease ya da satın almalar gerçekleştirdiği görülmüştür. Fakat araştırmalar sonucunda THY gibi büyük çaplı işletmelerin de operasyonel lease

yöntemi ile uçak alma işlemini gerçekleştirdiği görülmüştür. Havayolları ile yapılan görüşmeler sonucunda leasing yönteminin havayolu işletmesinin destinasyon sayısına, destinasyon noktalarına, mevsimsel uçuş sıklığına ve havayolu iş modeline göre değiştirdiği sonucuna ulaşılmıştır.

THY işletmesinin havayolu iş modelinin geleneksel havayolu iş modeli olması, destinasyon sayısının ve uçuş frekansının sık olması, finansal olanaklarının da iyi olmasından dolayı bilinen 3 uçak edinme yöntemini de kullanmaktadır.

SunExpress Havayolları'na bakıldığında, düşük maliyetli havayolu işletmesi olması daha çok operasyonel lease yöntemini tercih ettirirken, finansal açıdan, THY ve Lufthansa ortaklığından doğan bir işletme olması finansal lease yapabilme olanağı sağlamaktadır. Ayrıca SunExpress mevsim değişikliklerinden etkilenen bir havayolu işletmesidir. Yaz mevsiminde uçuş frekans aralığı sıklaşırken, kış mevsiminde bu aralık seyrekleşmektedir. Aynı zamanda yaz mevsiminde artan taleple doğru orantılı olacak şekilde yeni seferler eklenmektedir. Böylelikle, SunExpress için operasyonel lease yönteminin bu durumlarda daha uygun olduğunu göstermektedir.

Pegasus Havayolları ise hibrit düşük maliyetli havayolu iş modeline sahip bir işletme olması, finansal durumunun iyi olması ve büyük çaplı bir işletme olmasından dolayı doğrudan satın almalar ve finansal lease yöntemini kullanmaktadırlar. Corendon Havayolları, Freebird Havayolları ise küçük çaplı işletmeler olması ve charter uçuşlar gerçekleştirmelerinden dolayı operasyonel lease yöntemini kullanmaktadırlar. Son olarak ise, Atlas Global hem finansal yapısı gereği hem de uçtuğu destinasyonlar arasındaki mesafe ve sık destinasyon değişikliği sebebi ile operasyonel lease yöntemini kullanmaktadır.

KAYNAKÇA

(2018), Atlas Global Hakkımızda, 28 Kasım 2018 tarihinde, <https://www.atlasglb.com/hakkimizda/> adresinden alındı.

(2018), Corendon Airlines Hakkımızda, 23 Kasım 2018 tarihinde <https://www.corendonairlines.com> adresinden alındı.

(2018), Freebird Airlines Hakkımızda, 23 Kasım 2018 tarihinde, <https://www.freebirdairlines.com> adresinden alındı.

(2018), Pegasus Havayolları Hakkımızda, 28 Kasım 2018 tarihinde, <https://www.flypgs.com/pegasus-hakkında/genel-bakis#filter=.filter-step2> adresinden alındı.

(2018), Sunexpress Havayolları, 23 Kasım 2018 tarihinde, <https://www.sunexpress.com> adresinden alındı.

(2018), Turkish Airlines Hakkımızda, 28 Kasım 2018 tarihinde, <https://www.turkishairlines.com/tr-tr/basin-odasi/hakkimizda/#tcm92-36323> adresinden alındı.

Altop, A. (1990) Özellikle Taşınır Yatırım Mallarına İlişkin Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü.

Berlin, J.and Lexa , F.(2006) Fundamentals of Corporate Finance, Mc Graw- Will Erwin, New York

Berlin, J.and Lexa , F.'den aktaran Güven F.(2009), Evaluation Of Aircraft Leasing Strategies: A Case Study (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi) Fatih Üniversitesi/ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Coyle, B.'den aktaran Güven F. (2009), Evaluation Of Aircraft Leasing Strategies: A Case Study (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi), Fatih Üniversitesi/ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Güven, F. (2009), Evaluation Of Aircraft Leasing Strategies: A Case Study, (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi). Fatih Üniversitesi/ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Kaya, F. (2015). Finansal Yönetim. Ferudun Kaya (Ed.), İstanbul: Beta Basım A.Ş.

Kocaağa, K. (1999) Türk Özel Hukukunda Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi, Ankara: Yetkin Yayınları.

Morrell, S.P., (2007) Airline Finance , USA: Ashgate Publishing Company

Öztuğran, A. (1995), Leasing, Uçak Finansmanı ve Hava Taşımacılığında Leasing Uygulamaları, (Yayınlanmış yüksek lisans tezi), İstanbul Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Parasız, İ. (1990, Şubat), Leasing, Factoring, Forfaiting ve Karşılıklı Ticaret, Tekstil ve Makine Dergisi, 4(19), 1

Pegasus (2018), Pegasus Hava Taşımacılığı Anonim Şirketi 1 Ocak – 30 Eylöl 2018 Dönemi Yönetim Kurulu Ara Dönem Faaliyet Raporu. İstanbul

Reisoğlu, S, (2004, Mart). Finansal Kiralama Sözleşmeleri ve Uygulama Sorunları, Bankacılar Dergisi, S:48, 50.

Sütçü, M.'den aktaran Taşkıran E. (2012), Uçak İşletmeciliğinde Finansal Kiralama (Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Ticaret Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Taşkıran, E.(2012), Uçak İşletmeciliğinde Finansal Kiralama, (Yayımlanmış yüksek lisans tezi). İstanbul Ticaret Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Topuz, M. (2013) 6361 Sayılı Finansal Kiralama, Factoring ve Finansman Şirketleri Kanunu Çerçevesinde Finansal Kiralama Sözleşmesi, Ankara: Adalet Yayınevi.

Türk Hava Yolları (2018), Seri: II No:14.1 Sayılı Tebliğe İstinaden Hazırlanmış 1 Ocak-30 Eylöl 2018 Dönemine İlişkin Yönetim Kurulu Faaliyet Raporu. İstanbul

Türkmenoğlu, D. (1990, Haziran) Finansal Kiralama (Leasing), Ankara Barosu Dergisi, 47 (3), 381.