

# UFRS 16 KİRALAMA İŞLEMLERİ STANDARDININ ESKİ UMS 17 STANDARDI İLE KARŞILAŞTIRILMASI VE ALMANYA VE TÜRKİYE'DE HİSSE SENETLERİ HALKA AÇIK OLAN HAVA YOLU ŞİRKETLERİNİN FİNANSAL DURUMUNA ETKİSİ\*

Yrd. Doç. Dr. Can ÖZTÜRK\*\*

Muhasebe Bilim  
Dünyası Dergisi  
Mart 2016; 18 (1); 1-50

1

## ÖZ

UFRS 16 Kiralama İşlemleri standardı; bu çalışmanın odak noktasını oluşturmuştur. Standardın kiralama işlemlerinin muhasebeleştirilmesine, ölçümüne, sunumuna ve finansal tablo açıklamalarına ilişkin muhasebe politikaları; eski UMS 17 standardı ile karşılaştırmalı olarak kiracı ve kiraya veren açısından ele alınmış, farklılıklar tespit edilmiştir. Bu bağlamda; UFRS 16 standardı ile UMS 17 arasındaki en temel farklar; bütün kiralama işlemlerinin kiracı tarafından, kiralamanın bir finansal kiralama veya faaliyet kiralama olup olmamasına bakılmaksızın, bir finansal kiralama işlemi gibi raporlanması ile finansal tablo açıklamalarının kiracının veya kiraya verenin finansal durumunu, finansal performansını ve nakit akışlarını yansıtacak şekilde geliştirilmiş olmasıdır. Ayrıca; bütün kiralama işlemlerinin bir finansal kiralama gibi raporlanmasının hava yolları sektörüne olan etkisi likidite ve mali yapı açısından değerlendirilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** UFRS 16, UMS 17, Kiralama, Muhasebe Politikaları, Hava Yolu Şirketleri

**Jel Sınıflandırması:** M40, M48

## A COMPARATIVE ANALYSIS OF IFRS 16 LEASES WITH THE FORMER IAS 17 & ITS INFLUENCE ON THE FINANCIAL POSITION OF PUBLICLY-LISTED AIRLINES IN GERMANY AND TURKEY

### ABSTRACT

This paper which focuses on IFRS 16 Leases, examines accounting policies related to recognition, presentation and disclosure of lease transactions from

\* Makale gönderim tarihi: 30.01.2016; kabul tarihi: 20.02.2016

\*\* Çankaya Üniversitesi Öğretim Üyesi, cozturk@cankaya.edu.tr

the perspective of lessees and lessors by comparing with the former standard IAS 17 and finds out the differences between IFRS 16 and IAS 17. In this context; this research points out that IFRS 16 leads to the reporting of all lease transactions from lessee's standpoint like a financial lease, regardless of it is either a finance lease or an operating lease as well as it improves financial disclosures in a such way that they will reflect the financial position, financial performance and cash flows of the lessees and lessors. In addition, this research evaluates the effect of reporting all lease transactions like a finance lease over the airline industry in terms of liquidity and financial structure.

**Keywords:** IFRS 16, IAS 17, Lease, Accounting Policies, Airlines

**Jel Classification:** M40, M48

## 1. GİRİŞ

Bilanço dışı finansman, şirketlerin faaliyetlerini sürdürmek amacıyla bilançolarının (finansal durum tablolarının) aktif ve pasifini etkilememek kaydıyla finansman bulmaları anlamına gelmektedir (Pamukçu 2010, 481-482). Şirketler; hem finansal tablolarının finansal tablo kullanıcılarına birincil derecede yatırımcılara ve kredi verenlere göreceli olarak güçlü görünmesini sağlayarak sermaye maliyetini düşürmek ve daha yüksek tutarda borçlanmak, hem de vergi avantajı sağlamak amacıyla bilanço dışı finansman yöntemlerine başvurabilirler. Bu doğrultuda; başvuru bilanço dışı finansman yöntemlerinden biri de bu çalışmanın konusunu oluşturan; makine, ekipman, bina veya hava aracı gibi büyük nakit çıkışı gerektiren sermaye yatırımlarını satın almak yerine kiralama yoluna gitmektir.

Kiralama; kiraya verenin bir varlığın kullanım hakkını, belirli bir bedel karşılığında, taraflarca kararlaştırılmış bir zaman süresince kiracıya devrettiği sözleşmedir (IASB 2016a, 26). Kiralama işlemleri; hisse senetleri borsada işlem gören borsa şirketleri, banka ve sigorta şirketleri tarafından Uluslararası Finansal Raporlama Standartları (UFRS - IFRS) kapsamında halihazırda UMS 17 Kiralama İşlemleri standardı ile düzenlenmiştir. Bu standarda göre bir varlığın mülkiyetine sahip olmaktan kaynaklanan her türlü risk ve yararların önemli ölçüde devredildiği sözleşmeler finansal kiralama (finance lease) olarak, söz konusu risk ve yararların önemli ölçüde devredilmediği sözleşmeler ise faaliyet kiralaması (operating lease) olarak kabul edilmektedir (IASB 2016a, 26-28).

UFRS 16 Kiralama İşlemleri Standardının Eski UMS 17 Standardı ile  
Karşılaştırılması ve Almanya ve Türkiye'de Hisse Senetleri Halka Açık Olan Hava  
Yolu Şirketlerinin Finansal Durumuna Etkisi

Finansal kiralama kapsamındaki kiralamalar; kiracı şirketin finansal durum tablosunda hem aktifte hem de pasifte artışa sebep olmakta, işletmelerin duran varlıkları ile borç yükümlülükleri artmaktadır (KGK 2015, 6). Diğer taraftan; yukarıda değinilen bilanço dışı finansman kavramı ile doğrudan ilişkili olan faaliyet kiralaması ise finansal durum tablosuna yansımadiğundan (Pamukçu 2010, 478-488), işletmeler bir bakıma kiralamadan doğan borç yükümlülüklerini gizlemekte ve gelir tablosunda dönemde yapılan kira ödemelerini faaliyet giderleri kapsamında raporlayarak vergi öncesi dönem karını azaltmaktadır. Dolayısı ile finansal tablo kullanıcıları açısından ihtiyaca uygun, şeffaf ve karşılaştırılabilir bilginin sunulmasına engel olan bu kiralama şekli; kiracı birçok işletme tarafından yukarıda değinilen sebeplerle tercih edilmektedir.

Özellikle kiralama işlemlerini bilanço dışı finansman aracı olmaktan çıkarmak ve kiralama işlemlerinden kaynaklanan borçların bilançoda olması gereken tutarı yansıtması doğrultusunda gerçeğe uygun sunum ilkesini (faithful representation) de karşılamak amacıyla gerek Uluslararası Muhasebe Standartları Kurulu (IASB) gerekse Amerikan Finansal Muhasebe Standartları Kurulu (FASB) bütün kiralama işlemlerini bilançoya alacak bir muhasebe standardı üzerinde çalışmışlardır (IASB 2016b, 7-8). Bu çalışma sonucunda IASB, erken uygulama opsiyonu ile birlikte 2019 yılında UMS 17 standardının yerini alacak UFRS 16 Kiralama İşlemleri standardını Ocak 2016'da yayınlamıştır.

Yeni standardın oluşturulması süresince IASB'nin faaliyet kiralamasına ilişkin olarak yapmış olduğu araştırmaya göre çeşitli bölgesel ve sektörel veriler söz konusudur (IASB 2016c, 16). Bu bağlamda; dünya genelinde hisse senetleri borsada işlem gören IFRS veya US GAAP çerçevesinde raporlama yapan 30.000 şirketten 14.000'inde faaliyet kiralamasına rastlanmıştır. Faaliyet kiralamasına rastlanan başlıca sektörler; hava yolu taşımacılığı, turizm, perakendecilik ve taşımacılık sektörleri olup; bu şirketlerin bugünkü ve gelecekteki kira ödemelerinin toplam aktife oranı aşağıda **Tablo 1**'de sunulmuştur. Göstergeler; söz konusu sektörlerde, faaliyet kiralaması nedeniyle doğrudan bilançoya yansımayan borçların aslında toplam aktifin finanse edilmesi açısından önemli bir paya sahip olduğuna işaret etmektedir. Dolayısıyla; finansal kiralamalarla birlikte faaliyet kiralamalarının da bilançoya yansıtılmasıyla, bilançonun aktif ve

pasifinde kiralama işlemlerine ilişkin olarak tam ve anlaşılır bilginin sağlanması söz konusudur (IASB 2016a, 6).

**Tablo 1. Faaliyet Kiralamasının Tercih Edildiği Sektörler ve Kira Ödemelerinin Aktifteki Payı**

Sektör	Gelecekteki Kira Ödemelerinin Bugünkü Değeri / Aktif Toplamı	Kira Ödemelerinin Gelecekteki Değeri / Aktif Toplamı
Hava yolu şirketleri	%22.7	%28.8
Turizm	%20.7	%28.6
Perakende satış yapanlar	%21.4	%28.3
Taşıma	%11.6	%15.5

**Kaynak:** IASB (2016c) Effect Analysis of IAS 16 Leases

Özellikle hava yolu şirketlerinde kiralama ile ilgili olarak; Tan ve diğerlerinin (2002) çalışması bu şirketlerde görülen faaliyet kiralaması üstünlüğünü doğrular niteliktedir. Bu çalışmada; finansal raporlama çerçevesine bakılmaksızın, örnekleme yer alan dünyadaki 80 hava yolu şirketinden yüzde 9'unun sadece finansal kiralama yaptığı, yüzde 31'inin sadece faaliyet kiralamasında bulunduğu ve de yüzde 60'ında her iki tür kiralama görüldüğü belirtilmiştir.

Aynı doğrultuda; yakın zamanlı olarak bakıldığında, 2011 yılı itibariyle sadece UFRS bazlı finansal raporlama yapan dünya genelindeki 48 hava yolu şirketinin finansal tabloları incelendiğinde, bu şirketlerden %29.2'sinin faaliyet kiralaması, %12.5'inin finansal kiralama, %58.3'ünün ise her iki tür kiralamayı tercih ettiği tespit edilmiştir. Dolayısı ile UFRS bazlı finansal raporlamada da kiracılar açısından tercih değişmemiş ve faaliyet kiralamasının ağır bastığı görülmüştür.

Türkiye'deki hava yolu şirketleri değerlendirildiğinde; Öztürk ve diğerleri (2007) çalışmalarında 2007 yılı itibariyle hisse senetleri halka açık olan hava yolu şirketi olarak Türk Hava Yolları şirketini finansal kiralama işlemlerinde bulunan bir hava yolu şirketi olarak beyan etmiştir. 2013 yılında borsaya giren Pegasus Hava Yolları da hisse senetleri borsada işlem gören ve finansal kiralama işlemlerinde bulunan ikinci hava yolu şirketi olmuştur. Bu şirketler; halihazırda faaliyet kiralamalarında da bulunmaktadır.

UFRS 16 Kiralama İşlemleri Standardının Eski UMS 17 Standardı ile  
Karşılaştırılması ve Almanya ve Türkiye'de Hisse Senetleri Halka Açık Olan Hava  
Yolu Şirketlerinin Finansal Durumuna Etkisi

Bir bilanço dışı finansman aracı olarak kullanılan kiralama işlemlerine ilişkin bu tespitler çerçevesinde bu çalışmanın amacı; IASB ve FASB'nin ortak çalışması sonucunda hazırlanan, kiracıya kiralamanın faaliyet veya finansal kiralama işlemi olup olmamasına bakmaksızın bütün kiralama işlemlerini bilançonun aktifine ve pasifine yansıtarak raporlaması zorunluluğunu getiren, böylece kiralamayı bilanço dışı olmaktan kurtaran; kiracı ve kiraya veren açısından finansal tablo açıklamalarını zenginleştiren ve de ihtiyaca uygun, şeffaf, karşılaştırılabilir, tam ve anlaşılır finansal bilginin sağlanmasına yardımcı olan UFRS 16 Kiralama İşlemleri standardının muhasebeleştirmeye, ölçüme, sunuma ve finansal tablo açıklamalarına ilişkin hükümlerini eski UMS 17 ile karşılaştırmalı olarak incelemek, UMS 17 ile olan farklılıkları ortaya koymak, sunuma ve dipnot açıklamalarına ilişkin gelişmeleri örneklemek ve de bu yeni standardın kiralama işlemlerinin yoğun olarak görüldüğü hava yolu şirketlerinin finansal durumuna olması beklenen etkilerini; Almanya ve Türkiye'de hisse senetleri borsada işlem gören hava yolu şirketlerinin filo yapıları ve finansal durum tabloları çerçevesinde likidite ve mali yapı açısından tartışmaktır.

Bu araştırmanın; UFRS 16 Kiralama İşlemleri standardının muhasebeleştirmeye, ölçüme, sunuma ve finansal tablo açıklamalarına ilişkin hükümlerini eski UMS 17 ile karşılaştırması sebebiyle finansal tablo hazırlayıcılarına, UFRS 16'nın finansal duruma olan olası etkilerini hava yolu şirketleri açısından ele alması nedeniyle özellikle Türkiye'de faaliyet gösteren hava yolu şirketlerindeki finansal raporlama uzmanlarına çalıştıkları kurumun finansal durumunu sağlıklı bir şekilde yönetmeleri açısından yardımcı olması beklenmektedir.

Bu çalışma; 5 bölümden oluşmaktadır. İkinci bölümde, kiralama işlemlerine ilişkin literatüre yer verilmiştir. Üçüncü bölümde, UFRS 16 standardının amacı ve gerekçesi açıklanmış; dördüncü bölümde standardın muhasebeleştirmeye, ölçüme, sunuma ve finansal tablo açıklamalarına ilişkin hükümleri kiracı ve kiraya veren perspektifinden eski UMS 17 ile karşılaştırmalı olarak ele alınmıştır. Beşinci bölümde, UFRS 16'nın kiralama işlemleri görülen işletmelerin finansal durumuna etkisi hava yolu şirketleri açısından likidite ve mali yapı açısından değerlendirilmiştir. Altıncı ve son bölümde, kiralama işlemlerinde meydana gelen değişimin önemi vurgulanarak bu noktadan istikametle bir sonraki araştırma konusu önerilmiştir.

## 2. KİRALAMA İŞLEMLERİNE İLİŞKİN OLARAK LİTERATÜRDEKİ ÇALIŞMALAR

Kiralama işlemleri ile ilgili olarak yerel ve uluslararası boyutta yapılan birçok çalışmaya rastlanmıştır. Özellikle Türkiye'de kiralama işlemlerine ilişkin literatür 20 yıllık bir geçmişe sahiptir. Yapılan çalışmaların kaleme alındıkları dönemde gerek yerel mevzuattaki gelişmeler gerekse UFRS'ler doğrultusunda şekillendiği görülmüştür (Ayıkoğlu 1996a; Ayıkoğlu 1996b; Cooke ve Çürük 1996; Özbirecikli 1998; Akdoğan 1999; Marşap 1999; Sayılğan 2001; Doyrangöl 2003; Özulucan & Deran 2003; Sipahi & Demir 2003; Sayılğan 2004; Atakan & Gökbulut 2006; Dabbağoğlu 2008; Özulucan & Özdemir 2009; Alagöz & Eren 2010; Akdoğan ve diğerleri 2011; Altıntaş 2013; Gökgöz 2013; Köksal & Beller 2013; Şengür 2013; Gönen & Akça 2014; Kırılıoğlu & Öztaş 2015; Örten ve diğerleri 2015; Özerhan & Yanık 2015).

Hazırlanan bu çalışma ise; Türkiye'deki mevcut literatüre özellikle UFRS 16 ile gelen bütün kiralama işlemlerinin aktifleştirilmesi ve bunun işletmelerin finansal durum tablolarına olası etkileri noktasında katkı sağlamaktadır. Bu bağlamda; yerel ve uluslararası literatüre bakıldığında, kiralama işlemlerinin aktifleştirilmesi hususu; 1980'lerden bu yana gelen birçok çalışmaya konu olmuştur. Yapılan çalışmalar; özellikle, kiralama işlemlerinin aktifleştirilmesinin bilanço ve finansal oranlar üzerindeki etkisi çerçevesinde şekillenmektedir. Aşağıda bu kapsamdaki makalelere değinilmiştir.

Dünyada kiralama işlemlerine ilişkin ilk muhasebe standardı olan FAS 13; 1976 yılında Amerika Birleşik Devletleri'nde benimsenmiştir (Beattie ve diğerleri 1998, 233-234). Kiralamanın; finansal kiralama (capital lease - finance lease) ve faaliyet kiralaması olarak ikiye ayrılması, bu sınıflandırmalar çerçevesinde finansal kiralamadan kaynaklanan kullanım hakkı elde tutulan varlığın kiracının bilançosunun aktifinde, bu varlıktan kaynaklanan yükümlülüklerin bilançonun pasifinde sunulması ile faaliyet kiralamalarından kaynaklanan kira ödemelerinin ise doğrudan dönem kar/zararına yansıtılması bu standart ile gündeme gelmiştir.

Diğer taraftan; Uluslararası Muhasebe Standartları Komitesi adıyla 1972'de kurulmuş olan bugünkü Uluslararası Muhasebe Standartları Kurulu; kiralama işlemlerini düzenleyen UMS 17 Kiralama İşlemleri standardını, 1982 yılında yayınlamıştır (Choi & Bavishi 1983, 64).

UFRS 16 Kiralama İşlemleri Standardının Eski UMS 17 Standardı ile  
Karşılaştırılması ve Almanya ve Türkiye'de Hisse Senetleri Halka Açık Olan Hava  
Yolu Şirketlerinin Finansal Durumuna Etkisi

Bu dönemde yapılan çalışmalardan biri Choi & Bavishi (1983)'e aittir. Çalışmada; UMS'lerde sunulan seçimlik muhasebe politikaları ile ülkelerin yerel muhasebe politikaları 24 ülke açısından karşılaştırılmıştır. Bu çerçevede; sorgulanan muhasebe politikalarından biri de finansal kiralama işlemlerinin ilgili ülkelerde aktifleştirilip aktifleştirilmediği olmuştur. Araştırmanın sonucunda; Amerika Birleşik Devletleri, Kanada ve Meksika'da uzun vadeli finansal kiralama işlemlerinin finansal durum tablosunda raporlandığı, diğer ülkelerde ise (Brezilya, İngiltere, Almanya, Fransa, Belçika, Hollanda, İsviçre, İrlanda, Avusturya, İsveç, Danimarka, Finlandiya, Norveç, İtalya, İspanya, Japonya, Avustralya, Malezya, Hindistan, Kore ve Güney Afrika) bilanço dışı bırakıldığı sonucuna ulaşılmıştır.

Türkiye'de ise; finansal kiralama ilk defa 1985 yılında 3226 sayılı kanunla mevzuata girmiştir (Özbirecikli 1998). Bu kanun uyarınca; kiracı, finansal kiralama yoluyla elde edilen maddi duran varlıklar ile bunlara ilişkin borçlara bilançoda yer vermemiştir. Dolayısı ile kiraya veren, kiralanın varlıkları bilançoda aktive alıp, bunlara ilişkin amortisman ayırırken; kiracı bu varlıklara ilişkin kira ödemelerini gider; buna karşılık kiraya verende aldığı kiralaları gelir kaydetmiştir. Dolayısı ile Türkiye'de finansal kiralama işlemleri, yapılan bu ilk düzenlemede faaliyet kiralaması olarak muhasebeleştirilmiştir (Akdoğan 1999, 23). Bu çerçevede; ilk finansal kiralama kanunu hazırlanırken ülkedeki muhasebe sistemini düzenleyen ilkeler arasında bulunmasına rağmen muhasebenin özün önceliği ilkesi dikkate alınmamıştır (Özbirecikli 1998, 64). Kanun, kiralanın varlığın ekonomik anlamda sahipliğini değil hukuki şeklini esas almıştır. Ayrıca; belirtmek gerekir ki Türkiye'de halihazırda finansal kiralama 21.11.2012 tarihinde kabul edilen 6361 no'lu Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanununu hükümleri ile düzenlenmiştir. Bu kanunun hükümleri; UMS 17 standardının finansal kiralamaya ilişkin hükümleri ile paraleldir. Dolayısı ile Türkiye'deki mevcut uygulamada sadece finansal kiralama işlemleri aktifleştirilmektedir.

Kiralama işlemlerine ilişkin muhasebeleştirmede görülen çeşitlilik karşısında zamanla dünya uygulamalarında çeşitliliğin azaltılmasına yönelik bir entegrasyon söz konusu olmaya başlamıştır. İngiltere, Kanada, Avustralya, Yeni Zelanda gibi birçok ülke daha önce değinilen FAS 13 standardından etkilenmiştir (Beattie ve diğerleri 1998, 234). Bu

doğrultuda; İngiltere'de SSAP 21 Accounting for Leases & Hire Purchase Contracts standardı; 1984 yılında yayınlanmış ve 1987 yılında yürürlüğe girmiştir. Bununla birlikte; izleyen dönemlerde Hollanda ve Belçika ile Avrupa'daki geçiş ekonomilerinden Hırvatistan, Estonya, Litvanya, Slovenya, Macaristan ve Çek Cumhuriyeti'nde finansal kiralamaya ilişkin mevzuat UMS 17 standardı ile oldukça paralellik kazanmıştır (Branswijck ve diğerleri 2011; Galié & Funarié 2008).

Adı ne olursa olsun kiralama işlemlerinin aktifleştirilmemesinin bir işletmenin finansal tablolarına olan etkisi; gerek ülkelerin yerel muhasebe uygulamaları gerekse IASB ve FASB'nin yeni kiralama standardına ilişkin taslağının yayınlanması öncesi ve sonrasında da UFRS açısından tartışma konusu olmuştur.

Beattie ve diğerleri (1998), İngiltere'nin yerel uygulamasında yer alan eski SSAP 21 standardı kapsamında aktifleştirilmeyen faaliyet kiralamalarının finansal tablolar üzerindeki etkilerini değerlendirmek amacıyla 1994 yılı itibariyle hisse senetleri İngiltere borsasında işlem gören 232 şirketi kapsayan bir örneklem kurmuştur. Bu çalışmada; mali yapı, varlık devir hızı ve karlılık oranları ile kar ile sermaye arasındaki ilişkileri gösteren oranlar dikkate alınarak faaliyet kiralamalarından kaynaklanan borçların bilançoya yansıtılması durumunda, bu oranlarda beklenen değişiklikler tespit edilmiştir. Bu doğrultuda; çalışmanın sonucunda, oransal olarak en fazla mali yapı oranlarının olumsuz yönde etkilendiği; sektörel olarak da faaliyet kiralamalarının en fazla görüldüğü hizmet sektörü işletmelerinin etkilendiği vurgulanmıştır.

Marşap (1999), Türkiye'de 3226 no'lu ilk finansal kiralama kanunu ile uygulamaya giren aktifleştirilmeyen kiralama işlemlerinin finansal tablolara olan olumsuz etkisini; eleştirel bir yaklaşımla, kiracı açısından likidite, mali yapı, karlılık oranları ile duran varlık ve maddi duran varlık devir hızı oranları ile kiralayıcı işletme açısından da likidite ve faaliyet oranları ile duran varlık ve maddi duran varlık devir hızı oranları çerçevesinde incelemiştir. Oranlardan elde edilen sonuçların; olması gerekenden düşük veya yüksek olduğu vurgulanarak, yanıltıcı sonuçların elde edildiği belirtilmiştir.

Bennett & Bradbury (2003), 1995 yılı itibariyle hisse senetleri Yeni Zelanda borsasında işlem gören 38 şirketi; Durocher (2008), hisse senetleri Kanada borsasında işlem gören 2002 ve 2003 yıllarında en yüksek hasılatı sahip 100 şirketi faaliyet kiralamalarının bilançoya yansıtılması açısından incelemiştir. Fülbier ve diğerleri (2008), hisse



UFRS 16 Kiralama İşlemleri Standardının Eski UMS 17 Standardı ile  
Karşılaştırılması ve Almanya ve Türkiye'de Hisse Senetleri Halka Açık Olan Hava  
Yolu Şirketlerinin Finansal Durumuna Etkisi

senetleri Almanya borsasında işlem gören 90 şirketin 2003 ve 2004 yıllarındaki finansal tablolarını; Duke ve diğerleri (2009), hisse senetleri Amerika Birleşik Devletleri'ndeki S&P 500 endeksinde 2003 yılı itibariyle işlem gören 500 şirketten faaliyet kiralaması bulunan 366'sını; Branswijck ve diğerleri (2011), 2010 yılı itibariyle Belçika borsasında hisse senetleri işlem gören 128 şirket ile Hollanda borsasında hisse senetleri işlem gören 116 şirketin finansal tablolarını; Fito ve diğerleri (2013), 2008-2010 döneminde hisse senetleri İspanya borsasında işlem gören 52 şirketi; Wong & Joshi (2015), hisse senetleri Avustralya borsasında işlem gören 107 şirketi faaliyet kiralamalarının bilançoya yansıtılması açısından incelemiştir. Yapılan çalışmalarda, genel olarak, likidite ve mali yapı oranları ile FAVÖK/Toplam Varlıklar oranı olumsuz yönde en çok etkilenen oranlar olarak ortaya çıkmıştır. Karlılık oranlarının değişimi ise; likidite ve mali yapı oranlarına göre daha sınırlıdır.

Sektörel açıdan bakıldığında; Durocher (2008) çalışmasında, hisse senetleri Kanada borsasında işlem gören şirketlerden FAVÖK/Toplam Varlıklar oranı açısından örneklemedeki sadece 3 sektöre ait şirketlerin (ticari mallar, yakıt endüstrisi ve finansal hizmetler) önemli ölçüde etkilendiğini açıklamıştır. Fülber ve diğerlerine (2008) göre, Almanya borsası şirketleri arasında en çok etkilenen sektörler; moda ve perakendecilik olmuştur. Fito ve diğerleri (2013) çalışmalarında; İspanya borsasında işlem gören şirketlerden en fazla etkilenenlerin enerji, teknoloji, perakende mal ve hizmet sektörlerinde faaliyet gösterdiğini belirtmişlerdir. Ayrıca; Goodacre (2003), İngiltere'de perakendecilik sektörünün faaliyet kiralamalarının aktifleştirilmesinden önemli ölçüde etkilendiğini tespit etmiştir.

Bu çalışmada; UFRS 16 standardının olası etkilerinin hava yolu şirketleri açısından analiz edilebilmesine alt yapı oluşturması bakımından literatüre bakıldığında üç çalışma (Gritta 1974; Gritta ve diğerleri 1994; Gritta ve diğerleri 2008) göze çarpmaktadır. Amerika Birleşik Devletleri'ndeki hava yolu şirketleri esas alınarak 60'lı, 90'lı ve 2000'li yılları esas alan bu çalışmalar; bu ülkedeki hava yolu şirketlerinin süregelen bir şekilde kiralama sözleşmelerinin finansal kiralama olmasına yönelik kriterlerini görmezden gelip, kiralamaları faaliyet kiralaması altında göstererek bilanço dışı bıraktığına işaret etmektedir. Bu çalışmalarda kullanılan verilerin ortak paydası; bu ülkedeki hava yolu şirketlerinin filosunda finansal kiralama ve faaliyet

kiralaması yoluyla elde tutulan uçak sayıları ile uzun vadeli borçlar/öz kaynaklar mali yapı oranının analizde kullanılmış olmasıdır. Analiz edilen hava yolu şirketleri içerisinde bu aktifleştirmeden en çok etkilenen şirketlerin; filusunda en fazla faaliyet kiralaması yoluyla uçak bulunduran şirketler olduğu sonucuna varılmıştır.

Bu araştırma; UFRS 16 Kiralama İşlemleri standardı ile eski UMS 17 standardını muhasebeleştirme, ölçme, sunum ve finansal açıklama hükümleri açısından karşılaştırmalı olarak ele alınmasının yanı sıra UFRS 16'nın finansal duruma olan olası etkilerini sektörel bir yaklaşımla Almanya ve Türkiye'de hisse senetleri borsada işlem gören hava yolu şirketleri açısından tartışması bakımından diğer çalışmalardan farklıdır.

### **3. UFRS 16 KİRALAMA İŞLEMLERİ STANDARDINA GENEL BAKIŞ**

#### **3.1. UFRS 16 Standardının Amacı**

Halihazırda yürürlükte olan UMS 17 Kiralama İşlemleri standardının amacı; gerçekleştirilen kiralama işlemlerine ilişkin olarak kiracı ve kiraya veren tarafından uygulanması gereken muhasebe politikalarını ve yapılacak açıklamaları belirlemek olarak ifade edilmiştir (KGK 2015, 2). Ancak; UFRS 16'ya bakıldığında; standardın amacının, UMS 17'deki tekdüze yaklaşımdan uzaklaşarak, kiracıların ve kiraya verenlerin kiralama işlemlerini gerçeğe uygun şekilde sunacak ihtiyaca uygun bilginin sağlanmasına odaklandığı görülmüştür (IASB 2016a, 9). Bu doğrultuda, finansal tablolarda ve dipnotlarda kiralama işlemlerine ilişkin olarak sağlanacak bilginin; finansal tablo kullanıcılarına işletmenin finansal durumu, finansal performansı ve nakit akışları hakkında gerekli değerlendirmeyi yapabilmeleri için altyapı sağlayacağı vurgulanmıştır. Dolayısı ile bu yeni standardın; ihtiyaca uygunluk, şeffaflık, gerçeğe uygun, tam ve anlaşılır sunum ile önemlilik ilkelerini karşılayan bir bakış açısıyla hazırlandığı söylenebilir.

#### **3.2. UFRS 16 Standardının Gerekçesi**

Halihazırda yürürlükte olan UMS 17 Kiralama İşlemleri standardı; kiralama işlemlerinin gerek kiracı (lessee) gerekse kiraya veren (lessor) bakış açısıyla muhasebeleştirilmesini düzenlemektedir. Kiralama işlemlerinin kiracı tarafından muhasebeleştirilmesi; işlemin finansal kiralama işlemi veya faaliyet kiralaması işlemi olmasına bağlı olarak

UFRS 16 Kiralama İşlemleri Standardının Eski UMS 17 Standardı ile  
Karşılaştırılması ve Almanya ve Türkiye'de Hisse Senetleri Halka Açık Olan Hava  
Yolu Şirketlerinin Finansal Durumuna Etkisi

farklılık göstermektedir. Dolayısı ile muhasebeleştirmede kiracı açısından ortak paydaya oturmuş bir yapı söz konusu değildir. Eğer kiralama işlemi bir finansal kiralama işlemi ise kiracının bu işlemde kaynaklanan varlıkları ve borçları finansal durum tablosunda raporlaması gerekirken; işlemin faaliyet kiralaması olması durumunda bu işlemde doğan varlıklar ve borçların finansal durum tablosunda raporlanması söz konusu değildir (KGK 2015, 6-8; IASB 2016a, 6). Bu çerçevede; IASB'nin UFRS 16'yı oluştururken üç temel gerekçesi söz konusu olmuş ve bunlar standardın Karar Gerekçelerinde aşağıdaki şekilde ifade edilmiştir (IASB 2016b, 7-8).

**1.** Faaliyet kiralaması işlemlerinden kaynaklanan varlık ve borçların işletmenin finansal tablolarında yer almaması; şeffaflık ilkesinin yerine gelmemesine neden olmuştur. Finansal tablo kullanıcıları için gereken ihtiyaca uygun bilgi sağlanamamıştır. Faaliyet kiralaması işlemleri de bir finansman ve borçlanma ortamı yaratmaktadır. Dolayısı ile kiraya veren; kiracının borç yükünü açıkça görmesi gerekirken görememiş ve çeşitli tahmine dayalı hesaplama yöntemlerine başvurmuştur.

**2.** Finansal kiralama işlemlerinin finansal durum tablosuna yansıtılmasına karşılık faaliyet kiralaması işlemlerinin finansal durum tablosuna yansıtılmaması karşısında; karşılaştırılabilirlik kavramı zarar görmüştür. Karşılaştırılabilirliğin sağlanması için finansal tablo kalemlerinin faaliyet kiralaması işlemlerini yansıtacak şekilde yeniden yapılandırılması söz konusu olmuştur.

**3.** UMS 17 standardında kiraya verenin kiralama işleminden dolayı maruz kalabileceği kredi riski ile kiraya verdiği varlıktan kaynaklanan varlık riskine ilişkin olarak açıklamada bulunması konusu yeterince vurgulanmamıştır.

Bu makalede, UFRS 16 standardının oluşturulmasına ilişkin yukarıda belirtilen gerekçeler dikkate alınarak standart hükümleri incelenmiş ve faaliyet kiralamasının bilançoda varlık ve yükümlülük olarak gösteriminin likidite ve finansal yapı üzerine olan etkisi oran analizi ile irdelenmiştir.

#### **4. UFRS 16 KİRALAMA İŞLEMLERİ STANDARTININ MUHASEBELEŞTİRME, ÖLÇME, SUNUM VE FİNANSAL AÇIKLAMA HÜKÜMLERİ ÇERÇEVESİNDE İNCELENMESİ VE DEĞERLENDİRİLMESİ**

##### **4.1. UFRS 16 ile UMS 17 Standartlarının Kiralama İşlemlerinin Kiracı Tarafından İlk Muhasebeleştirilmesi Açısından Karşılaştırılması**

2016/1

12

UFRS 16 ile UMS 17 standartları kiralama işlemlerinin kiracı tarafından ilk muhasebeleştirilmesi açısından karşılaştırılmış ve aşağıdaki farklılıklar tespit edilmiştir:

1. UMS 17 standardını uygulayan kiracı işletmeler; kiralama işlemini ilk muhasebeleştirirken öncelikle özün önceliği ilkesi çerçevesinde işlemin finansal kiralama veya faaliyet kiralaması özelliği gösterip göstermediğini tespit etmek durumundadır. Bu doğrultuda; UMS 17 standardının aşağıda belirtilen hükümleri (Madde 10 ve Madde 11) dikkate alınarak kiracının bir kiralama işleminin finansal kiralama olup olmadığını belirlemesi gerekir (KGK 2015, 5). Dolayısı ile aşağıdaki hükümlerden bir ya da birkaçını sağlayan kiralama işlemi; finansal kiralama işlemi olarak kabul edilir ve bu işlem kiracı işletmenin bilançosuna varlık ve borç olarak yansıtılır (KGK 2015, 6).

Madde 10. Aşağıda yer alan kriterlerin birlikte ya da tek başlarına var oldukları kiralama işlemleri finansal kiralama olarak kabul edilir:

(a) Kiralama sözleşmesinde, kiralanan varlığın mülkiyetinin kiralama süresi sonunda veya daha önce kiracıya geçeceğinin öngörülmesi;

(b) Kiracıya, kiralanan varlığı buna ilişkin opsiyonun kullanım tarihinde oluşması beklenen gerçeğe uygun değerinden çok daha düşük bir bedelle satın alma opsiyonu verilmesi nedeniyle, kiralama sözleşmesinin başlangıcı itibarıyla kiracı tarafından bu opsiyonun kullanılacağı beklenmesi;

(c) Mülkiyet kiracıya geçmeyecek dahi olsa, kira süresinin kiralanan varlığın ekonomik ömrünün büyük bir bölümünü kapsamaması;

(d) Kiralama sözleşmesinin başlangıcı itibarıyla, asgari kira ödemelerinin bugünkü değerlerinin, en az, kiralanan varlığın gerçeğe uygun değerine eşit olması ve

(e) Kiralanan varlığın, üzerinde büyük değişiklikler yapılmadığı sürece, sadece kiracı tarafından kullanılacak özel bir yapıda olması.

UFRS 16 Kiralama İşlemleri Standardının Eski UMS 17 Standardı ile  
Karşılaştırılması ve Almanya ve Türkiye'de Hisse Senetleri Halka Açık Olan Hava  
Yolu Şirketlerinin Finansal Durumuna Etkisi

Madde 11. Aşağıda yer alan kriterlerin birlikte veya tek başlarına var oldukları durumlar, yine ilgili kiralama işleminin finansal kiralama olarak nitelendirilmesi sonucunu doğurur:

(a) Kiracının kiralama işlemini feshedebilmesi durumunda, kiraya verenin fesih işleminden kaynaklanan zararlarının kiracı tarafından karşılanması;

(b) Kalıntı değerın gerçeğe uygun değerindeki değışmelerden kaynaklanan kazanç ya da kayıpların kiracıya ait olması (örneğin kiralama süresi sonundaki satış gelirlerinin tamamına eşit bir kira indirimi şeklinde);

(c) Kiracının, piyasa fiyatının çok daha altında bir bedelle bir dönem daha kiralamayı sürdürme hakkının bulunması.

Buna karşılık; UFRS 16 hükümleri, kiracının bir kiralama işlemini ilk muhasebeleştirmede işlemin bir finansal kiralama veya faaliyet kiralaması kapsamında olup olmadığını belirlemesi işlemine son vermiştir. UFRS 16'nın yürürlüğe girmesi veya erken uygulaması ile kiracı açısından UMS 17'nin yukarıda değinilen kiralama işleminin özünün belirlenmesine ilişkin hükümleri geçerli olmayacaktır. Dolayısı ile UFRS 16'da bütün kiralama işlemleri; kiracı açısından finansal kiralama işlemi gibi kabul edilecektir (IASB 2016a, 12).

UFRS 16'da kiralama işleminin özüne bakılmamasının nedeni; standardın amacının, kiracı açısından bütün kiralama işlemlerini bilançoya varlık ve borç yansıtmak olmasıdır. Böylece; bütün kiralama işlemleri aktifte kullanım hakkı elde tutulan varlık (right of use asset) ve pasifte kiralama işlemlerinden kaynaklanan borç olarak raporlanacaktır (IASB 2016a, 12). Dolayısı ile; hem aktifte hem de pasifte raporlanan tutarlar, gerçeğe uygun sunum ilkesini de karşılamış olmaktadır. Özellikle pasifte kiralama işlemlerinden kaynaklanan borçlar; kiralama ister finansal kiralama ister faaliyet kiralaması kapsamında olsun bilançoda olması gereken tutarla açıkça raporlanacağından kiracı işletmenin borç/özkaynak dengesi üzerinde önemli etkiye sahip olacaktır.

2. UMS 17 standardında finansal kiralama işlemlerine ilişkin olarak bilançoya ilk muhasebeleştirmede yansıtılacak olan bedel; kiralama sözleşmesinin başı itibariyle tespit edilmiş, gerçeğe uygun değer ya da asgari kira ödemelerinin bugünkü değerinden düşük olanı şeklinde ifade edilmiştir (KGK 2015, 6). Bir başka deyişle; UMS 17'de ilk muhasebeleştirmede kayda alınacak değerın tespiti hem gerçeğe

uygun değerinin hem de asgari kira ödemelerinin bugünkü değerinin tespitine dayanmaktadır.

Buna karşılık; UFRS 16'da bilançoya ilk muhasebeleştirmede yansıtılacak olan bedele bilançonun hem aktifinde hem de pasifinde temel oluşturacak olan tutar; kiralanan varlığın kiraya veren tarafından kiracının kullanımına sunulduğu tarihte henüz ödenmemiş olan kira ödemelerinin bugünkü değerine göre ölçülecektir (IASB 2016a, 12). Bu hükme göre; UFRS 16'da UMS 17'den farklı olarak kiralama işlemlerinde gerçeğe uygun değer belirlenmesi bir kriter olmaktan çıkarılmıştır. Nitekim; bugünkü değer tespiti, gelecekteki kira ödemelerinin belirli bir faiz oranı çerçevesinde bugünkü değerine indirgenmesini gerektirmektedir ve belirlenmesi gerçeğe uygun değer tespitinden daha kolaydır (Ciesielski & Weirich 2010, 52). Bu hesaplama şekli; itfa edilmiş maliyet (amortized cost) olarak adlandırılmaktadır ve UFRS kapsamında türev ürünlerden kaynaklanmayan finansal borçlarda da kullanılan bir muhasebe politikasıdır. Dolayısı ile kiralama işlemlerinin muhasebeleştirilmesi türev dışı finansal borçlarla paralel kılınmıştır. Buna karşılık; UFRS kapsamında UMS 16, UMS 38, UMS 39, UMS 40 gibi çeşitli standartlarda görülen gerçeğe uygun değer tespiti ise maliyetli olabilmektedir. Dolayısıyla, kiralama işlemlerinde gerçeğe uygun değer belirleyici bir kriter olarak yer almasının bu nedenle sürdürülmemiş olduğu düşünülmektedir.

**3. Gelecekteki kira ödemelerinin bugünkü değerinin hesaplanması için gerek UMS 17'de gerekse UFRS 16'da bilinmesi gereken iskonto oranı; tespit edilebiliyorsa, kiralama işleminde zımnen yer alan faiz oranı; tespit edilemiyorsa, kiracının ek borçlanma faiz oranıdır (KGK 2015, 6; IASB 2016a, 12-13). Bu çerçevede; her iki oranın tanımı karşılaştırıldığında, kiralama işleminde zımnen yer alan faiz oranı kavramının tanımsal olarak her iki standartta aynı olduğu; buna karşılık, kiracının ek borçlanma faizi tanımının UFRS 16'da değiştiği tespit edilmiştir (KGK 2015, 4; IASB 2016a, 26; IASB 2016a, 27).**

Bu bağlamda; UMS 17'ye göre kiracının alternatif borçlanma faiz oranı; benzer bir kiralama işleminde kiracının ödemek zorunda olduğu faiz oranıdır (KGK 2015, 4). Ancak; böyle bir oran belirlenememesi durumunda, kiralama sözleşmesinin başlangıcında kiralama konusu varlığın satın alınması için borçlanılması gereken tutara ilişkin olarak benzer vade ve teminatlar çerçevesinde kiracı tarafından katlanması

gereken faiz oranı da kullanılabilir. Buna karşılık; UFRS 16'da kiracının alternatif borçlanma faiz oranı, koşullu seçenekli yaklaşımdan arındırılmıştır. Bundan böyle; kiracının alternatif faiz oranı, benzer bir ekonomik çevrede kullanma hakkı elde bulundurulmuş varlıkla benzer değerde olan bir varlığı edinmek amacıyla kiracının benzer vade ve teminatlar çerçevesinde borçlanması karşılığında ödemekle yükümlü olduğu faiz oranı ile sınırlandırılmıştır (IASB 2016a, 27).

Her iki faiz oranının belirlenmesi; kiracının kredibilitesine, kiralamanın süresine, gösterilen teminatın kapsamına ve kalitesine ve de işlemin meydana geldiği çevrenin ekonomik durumuna bağlı olmakla birlikte standardın Karar Gereçeklerinde kiracının alternatif borçlanma faiz oranının daha kolay tespit edilebileceği vurgulanmıştır (IASB 2016b, 49-50). Buna gerekçe olarak; kiralanan varlığın borçlanarak satın alınması durumunda yüklenilecek faiz oranının hemen gözlemlenebilir olması gösterilmiştir.

4. Kiralama işlemlerinde daha öncede değinildiği gibi kiralamaya konu varlıklar; kullanım hakkı elde tutulan varlıkları temsil etmektedir. Bu varlıkların ilk muhasebeleştirmede maliyet bedeli ile kayıt edilmesi gerekmektedir (IASB 2016a, 12). Buna karşılık; bu hususla ilgili olarak UMS 17'de bu varlıkların maliyet bedeli ile kayıt edileceğine dair açık bir hüküm yoktur. Ancak; kaydın böyle olması gerektiği zımnen anlaşılmaktadır. Zira; maliyetin oluşturulması bakımından kiraya verenin üretici veya satıcı olduğu kiralamalarda bunlar tarafından yüklenilenler hariç olmak üzere, kiralama sözleşmesinin müzakere ve tanzim edilmesiyle doğrudan ilişkilendirilebilen ek maliyetler (başlangıç doğrudan maliyetleri) ile doğrudan finansal kiralama işlemine atfedilebilen faaliyetlere ilişkin maliyetlerin kullanım hakkı elde tutulan varlığın maliyetine eklenmesi gerektiği belirtilmiştir (KGK 2015, 7). Dolayısı ile UMS 17'ye göre finansal kiralama işleminden kaynaklanan borçlar hesabına temel oluşturan gerçeğe uygun değer veya asgari kira ödemelerinin bugünkü değerinden hangisi küçük ise bu tutarın üzerine yukarıda değinilen maliyet kalemleri eklenerek kullanım hakkı elde tutulan varlığın aktifte maliyet bedeli ile temsili söz konusudur.

Yukarıda değinildiği gibi; UFRS 16'da kullanım hakkı elde tutulan varlığın maliyet bedeli ile izleneceği belirtilmiştir. Söz konusu maliyet bedelinin tespitinde hangi kalemlerin bu kapsamda yer alacağı da maddeler halinde ifade edilmiştir (IASB 2016a,12). Bu bağlamda; maliyet bedeli aşağıdaki şu kalemleri kapsamaktadır:

**a. Kiralamaya konu borcun ilk ölçüldüğündeki tutarı**

Bu tutarın tespiti; bilançonun pasifinde yer alan kiralama işleminden kaynaklanan borçlar hesabı kapsamında yer alan kalemlerin bugünkü değerlerinin tespiti ile mümkündür (IASB 2016a, 13). Dolayısı ile belirlenecek bugünkü değer tutarı; aktifteki maliyet bedelinin temelini oluşturacaktır.

**b. Kiralama başlamadan önce veya başladığında yapılan kiralama ödemeleri eksi alınan kiralama teşvikleri**

**c. Kiracı tarafından gerçekleştirilen başlangıç doğrudan maliyetleri**

Başlangıç doğrudan maliyetleri kavramına; yukarıda varlığın maliyet bedeli ile kayıt edilmesi kapsamında UMS 17'deki tanımı ile değinilmiştir. Bu tanıma geri dönülürse; başlangıç doğrudan maliyetleri, kiraya verenin üretici veya satıcı olduğu kiralamalarda bunlar tarafından yüklenenler hariç olmak üzere, kiralama sözleşmesinin müzakere ve tanzim edilmesiyle doğrudan ilişkilendirilebilen ek maliyetler" olarak tanımlanmıştır (KGK 2015a, 4). Buna karşılık; UFRS 16'da bu kavram "finansal kiralama ile ilişkili olarak kiraya verenin üretici veya satıcı olduğu kiralamalarda bunlar tarafından yüklenenler hariç olmak üzere, kiralama sözleşmesinin gerçekleşmesi durumunda katlanılacak ek maliyetler" olarak ifade edilmiştir (IASB 2016a, 26). Bu çerçevede değerlendirildiğinde; başlangıç doğrudan maliyetlerinin UMS 17'de sözleşmenin müzakere ve tanzimine bağlanması ile UFRS 16'da sözleşmenin gerçekleşmesine bağlanması arasında bir fark olmadığı sonucuna varılmıştır.

Doğrudan başlangıç maliyetlerinin kiracı tarafından kullanım hakkı elde edilen varlığa yüklenmesi; UMS 2 Stoklar, UMS 16 Maddi Duran Varlıklar, UMS 38 Maddi Olmayan Varlıklar ve UMS 40 Yatırım Amaçlı Gayrimenkuller standartlarındaki finansal olmayan varlıkların maliyetlerinin tespit edilme şekline benzemektedir. Bu doğrultuda; stoklarda, maddi duran varlıklarda, maddi olmayan duran varlıklarda ve yatırım amaçlı gayrimenkullerde maliyet tespit edilirken, satın alma fiyatına varlığı satılabilir veya kullanılabilir konuma getirmek için katlanılan diğer maliyetlerin eklenmesi söz konusu olurken; UFRS 16'da da kiralama hakkını elde etmek için katlanılan ek maliyetler söz konusudur. Bu çerçevede; maliyetin belirlenmesine ilişkin muhasebe politikalarında tutarlılık sağlanmıştır.

**d. Kiracı tarafından kiralamaya konu varlığın parçalara ayrılması ve taşınmasından, kiralamaya konu varlığın üzerinde bulunduğu tesisin veya kiralama sözleşmesinde belirtilen hükümler ve koşullar uyarınca**



UFRS 16 Kiralama İşlemleri Standardının Eski UMS 17 Standardı ile  
Karşılaştırılması ve Almanya ve Türkiye'de Hisse Senetleri Halka Açık Olan Hava  
Yolu Şirketlerinin Finansal Durumuna Etkisi

kiralamaya konu varlığın yenilenmesi nedeniyle katlanılacak tahmini maliyet

Yukarıdaki maliyet kalemi ile ilgili olarak; UMS 17'de açık bir hüküm bulunmamaktadır. Ancak; doğrudan finansal kiralama işlemi ile ilişkilendirilebilen faaliyetlerle ilgili maliyetlerin varlığın maliyetine verilebileceği belirtilmektedir (KGK 2015, 7). Dolayısı ile bu hüküm aslında UFRS 16 ile paralel olmakla birlikte UFRS 16'da doğrudan kiralama işlemleri ile ilişkilendirilebilen ve maliyete yansıtılabilecek faaliyetlerin açıkça belirtildiği sonucuna varılmıştır.

Ayrıca; UFRS 16'da bu tür maliyetlerin kullanım hakkı elde tutulan varlığa yüklenebilmesi için maliyete ilişkin yükümlülüğün varlıktan kaynaklanması gerektiği de vurgulanmıştır (IASB 2016a, 12); çünkü, kullanım hakkı elde tutulan varlığın belirli bir dönemde belli bir stok kalemini üretmek üzere kullanılması amacıyla katlanılan maliyetler, varsa, bunların UFRS 16 kapsamında değil UMS 2 Stoklar standardı kapsamında değerlendirilmesi hükmü getirilmiştir.

Bu maliyet kalemi ile ilgili olarak UFRS 16'da getirilen son husus ise; bu kapsamdaki maliyet tutarının tahmine dayalı olmasından dolayı muhasebeleştirme ve ölçümde UMS 37 Karşılıklar, Koşullu Borçlar ve Koşullu Varlıklar standardının uygulanmasının gerekmekte olduğudur (IASB 2016a, 12).

**5.** Kiralama işlemlerinde kiralamaya konu varlıklardan doğan borçlar; daha önce de değinildiği gibi ilk muhasebeleştirmede kiralamayı konu varlığın kiraya veren tarafından kiracının kullanımına sunduğu tarihteki gelecekteki kira ödemelerinin bugünkü değerini temsil etmektedir (IASB 2016a, 12). Bu kapsamda, aşağıdaki şu kalemler bulunmaktadır (IASB 2016a, 13).

**a.** Alınacak kiralama teşvikleri düşülmüş sabit ödemeler (Özünde sabit tutarlı olan ödemeler dahil (in-substance fixed payments))

Sabit ödemeler; kiralama işlemi süresince kiracının kiraya verene kiralamaya konu varlığı kullanma hakkından kaynaklanan ödemeleri kapsamaktadır. Değişken kiralama ödemeleri, bu kapsamda değildir. Özünde sabit tutarlı ödemeler ise; kiralama dönemi başlamadan önce değişken tutarlı ödemeler olarak planlanmış bir kiralamanın sabit tutarlı kiralamaya dönüştürülmesi şeklinde tanımlanabilir (IASB 2016a, 38).

**b.** Değişken kira ödemeleri

Değişken kiralama ödemeleri; kiralama süresince kiracının kiraya verene kiralamaya konu varlığı kullanma hakkından kaynaklanan değişken ödemelerdir. Ödemelerin değişken olması; kiralama işleminin

başlamadan sonra zamanın geçmesinden bağımsız olarak meydana gelen gerçekler ve koşullardaki değişimlerden kaynaklanmaktadır (IASB 2016a, 28). Bu kapsama giren ödeme tutarları; tüketici fiyat endeksine veya gösterge faiz oranına dayanmaktadır (IASB 2016a, 13).

c. Garanti edilmiş kalıntı değer kapsamında kiracı tarafından ödenmesi beklenen tutarlar

Garanti edilmiş kalıntı değer kavramı; UFRS 16 standardı için yeni değildir. UMS 17'den değiştirilerek aktarılmıştır. Bu kavram; UMS 17'de hem kiracı açısından hem de kiraya veren açısından tanımlanmış olmakla birlikte; kavramın UFRS 16'da sadece kiraya veren açısından tanımlandığı görülmüştür. Dolayısı ile UFRS 16'da garanti edilmiş kalıntı değer; kiralamanın sona ermesi durumunda kiralamaya konu varlığın değerinin (veya değerinin bir bölümünün) kiraya verenle ilişkili olmayan bir tarafça kiraya verene garanti edildiği belirli en az tutardır. UMS 17'de bu tanımda kiracı da garantör olarak gösterilmiş olmakla birlikte UFRS 16'da sadece kiraya verenle ilişkili olmayan bir üçüncü taraf garantör statüsündedir (KGK 2015, 3; IASB 2016a, 28).

d. Kiracının satın alma opsiyonunu uygulamaya makul bir şekilde emin olduğu durumda, satın almaya ilişkin uygulama fiyatı

UFRS 16 standardı; UMS 17 standardından farklı olarak satın alma opsiyonunun uygulanması ve uygulama fiyatının belirlenmesi ve değerlendirilmesi ile ilgili olarak bir uygulama rehberi ortaya koymuştur (IASB, 2016a, 36-37). Söz konusu bu rehber uygulama; aşağıda özetlenmiştir.

Kiraya verenin kiralamaya konu varlığı kiracının kullanımına sunduğu tarihte; kiracı, kiralamanın süresini uzatma opsiyonunu kullanmak veya kiralamaya konu varlığı satın almak veya kiralamayı sonlandırma opsiyonunu uygulamamak konusunda bir değerlendirme yapmalıdır. Bunun için kiracının; kiralamaya konu varlığın kendisine sunulduğu tarihten yukarıda değinilen üç seçenekten birini uygulayacağı tarihe kadar geçecek dönemde, gerçekler ve koşullarda olması beklenen değişikliklerle birlikte; kararına etki edecek bütün ihtiyaca uygun gerçekleri ve koşulları dikkate alması gerekmektedir. Söz konusu gerçeklere ve koşullara ilişkin örnekler aşağıdaki gibidir (IASB, 2016a, 36-37):

- Opsiyona bağlı dönemlere ilişkin sözleşme hükümleri ve koşullarının piyasa oranları ile karşılaştırılması çerçevesinde aşağıdaki yol gösterici hususların dikkate alınması

- Opsiyona bağlı döneme ait kiralama işleminden kaynaklanan ödemeler

UFRS 16 Kiralama İşlemleri Standardının Eski UMS 17 Standardı ile  
Karşılaştırılması ve Almanya ve Türkiye'de Hisse Senetleri Halka Açık Olan Hava  
Yolu Şirketlerinin Finansal Durumuna Etkisi

○ Kiralamaya ilişkin değişken ödemeler veya kiralamayı sonlandırmaktan kaynaklanan cezalara ve garanti edilmiş kalıntı değere dayanan diğer koşullu ödeme tutarları

○ Opsiyona bağlı dönemin başlangıcından sonra uygulanabilir diğer opsiyonlara ilişkin hükümler ve koşullar

• Kiracıya; kiralamanın süresinin uzatılması, sonlandırılması veya kiralamaya konu varlığı satın alınması opsiyonlarının uygulanabilir olması durumunda, önemli ölçüde ekonomik fayda sağlaması beklenen özel maliyetlerin (leasehold improvements) sözleşme döneminde yapılmasının değerlendirilmesi

• Müzakere maliyetleri, yer değiştirme maliyetleri, kiracının ihtiyaçlarını karşılayacak başka bir kiralamaya konu varlığın belirlenmesine ilişkin maliyetler, yeni varlığın kiracının faaliyetleri ile uyumlu hale getirilmesi için katlanılan maliyetler veya kiralama sözleşmesini sonlandırmaya ilişkin olarak katlanılan cezalar, kiralamaya konu varlığı sözleşmede belirtilen özelliklerine dönüştürme maliyetleri veya kiralamaya konu varlığı sözleşmede belirtilen yere taşıma maliyetleri gibi kiralama sözleşmesinin sonlandırılmasına ilişkin maliyetlerin değerlendirilmesi

• Kiralamaya konu varlığın özelliklerinin kiracının faaliyetleri için ne kadar önemli olduğunun değerlendirilmesi kapsamında; kiralamaya konu varlığın kiracının faaliyetleri için özellikli bir varlık olup olmadığının, söz konusu varlığın yerinin uygun olup olmadığının, söz konusu varlığın alternatifi olan varlıkların uygun olup olmadığının değerlendirilmesi

• Yukarıda değinilen üç seçenekten (uzatma, sonlandırma veya satın alma) birinin gerçekleşmesinin koşullara bağlı olmasının değerlendirilmesi; bir başka deyişle, bu seçeneklerden birinin gerçekleşmesinin değinilen değerlendirme hükümlerinden bir veya birkaçını karşılamasının ve de bu hükümlerin gerçekleşme olasılığına bağlı olup olmadığının değerlendirilmesi

• Yukarıda değinilen üç seçenekten (uzatma, sonlandırma veya satın alma) birinin gerçekleşmesinde, kiracı ister varlığı kiralamış ister mülkiyeti kendinde bulundurmuş olsun, kiracının geçmiş deneyimleri de önemlidir. Bu çerçevede; kiracı kiralamaya konu varlıklara ilişkin olarak elinde bulundurduğu opsiyonları uygularken; geçmişte deneyim kazandığı ekonomik gerekçelerle yeni kiralama işlemlerinde bu seçeneklerden birinin uygulanmasına makul bir şekilde emin olarak karar verebilir.

e. Kiralama sözleşmesi hükümleri; kiracının kiralamayı sonlandırmayı tercih etmesi durumuna ilişkin yaptırımları yansıtıyorsa, kiralamanın sona ermesine ilişkin ceza ödemeleri

6. UFRS 16 ile getirilen bir diğer husus ise kısa süreli kiralama işlemleri ile düşük değerdeki kiralamaya konu varlıkların bilançoya yansıtılmasının zorunlu olmamasıdır (IASB 2016a, 9). Bu bağlamda; kısa süreli kiralama işlemi, kira süresinin kiralamaya konu varlığın kiracının kullanımına sunulduğu tarihten itibaren bir yıl veya daha kısa bir süreyi kapsadığı kiralama işlemi olarak tanımlanmıştır (IASB 2016a, 28). Düşük değerli varlıklar ise; tablet bilgisayar, kişisel bilgisayar, ofis mobilyası ve telefon gibi küçük kalemlerden oluşabilir (IASB 2016a, 30).

Bu çerçevede; UFRS 16'nın kiracı açısından ilk muhasebeleştirmeye ilişkin etkisi aşağıda **Tablo 2**'de özetlenmiştir.

**Tablo 2. UMS 17 ile UFRS 16 Arasındaki Temel Farkın Bilançoya Yansıtılması**

	UMS 17		UFRS 16
	Finansal Kiralama	Faaliyet Kiralaması	Bütün Kiralama İşlemleri
Varlıklar	☺☺☺	---	☺☺☺ ☺☺☺
Borçlar	☹☹☹	---	☹☹☹☹☹☹
Bilanço dışı Finansman		☺☺☺ } ☹☹☹ }	

**Kaynak:** IASB (2016c) Effects Analysis of IAS 16 Leases

#### 4.2. UFRS 16 ile UMS 17 Standartlarının Kiralama İşlemlerinin Kiracı Tarafından İzleyen Dönemlerde Muhasebeleştirilmesi Açısından Karşılaştırılması

UFRS 16 ile UMS 17 standartları kiralama işlemlerinin kiracı tarafından izleyen dönemlerde muhasebeleştirilmesi açısından karşılaştırılmış ve aşağıdaki farklılıklar tespit edilmiştir:

1. UMS 17 standardında kiracı işletmenin; kullanım hakkı elde tutulan varlığı izleyen dönemlerde hangi yöntemle (maliyet modeli veya yeniden değerlendirme modeli) göre izleyeceği açıkça belirtilmemiştir.

UFRS 16 Kiralama İşlemleri Standardının Eski UMS 17 Standardı ile  
Karşılaştırılması ve Almanya ve Türkiye'de Hisse Senetleri Halka Açık Olan Hava  
Yolu Şirketlerinin Finansal Durumuna Etkisi

Ancak; amortisman ayrılması noktasında UMS 16 ve UMS 38 standartlarına yapılan atıflar, kiralama konu varlıkların esasen maliyet modeline göre izleneceğine işaret etmektedir (KGK 2015, 7).

Buna karşılık; UFRS 16'da kullanım hakkı elde tutulan varlıkların ilk muhasebeleştirilmeden sonra, aksi belirtilmedikçe, maliyet modeline göre izlenmesi temel yöntem olarak ifade edilmiştir (IASB 2016a, 13). UFRS 16'daki maliyet modeli; UMS 16 ve UMS 38'deki maliyet modeli ile paraleldir. Ancak; kiralamanın ruhu açısından farklılık da göstermektedir. Buna göre kullanım hakkı elde tutulan varlıklar (a) maliyet bedelinden birikmiş amortismanlar ve birikmiş değer düşüklüğü karşılıkları indirilerek ve de (b) finansal kiralama borçlarında meydana gelen yeniden ölçümlerden kaynaklanan düzeltilmiş maliyet bedeli ile izlenmektedir.

2. Yukarıda değinildiği gibi maliyet modeli ilk muhasebeleştirilmeden sonra temel yöntemdir. Ancak; UFRS 16'da UMS 17'den farklı olarak bir muhasebe politikası daha söz konusudur. Bu muhasebe politikası, UMS 16 kapsamındaki yeniden değerlendirme modelidir (IASB 2016a, 14). Bu bağlamda; kullanım hakkı elde tutulan varlıklar, kiracının UMS 16 kapsamında yeniden değerlendirme modeline göre izlediği varlık sınıfı ile aynı kapsamda ise kiracı kullanım hakkı elde tutulan varlıklarını da yeniden değerlendirme modeline göre muhasebeleştirebilir. Bu isteğe bağlı bir uygulamadır.

3. Aynı doğrultuda; kiracı, yatırım amaçlı gayrimenkullerini UMS 40 kapsamında gerçeğe uygun değer modeline göre izliyorsa; yatırım amaçlı gayrimenkul tanımını karşılayan kullanım hakkı elde tutulan varlıklarına da bu yöntemi uygulamakla yükümlüdür (IASB 2016a, 14). Bu uygulama; UMS 17 kapsamında da yer almıştır (KGK 2015, 6). Bu kapsamda; UMS 40'daki gerçeğe uygun değer modelinin uygulanması zorunludur.

4. Kiralamaya konu varlıklar; mülkiyetleri işletmeye ait olmamasına karşın kiralama sözleşmesinde belirlenen süre içerisinde kiracının kullanma hakkını elinde bulundurması neticesinde kullanıldıklarından onlardan beklenen fayda da zamanla tükenecektir. Dolayısı ile özün önceliği ilkesi gereği; kullanım hakkı elde tutulan varlıkların maliyet bedeli üzerinden amortisman, mülkiyete bakılmaksızın ayrılır. UFRS 16'da kullanım hakkı elde tutulan varlıklarda amortisman yöntemi olarak UMS 16 hükümlerinin uygulanması yönünde atıf yapılmış olmakla birlikte; amortisman

ayrımak için dikkate alınması gereken husus; kullanım hakkı elde tutulan varlığın hangi süreye göre amortismanına tabi olacağıdır.

Bu hususla ilgili olarak; UMS 17'de kiralama konusu varlığın kiralama süresi sonunda kiracı tarafından satın alınacağına kesine yakın olduğu durumlarda; varlığın tahmini kullanım süresinin ilgili varlığın yararlı ömrü olduğu belirtilmiştir. UFRS 16'da bu hükme satın alma durumu da dahil edilerek hükmün kapsamı genişletilmiştir. Kiralama döneminin sonunda kiracı kullanma hakkını elinde tuttuğu varlığı satın alıyorsa veya kullanım hakkı elde tutulan varlığın maliyeti, kiracının varlığı edinme opsiyonunu uygulayacağına dair bir gösterge sunuyorsa; kiracı kullanma hakkını elinde tuttuğu varlığı, kiraya veren tarafın varlığı kendisinin kullanımına sunduğu tarihten faydalı ömrünün sonuna kadar amortismanına tabi tutacaktır (IASB 2016a, 13). Diğer taraftan; UMS 17'de satın alma işleminin kesine yakın olmaması durumunda; ilgili varlığın kiralama süresi ile yararlı ömründen kısa olanı ile itfa edildiği belirtilmiştir (KGK 2015, 7). Bu hüküm, UFRS 16'da aynıdır (IASB 2016a, 14).

**5.** Daha öncede değinildiği gibi bilançonun pasifinde raporlanan kiralama işlemlerinden borçlar; ilk muhasebeleştirilmeden sonra üç ana konudan etkilenmektedir. Bu konular; esasen, UMS 17 kapsamında da mevcut olmakla birlikte UFRS 16'da açıkça, ayrıştırılarak ve de başka hususlar da eklenerek düzenlenmiştir (KGK 2015, 7; IASB 2016a, 14). Bu çerçevede; ilgili hususlar aşağıdaki gibidir.

**a.** Kiralama işleminden kaynaklanan borçlar hesabı üzerine dönemde tahakkuk eden faizin yansıtılması ile borçların defter değerinin artması

**b.** Bu hesaba yapılan kira ödemeleri yansıtılarak borçların defter değerinin azalması

**c.** Kiralamada meydana gelen değişimleri (kiralamanın süresinin değişmesi, kiralamaya konu varlığa ilişkin olarak kiracının bir satın alma opsiyonunu uygulaması nedeniyle faiz oranının değişmesi, kiralamanın kapsamında meydana gelen değişiklikler veya özünde sabit olan ödemelerin gözden geçirilmesi vb.) yansıtmak amacıyla borçların defter değerinin yeniden ölçülmesi

Kiralama işlemlerinden kaynaklanan borçlar hesabını ilk muhasebeleştirilmeden sonra düzenleyen hususlardan biri olarak yukarıda değinilen kiralama işlemlerinde meydana gelen değişimler hükmü; UFRS 16 ile gelmiştir. UMS 17 kapsamında böyle bir hükme rastlanmamıştır.

UFRS 16 Kiralama İşlemleri Standardının Eski UMS 17 Standardı ile  
Karşılaştırılması ve Almanya ve Türkiye'de Hisse Senetleri Halka Açık Olan Hava  
Yolu Şirketlerinin Finansal Durumuna Etkisi

6. Kiralama işlemlerinden kaynaklanan borçlar hesabı; yukarıda değinildiği gibi izleyen dönemlerde tahakkuk edecek faiz tutarının yansıtılması amacıyla kullanılır (IASB 2016a, 14). Kalan kiralama borçlarına ait faiz; sabit bir faiz oranı üzerinden hesaplanır ve gerçekleştiğinde dönem kar/zararında raporlanır.

7. Kiralama işlemlerinde, kiralama borcunun ilk muhasebeleştirmeden sonra yeniden belirlenmesi (reassessment of the lease liability) mümkündür. Bu tür durumlar; kiralamanın süresinin değişmesi veya kiralamanın bir satın alma opsiyonuna yönelmesi durumunda söz konusu olabilir (IASB 2016a, 15). Bu tür kararların verilebilmesi için kiracının kontrolünde olmak kaydıyla önemli olayların veya içinde bulunulan durum ve koşullarda önemli değişikliklerin olması gerekmektedir (IASB 2016a, 38). Kiracı; bu olay, durum ve koşulların, kiralama dönemi belirlenirken dahil edilmemiş bir opsiyonun uygulanmasını veya kiralama dönemi belirlenirken dahil edilmiş bir opsiyonun uygulamamasını etkileyip etkilemediğini sorgular. Bu kapsama giren durum ve olaylara ilişkin bazı örneklere aşağıda yer verilmiştir (IASB 2016a, 38).

a. Kiralamayı uzatma, sonlandırma veya kullanım hakkı elde tutulan varlığı satın alma opsiyonunun uygulanabilir olduğu durumda; kiracı açısından önemli bir ekonomik faydası olması beklenmekle birlikte varlığın kiraya veren tarafından kiracının kullanımına sunulduğu tarihte yapılması beklenilmeyen önemli özel maliyetlerin yerine getirilmesi

b. Varlığın kiraya veren tarafından kiracının kullanımına sunulduğu tarihte varlık üzerinde yapılması beklenilmeyen önemli modifikasyon ve uyarlamalar

Yukarıda belirtilen hususlar çerçevesinde kiralamanın süresinin değişmesi veya kiralamanın bir satın alma opsiyonuna yönelmesi durumunda; kiralamanın kalan dönemi için belirlenebiliyorsa; zımnî faiz oranı, belirlenemiyorsa; alternatif borçlanma faiz oranı kullanılır ve hesaplamalar güncellenir (IASB 2016a, 15). Bu hususlar; UFRS 16 ile uygulamaya gelmiştir.

8. Kiralama sözleşmesinin esas koşul ve hükümlerinin bir parçası olmamak üzere kiralamanın kapsamında veya kiralama bedelinde yapılan bir değişiklik; kiralama işleminde değişiklik (lease modification) olarak nitelendirilmektedir (IASB 2015a, 27). Örneğin; bir veya birden fazla kullanım hakkı elde tutulan varlığın, kullanma

hakkının sözleşmeye eklenmesi veya sözleşmeden çıkarılması, bu kapsamda değerlendirilmektedir. Bu husus; UFRS 16 ile uygulamaya gelmiştir. Bu kapsamdaki işlemlerde mevcut bir kiralama işleminde değişiklik yapılıyorsa; gözden geçirilmiş ödeme tutarları, gözden geçirilmiş faiz oranı ile iskonto edilir (IASB 2015a, 16). Burada oran olarak; belirlenebiliyorsa zımnî faiz oranı, belirlenemiyorsa; alternatif borçlanma faiz oranı kullanılır ve hesaplamalar güncellenir.

### **4.3. UFRS 16 ve UMS 17 Standartlarının Kiralama İşlemlerinin Kiracı Tarafından Finansal Tablolarda Sunulması Açısından Karşılaştırılması**

UFRS 16'da kiralama işlemlerinin finansal tablolarda raporlanmasına ilişkin olarak özel hükümler getirilmiştir. Bu bağlamda; UFRS 16'da kiralama işlemlerinin finansal durum tablosu, kar veya zarar ve diğer kapsamlı gelir tablosu ile nakit akış tablosunda nasıl raporlanması gerektiği düzenlenmiştir (IASB 2016a, 16-17). Dolayısı ile aşağıdaki tespit ve değerlendirmeler bu çerçevededir.

#### **1. Finansal Durum Tablosu Açısından Sunum**

UMS 17 standardında finansal kiralama işlemlerinin işletmenin finansal durum tablosunda aktifte bir varlık, pasifte ise bir borç olarak muhasebeleştirilmesi belirtilmiştir (KGGK 2015, 7). Bunun dışında; kiralama işleminin bilançoda sunumuna ilişkin ek bir açıklama yapılmamıştır.

Buna karşılık; UFRS 16'da kiralama işlemlerinin finansal durum tablosunda nasıl raporlanması gerektiği hem kullanım hakkı elde tutulan varlıklar açısından hem de kiralama işlemlerinden doğan borçlar açısından ayrı ayrı düzenlenmiştir. Yapılan düzenlemeye göre kiralama işlemleri aşağıdaki şekilde raporlanacaktır (IASB 2016a, 16).

**a.** Kullanım hakkı elde tutulan varlıklar; finansal durum tablosunda veya dipnotlarda diğer varlıklardan ayrı şekilde sunulur. Söz konusu varlıklar; bu şekilde sunulmaz ise, işletme bu varlıkları hem aynı işlevi yerine getiren ancak sahibi olduğu diğer varlıklarla birlikte aynı bilanço kalemi içerisinde raporlar hem de hangi bilanço kaleminin kullanım hakkı elde tutulan varlıkları kapsadığını açıklar.

**b.** Kiralama işlemlerinden doğan borçlar; finansal durum tablosunda veya dipnotlarda diğer borçlardan ayrı olarak sunulur. Söz konusu borçlar; ayrı olarak sunulmaz ise, işletme bu borçları bilançoda hangi borç kalemi içinde raporladığını açıklar.



UFRS 16 Kiralama İşlemleri Standardının Eski UMS 17 Standardı ile  
Karşılaştırılması ve Almanya ve Türkiye'de Hisse Senetleri Halka Açık Olan Hava  
Yolu Şirketlerinin Finansal Durumuna Etkisi

Bu noktada bir durum değerlendirmesi yapmak gerekirse; aslında UFRS 16'da temel olarak önerilen yaklaşım; hem kullanım hakkı elde tutulan duran varlıkların hem de bunlara ilişkin kiralamadan kaynaklanan borçların finansal durum tablosunda ayrı bir kalem olarak açıkça beyan edilmesidir. Nitekim; bu şekildeki bir sunum, kiralama işlemlerinin yoğun olarak görüldüğü daha öncede değinilen sektörlerden özellikle hava yolları sektörü açısından önem arz etmektedir, çünkü; hava yolu şirketleri filolarında bulunan uçaklarının büyük bir bölümünü kiralama yolu ile elde etmektedir. Dolayısı ile hava yolu şirketlerinin bilançosunda hem kiralama yolu ile elde tutulan varlıklar hem de kiralama işlemlerinden borçlar tutarı, finansal tablo kullanıcılarının özellikle yatırımcıların ve kredi verenlerin hava yolu şirketi hakkındaki finansal kararlarını etkileyebilecek büyüklüktedir. Dolayısı ile muhasebenin önemlilik ilkesi bu noktada kendini göstermektedir.

Önemlilik kavramı; tam set UFRS kapsamında Kavramsal Çerçeve'de ve de benzer şekilde UMS 1 ve UMS 8 standartlarında "bir bilginin verilmemesi veya yanlış verilmesi finansal tablo kullanıcılarının finansal tablolar esas alınarak verecekleri kararlarını etkiliyorsa o bilgi önemlidir" şeklinde tanımlanmıştır (IASB 2015, 10).

Dolayısıyla bu kavramı UFRS 16 açısından ön planda kılan husus; kiralama işlemlerinin sektörel açıdan görülme sıklığı ve büyüklüğüdür. Kiralama işlemlerine sıklıkla ve büyük tutarlarda taraf olan sektörler de; finansal durum tablosunun pasifinde yer alan kiralama işlemlerinden kısa ve uzun vadeli borçlar kalemi, işletmelerin mevcut faaliyet kiralamalarının da bilançoya yansımalarıyla bundan böyle daha şeffaf ve doğru bir tutarı ortaya koyacaktır. Dolayısı ile işletmeye borç veya kredi verenler açısından işletmenin hem likiditesinin hem de borç/özkaynak dengesinin yani kredibilitesinin değerlendirilmesi önemlilik, şeffaflık ve gerçeğe uygun sunum ilkeleri çerçevesinde değerlendirilmiş olacaktır.

UFRS 16'nın sunuma ilişkin bu getirisini somut kılmak amacıyla; Türkiye'den Türk Hava Yolları şirketinin 2014 yılı bilançosu mevcut UMS 17'deki finansal kiralama uygulaması çerçevesinde incelenmiş ve analiz edilmiştir.

Pek çok hava yolu şirketinin en önemli duran varlığı, uçaklarıdır (Çalıyurt 2012, 28). Nitekim; THY şirketinin 2014 yılı bilançosuna ait maddi duran varlıklar dipnotundan analiz edildiği üzere; halihazırda

uygulanan UMS 17 standardına göre şirketin finansal kiralama yoluyla edindiği uçak ve uçak motorlarının net defter değeri, maddi duran varlıklar toplam net defter değerinin %80'ini oluşturmuştur. Maddi duran varlıklar; toplam duran varlıklar içerisinde %84 oranı ile en büyük kalemdir ve bunun sadece yüzde 4'ü finansal kiralama dışındaki maddi duran varlık kalemlerine aittir. Bu doğrultuda; UFRS 16 uygulamaya girdiğinde; kiralamanın türüne bakmaksızın kiralamaya konu bütün uçaklar ve uçak motorları aktife alınacağından, kiralamaya konu varlıkların aktifteki tutarı önemlilik arz etmeye devam edecektir. Dolayısı ile kiralamaya konu varlıkların maddi duran varlıklardan ayrı bir kalem olarak raporlanması; hava yolları sektöründe önemlilik ilkesi açısından yerinde bir uygulamadır. Buna karşılık; kiralamanın önemsiz tutarda görüldüğü sektörlerde UFRS 16'da önerilen ikinci yaklaşımın benimsenmesi yani bu varlığın ilgili duran varlık kalemine dahil edilerek sunulması ve dahil edilen kalemdeki kiralama tutarının açıklanması makuldür.

Aynı şekilde; şirketin 2014 yılı bilançosuna ait uzun vadeli borçlanmalar kalemi analiz edildiğinde, bu tutarın toplam uzun vadeli yükümlülüklerin yüzde 87'sini oluşturduğu tespit edilmiştir. Bu kalem; THY'de halihazırda uygulanan UMS 17 standardına göre sadece finansal kiralamadan doğan borçları kapsamaktadır. Ancak; bu başlık içerisinde banka kredisi gibi başka bir uzun vadeli borçlanma enstrümanının da olduğu varsayıldığında, UFRS 16'ya göre kiralamadan doğan uzun vadeli borçların banka kredilerinden ayrıştırılarak sunulması bu sektörde önemlilik ilkesi çerçevesinde daha uygundur. Buna karşılık; kiralamanın önemsiz tutarda görüldüğü sektörlerde aktifte olduğu pasifte de UFRS 16'da önerilen ikinci yaklaşıma yani kiralamadan kaynaklanan borçların uzun vadeli borçlanmalar kalemine dahil edilerek sunumuna ve de bu kaleme dahil edilen kiralama tutarının açıklanmasına öncelik verilmelidir.

Diğer taraftan; şirketin 2014 yılı bilançosunda kısa vadeli yükümlülükler bakımında uzun vadeli borçlanmaların kısa vadeli kısımları kalemi, THY'nin UMS 17 uyarınca finansal kiralamadan kaynaklanan borçlarını temsil etmektedir. Ancak; bu tutar, kısa vadeli yükümlülükler içerisinde en büyük paya sahip değildir. Bu grupta; 2014 yılı itibarıyla en büyük pay %38 oranı ile yolcu uçuş yükümlülükleri kalemine aittir. Bunun nedeni; bu kalem altında hem satış hasılatına dönüşmemiş uçak millerinin parasal tutarlarının hem de satılmış ama uçuşun henüz gerçekleşmemiş olması nedeniyle satış hasılatına dönüşmemiş bilet tutarlarının bekletilmekte olmasıdır. Dolayısı ile

UFRS 16 Kiralama İşlemleri Standardının Eski UMS 17 Standardı ile  
Karşılaştırılması ve Almanya ve Türkiye'de Hisse Senetleri Halka Açık Olan Hava  
Yolu Şirketlerinin Finansal Durumuna Etkisi

burada kazanılmamış gelir (unearned revenue) tutarı tahakkuk edinceye kadar bekletilmektedir ki satılan uçak biletini doğrudan götürüp satış hasılatına yazmamak, onu öncelikle ertelenmiş gelir (deferred income) olarak kayıt etmek hava yolu işletmeciliğine özgü bir muhasebeleştirilmedir. Bu bağlamda; şirketin 2014 yılındaki uçuş yolcu yükümlülükleri kaleminin %84'ü uçuşun henüz gerçekleşmemiş olması nedeniyle satış hasılatına dönüşmemiş bilet tutarlarına aittir. Bu kalemin vadesi; THY'de bir yıl olarak mütalaa edilmektedir; çünkü, THY'de uçak biletleri bir yıla kadar satın alınabilmektedir. Kazanılan millerin kullanılmayan kısımları, her üç yılda bir silinmekle birlikte anlaşılın o ki miller açısından dönemsellik ilkesi uygulanmamaktadır.

Bu noktada; finansal kiralamanın kısa vadeli yükümlülükler yansıması hususuna geri dönüldüğünde, THY'de 2014 yılı itibariyle uzun vadeli borçlanmaların kısa vadeli kısımları kaleminin kısa vadeli yükümlülükler içerisindeki payının %16 olduğu görülmüştür. Bu oran tamamıyla finansal kiralamadan kaynaklanan borçlara ait olup; uzun vadeli borçlanmalardaki orana (%87) göre oldukça düşüktür. Dolayısı ile UFRS 16 uygulanırken; kiralamadan kaynaklanan borçların, toplam kısa vadeli yükümlülükler içerisinde göreceli olarak önemli oranlara yükselmediği sürece, ayrı raporlanması gerekmemekle birlikte; kısa vadeli kiralama borçlarını ayrı sunmak uzun vadeli yükümlülüklerdeki sunumla bir paralellik arz etmesi açısından daha uygundur.

Bu doğrultuda; Türkiye'deki uygulamada Kamu Gözetimi Kurumu tarafından yayınlanan finansal durum tablosu formatına göre temel yaklaşımın benimsenmesi durumunda; aktifte maddi duran varlıklar ana başlığından hemen sonra açılacak "kullanım hakkı elde tutulan varlıklar (right-of use assets)" veya "kiralanan varlıklar (leased assets)" başlığında kiralama yolu ile kullanılan varlıklara ilişkin net defter değerinin doğrudan bilançoya yansıtılması sağlanacaktır. Bunun karşılığında; pasifte kısa ve uzun vadeli yükümlülüklerde iki hesap açılmalıdır. Bu hesaplar; aşağıdaki gibidir.

Kısa vadeli yükümlülükler açısından,

- Kiralama işlemlerinden kaynaklanan uzun vadeli borçlanmaların kısa vadeli kısımları ile
- Diğer uzun vadeli borçlanmaların kısa vadeli kısımları hesapları açılmalıdır.

Uzun vadeli yükümlülükler açısından,

- Kiralama işlemlerinden kaynaklanan uzun vadeli borçlanmalar ile

- Diğer uzun vadeli borçlanmalar hesapları açılmalıdır.

Kiralama işlemlerinin yoğun olarak görüldüğü sektörlerde finansal durum tablosunun aşağıdaki **Tablo 3**'de olduğu gibi düzenlenmesi önerilmektedir.

**Tablo 3. UFRS 16 Uyarınca Kiralama İşlemlerinin Bilançoya Yansıtılması İçin Bir Öneri**

<b>XYZ Hava Yolları A.Ş.</b>	
<b>31.12.20XX tarihli Kısmi Finansal Durum Tablosu</b>	
<b>Varlıklar</b>	<b>Kaynaklar</b>
<b>Dönen Varlıklar</b>	<b>Kısa Vadeli Yükümlülükler</b>
	<i>Kiralama İşlemlerinden Kaynaklanan Borçlanmaların Kısa Vadeli Kısımları</i>
	<i>Diğer Uzun Vadeli Borçlanmaların Kısa Vadeli Kısımları</i>
<b>Toplam Dönen Varlıklar</b>	<b>Toplam Kısa Vadeli Yükümlülükler</b>
<b>Duran Varlıklar</b>	<b>Uzun Vadeli Yükümlülükler</b>
<i>Finansal Yatırımlar</i>	<i>Kiralama İşlemlerinden Kaynaklanan Uzun Vadeli Borçlanmalar</i>
<i>Diğer Alacaklar</i>	<i>Diğer Uzun Vadeli Borçlanmalar</i>
<i>Özkaynak Yöntemiyle Değerlenen Yatırımlar</i>	
<i>Yatırım Amaçlı Gayrimenkuller</i>	
<i>Maddi Duran Varlıklar</i>	<b>Toplam Uzun Vadeli Yükümlülükler</b>
<b><i>Kullanım Hakkı Elde Tutulan Varlıklar</i></b>	<b>Ana Ortaklığa Ait Özkaynaklar</b>
<i>Maddi Olmayan Duran Varlıklar</i>	
<i>Peşin Ödenmiş Giderler</i>	
<b>Toplam Duran Varlıklar</b>	<b>Toplam Özkaynaklar</b>
<b>Toplam Varlıklar</b>	<b>Toplam Kaynaklar</b>

Bu bölümde belirtilmesi gereken bir diğer husus ise yatırım amaçlı gayrimenkul statüsündeki kullanım hakkı elde tutulan varlıkların

yatırım amaçlı gayrimenkul olarak sınıflandırılmaya devam edecek olmasıdır (IASB 2016a, 16). Bu husus; UMS 17'den beri süregelen bir uygulamadır (KGK 2015, 6).

## **2. Kar veya Zarar ve Diğer Kapsamlı Gelir Tablosunda Sunum**

UMS 17'de sadece finansal kiralama işlemlerinden kaynaklanan kiralamaya konu varlıklar; aktife girdiğinden ve de bunlara ilişkin borçlar pasifte yer aldığından, bu varlıklara ilişkin olarak dönemsellik ilkesi çerçevesinde amortisman ayrılması ve de kiraların taksitler halinde ödenmesinden kaynaklanan faiz giderlerinin bir finansman gideri olarak kayda alınması söz konusu olmuştur (KGK 2015, 7). Faaliyet kiralamalarında; tahakkuk eden kiralar doğrudan faaliyet giderleri kapsamında raporlanmıştır (KGK 2015, 8).

Buna karşılık; UFRS 16'da kiralama işlemleri, kiralamanın türüne bakılmaksızın bir finansal kiralama işlemi gibi kayda alınacağından kiralamaya konu bütün varlıklar için amortisman ayrılacak ve de bu varlıklara ilişkin olarak gelecekteki kira ödemelerinin tahakkuku esnasında doğacak faiz giderleri bir finansman gideri olarak kayda alınacaktır (IASB 2016a, 16).

Dolayısı ile UFRS 16 uygulandığında kar veya zarar ve diğer kapsamlı gelir tablosunda değişiklik; tablonun geleneksel gelir tablosu kısmında, bir başka deyişle; sürdürülen faaliyetlere ilişkin dönem kar/zararı kısmında olacaktır. Sürdürülen faaliyetlere ilişkin dönem kar/zararı tutarı belirlenirken ne gibi değişikliklerin olması beklendiğini THY'nin 2014 yılı kar veya zarar ve diğer kapsamlı gelir tablosunun kar veya zarar kısmı dipnotları üzerinden incelemek uygun olacaktır.

**a.** Faaliyet kiralamasına göre kiralanan uçaklar için her dönemde doğan kira ödemeleri eşit tutarlı olmak üzere kayda alınmakta ve tahakkuk ettiğinde gider olarak kayıt edilmektedir. Dolayısı ile UFRS 16 uyguladığında bu uçaklar; aktifte ve bunlara ilişkin kiralama borçları pasifte yer alacaktır. Buna mukabil; halihazırda UMS 17 uyarınca gelir tablosunda satışların maliyeti kalemi altında raporlanan "faaliyet tipi kiralama giderleri" kalemine son verilecektir. Böylece; bütün kiralamalar, finansal kiralama gibi görüleceğinden; satışların maliyeti kalemine mevcut finansal kiralamalardan yansıtılan amortisman giderleri tutarı, faaliyet kiralamasından devrolan uçakların amortisman tutarını da kapsayacaktır.

**b.** Faaliyet kiralamasından çıkan uçaklara ait borçlar; UFRS 16'da pasifte izleneceğinden borçlar bir geri ödeme tablosuna bağlı olarak

taksitle ödenecektir. Bu durumda; aynı UMS 17'deki finansal kiralama da olduğu gibi UFRS 16'da da taksitler eşit tutarlı olmakla birlikte ana para ve faiz olmak üzere iki unsurdan oluşacaktır. Tahakkuk eden faizler; gelir tablosuna finansman gideri olarak yansıtılacaktır. Halihazırda da THY'nin 2014 yılı gelir tablosunda finansman giderleri dipnotuna bakıldığında da bu kapsamdaki tutarın "finansal kiralama faiz gideri" olarak raporlandığı görülmüştür. Burada şu hususu dikkate almak gerekir. Kiralama işlemlerinde kiralar ödenirken ilk yıllarda faiz yükü fazla olmakla birlikte; kiralamanın sonuna doğru faiz yükü azalacaktır. Bir hava yolu şirketinde birden fazla kiralama sözleşmesi ve farklı vadeler söz konusu olduğundan ve de bu vadeler çok fazla üst üste gelmediği sürece; kiralamaya ilişkin finansman giderlerinin belirli bir ortalama tutarda seyretmesi öngörülmektedir.

### 3. Nakit Akış Tablosunda Sunum

UMS 17'de kiralama işlemlerine bağlı nakit çıkışlarının nakit akış tablosunda nasıl raporlanması gerektiği hususuna değinilmemiştir. Buna karşılık; gerekli düzenleme UFRS 16'da yapılmıştır (IASB 2016a, 17). Buna göre; kiralama işlemlerinden kaynaklanan borçların ana para tutarının finansman faaliyetlerinden bir nakit çıkışı olarak gösterilmesi belirtilmiştir. Bu kira taksitlerinden doğan faizlerin nerede raporlanmasına kesin bir hüküm getirilmemiş; ödenen faizlerde (interest paid) raporlanması belirtilmiştir. Bu işlem, bir şirketin bir varlığı mülkiyetine geçirerek o varlığa büyük paralar bağlamamak için yaptığı bir finansman işlemi olduğuna göre bu konu ile ilgili olarak ödenen faizlerin finansman faaliyetlerinden nakit akışları başlığı altında raporlanması uygundur.

UFRS 16'da yapılan kiralamaları aktife ve pasife almanın nakit akış tablosu üzerinde de etkisi olacaktır; çünkü, UMS 17'ye göre faaliyet kiralamasından kaynaklanan kira giderleri doğduklarında gelir tablosuna alınmakla birlikte ödendiklerinde nakit akış tablosunda işletme faaliyetlerinden nakit akışları başlığı altında nakit çıkışı olarak raporlanmaktadır. UFRS 16 uygulamaya girdiğinde; bütün kiralama işlemlerinden kaynaklanan nakit çıkışları doğrudan finansman faaliyetlerinden nakit çıkışı olarak raporlanacaktır. Dolayısı ile mevcut faaliyet kiralamaları, finansal kiralama gibi işlem göreceğinden nakit akış tablosunda kiralamaya ilişkin olarak finansman faaliyetlerinden nakit çıkışları tutarının artması beklenmektedir.

UFRS 16 Kiralama İşlemleri Standardının Eski UMS 17 Standardı ile Karşılaştırılması ve Almanya ve Türkiye'de Hisse Senetleri Halka Açık Olan Hava Yolu Şirketlerinin Finansal Durumuna Etkisi

#### 4.4. UFRS 16 ve UMS 17 Standartlarının Kiralama İşlemlerine İlişkin Olarak Kiracı Tarafından Yapılması İstenen Dipnot Açıklamaları Açısından Karşılaştırılması

Bu kısımda; UFRS 16 standardında kiracı tarafından yapılması istenilen finansal tablo dipnot açıklamalarına değinilmiştir. UFRS 16'da bu dipnotlar; kiracının finansal durum tablosu, kar veya zarar tablosu ve nakit akış tablosu ile bağlantılı olarak oluşturulmuştur (IASB 2016a, 17). Dipnotlar; bu üç finansal tablodan kiracı açısından elde edilecek finansal duruma, finansal performansa ve nakit akışa ilişkin finansal bilgileri desteleyecek şekilde düzenlenmiştir.

Yapılan karşılaştırma sonucunda; kiracının yapması gereken dipnot açıklamalarının her iki standart açısından birbirinden önemli ölçüde farklı olduğu tespit edilmiştir. Bu bağlamda; ilk olarak kalan benzerlikler aşağıda değerlendirilmiştir.

- a. Kiralama konusu her bir varlık için raporlama dönemi sonundaki net defter değeri açıklanacaktır.
- b. Yatırım amaçlı gayrimenkul statüsündeki kiralamaya konu varlıklar için UMS 40 kapsamındaki dipnot açıklamaları yapılacaktır.

Yukarıda belirtilen bu iki açıklama hükmü dışında UFRS 16'da dipnot açıklamaları yenidir. Yeni dipnotlarda; kiralama işlemleri ile ilgili olarak daha şeffaf bir yaklaşımla ihtiyaca uygun finansal bilginin sağlanması için çalışıldığı görülmüştür. Yeni dipnotlardan bazıları; aşağıda açıklanmış ve örneklenmiştir. Bu dipnotların, standartta tablo halinde hazırlanması istenmektedir (IASB 2015a, 18).

- a. Kullanım hakkı elde tutulan her bir varlığın raporlama sonundaki defter değerinin açıklanması
- b. Kullanım hakkı elde tutulan varlıklara dönem içinde yapılan ilaveler

**Tablo 4. Kiralanan Varlıklara İlişkin Defter Değeri ve İlaveler Dipnot Örneği**

Kullanım Hakkı Elde Tutulan Varlıklar (Kiralanan Varlıklar)	
<b>Kiralanan varlıkların defter değeri</b>	<b>25.430 TL</b>
-Uçak	21.459
-Gayrimenkul	3.971
Dönemde yapılan ilaveler	<b>5.486 TL</b>

**Kaynak:** IASB (2016c) Effects Analysis of IAS 16 Leases

c. Kullanım hakkı elde tutulan her bir varlığın döneme ait amortisman gideri

d. Kiralama işlemlerinden kaynaklanan borçlara ait finansman gideri

**Tablo 5. Kiralanan Varlıklara İlişkin Amortisman ve Finansman Gideri Dipnot Örneği**

Gelir Tablosu	
<b>Kiralanan varlıklara ilişkin cari dönem amortismanı</b>	<b>(2.672) TL</b>
-Uçak	(2.268)
-Gayrimenkul	(404)
<b>Kiralama işlemlerinden tahakkuk eden faiz</b>	<b>(1.728) TL</b>
<b>Dönemde kiralama işlemlerinden kaynaklanan gider toplamı</b>	<b>(4.400)</b>

**Kaynak:** IASB (2016c) Effects Analysis of IAS 16 Leases

e. Kiralama işlemlerinden kaynaklanan nakit çıkışları toplamı

**Tablo 6. Kiralanan Varlıklara İlişkin Nakit Çıkışları Dipnot Örneği**

Nakit Akış Tablosu	
Kiralama işlemlerinden kaynaklanan nakit çıkışları toplamı	<b>(4.096) TL</b>

**Kaynak:** IASB (2016c) Effects Analysis of IAS 16 Leases

f. UFRS 7 Finansal Araçlar: Açıklama standardında diğer finansal borçlar için yapılan borçların vadelerine göre dağılım analizi tablosundan bağımsız olarak kiralama işlemlerinden kaynaklanan borçlar için bir vade dağılım analizi tablosunun sunulması

**Tablo 7. Kiralanan Varlıklara İlişkin Borçlarda Vade Dağılımı Dipnot Örneği**

Kiralama işlemlerinden kaynaklanan borçlar vade analizi	
Bir yıldan kısa	4.238 TL
2 yıl	3.786
3 yıl	3.466
4 yıl	3.166
5 yıl	2.943
6 yıl	2.452



UFRS 16 Kiralama İşlemleri Standardının Eski UMS 17 Standardı ile Karşılaştırılması ve Almanya ve Türkiye'de Hisse Senetleri Halka Açık Olan Hava Yolu Şirketlerinin Finansal Durumuna Etkisi

7 yıl	2.402
8 yıl	2.382
9 yıl	2.362
10 yıl	1.545
10 ve 15 yıl arası	1.965
15 yıldan fazla	1.408
<b>Kiralama işlemlerinden kaynaklanan toplam borçlar (iskonto edilmemiş)</b>	<b>32.115 TL</b>

**Kaynak:** IASB (2016c) Effects Analysis of IAS 16 Leases

#### **4.5. UFRS 16 ve UMS 17 Standartlarının Kiralama İşlemlerine İlişkin Olarak Kiraya Verene İlişkin Muhasebe Politikalarının Değerlendirilmesi**

UFRS 16 ile UMS 17 standartlarının kiraya veren açısından muhasebeleştirmeye ilişkin muhasebe politikaları karşılaştırıldığında önemli bir fark saptanmamıştır. Kiraya veren açısından finansal kiralama ve faaliyet kiralaması ayrımı devam etmektedir. Dolayısı ile kiraya veren kiralamayı konu varlığını muhasebeleştirirken bunun hangi kiralama türü kapsamına girdiğini tespit etmek durumundadır. Nitekim; UFRS 16'da yer alan kiralamanın türünün belirlenmesine ilişkin hükümler (Madde 63 ve Madde 64), UMS 17'deki hükümlerle (Madde 10 ve Madde 11) aynıdır (IASB 2015a, 19). Bu hükümlere, daha önce, kiracının kiralama işlemini ilk muhasebeleştirmesi kapsamında değinilmiştir.

Finansal kiralama işlemlerinde; kiraya verenler UMS 17'ye göre kiralanan varlığı finansal durum tablosuna finansal kiralamaya konu varlık olarak yansıtırlar ve net kiralama yatırımına eşit tutarda bir alacak gösterirler (KGK 2015, 9). Net yatırım değeri; gelecekte tahsil edilecek tutarın zımni faiz oranı ile bugünkü değere indirgenmiş halidir (IASB 2016a, 28). Nitekim; kiracı gelecekteki kira ödemelerini ilk muhasebeleştirmede nasıl bugünkü değeriyle kayıt ediyorsa, kiraya verende eş zamanlı olarak gelecekteki kira alacaklarını ilk muhasebeleştirmede bugünkü değeri ile kayıt eder. İşte bu noktada; UFRS 16 standardı UMS 17'den farklıdır; çünkü, UFRS 16'da kiracının

bütün kiralama işlemlerini bir finansal kiralama işlemi gibi kayda alması açısından gelecekteki kira ödemelerinin kapsamı yeniden belirlenirken, kiracıda yapılan değişikliğin; kiraya veren açısından da finansal kiralamaya yansımaları söz konusu olmuştur. Dolayısıyla gelecekteki kira alacaklarının kapsamı aşağıdaki şekilde belirlenmiştir (IASB 2016a, 20).

- a. Özü itibarıyla sabit tutarlı olan ödemeler dahil olmak üzere sabit ödemeler eksi ödenecek kiralama teşvikleri
- b. Kiralamaya konu varlığın kiracıya teslim edildiği tarihte ilk olarak bir endeks veya orana bağlı olarak ölçülen endekse veya orana dayalı değişken kira ödemeleri
- c. Kiracı tarafından kiraya verene sağlanan garanti edilmiş kalıntı değer (garanti kapsamındaki yükümlülükleri yerine getirecek finansal açıdan yeterliğe sahip olan kiracı ile ilişkili bir taraf veya kiraya verene ilişkili olmayan üçüncü bir taraf)
- d. Kiracının satın alma opsiyonunu uygulamaya makul bir şekilde emin olduğu durumda satın alma opsiyonunun uygulama fiyatı
- e. Kiralama süresi, kiracının kiralamayı sonlandırma opsiyonunu uygulayacağını yansıtıyorsa; kiralamanın sonlandırılmasına ilişkin ceza ödemeleri

UFRS 16'da bir kiralama sözleşmesinin esas hükümleri ve koşulları kapsamında olmayan değişikliklerin olabileceğine kiracıya ilişkin muhasebe politikalarında değinilmiştir. Bu konu kiraya veren açısından da düzenlenmiştir (IASB 2016a, 22).

Kiraya veren açısından bu başlık altında değinilecek son husus; UFRS 16 ile yenilenen kiraya verene ait finansal tablo dipnotlarıdır. UFRS 16'da bu dipnotlar; kiraya verenin finansal durum tablosu, kar veya zarar tablosu ve nakit akış tablosu ile bağlantılı olarak oluşturulmuştur (IASB 2016a, 23). Dipnotlar; bu üç finansal tablodan kiraya veren açısından elde edilecek finansal duruma, finansal performansa ve nakit akışa ilişkin finansal bilgileri desteleyecek şekilde düzenlenmiştir. Bu nedenle; bu dipnotlar, kiraya veren açısından da UMS 17'den farklıdır. Aşağıda bazı dipnotlar örneklerle açıklanmıştır (IASB 2016a, 24).

UFRS 16'da finansal kiralama kapsamında yer alan bütün kiralama işlemlerinden kaynaklanan alacakların; iskonto edilmemiş tutarlarıyla, yıllık olarak en az ilk beş yıllık dönemi yansıtacak şekilde raporlanması ve de beş yıldan sonraki yıllar için kalan toplam tutarı gösteren **Tablo**

UFRS 16 Kiralama İşlemleri Standardının Eski UMS 17 Standardı ile Karşılaştırılması ve Almanya ve Türkiye'de Hisse Senetleri Halka Açık Olan Hava Yolu Şirketlerinin Finansal Durumuna Etkisi

8'deki gibi bir vade analizi tablosu oluşturulması istenmektedir (IASB 2016a, 24).

**Tablo 8. Finansal Kiralama İşlemlerine İlişkin Alacaklar Vade Analizi Dipnot Örneği**

Finansal Kiralama işlemlerinden kaynaklanan alacaklar vade analizi	
Bir yıldan kısa	4.238 TL
2 yıl	3.786
3 yıl	3.466
4 yıl	3.166
5 yıl	2.943
6 ve 15 yıl arası	4.516
<b>Kiralama işlemlerinden kaynaklanan toplam alacaklar (iskonto edilmemiş)</b>	<b>32.115 TL</b>

**Kaynak:** IASB (2016c) Effects Analysis of IAS 16 Leases

UFRS 16'nın faaliyet kiralamasına ilişkin dipnotları incelendiğinde; kiraya verenin faaliyet kiralaması kapsamında kiraya verdiği maddi duran varlıkları, faaliyet kiralamasına tabi olanlar ve olmayanlar şeklinde ayırması istenmektedir (IASB 2016a, 24). Kiraya veren; faaliyet kiralamasına tabi olan maddi duran varlıklara ilişkin dipnot açıklamalarını, sahibi olduğu maddi duran varlıklardan ayrı olarak UMS 16 uyarınca yapmalıdır. Kiracı; ayrıca, finansal kiralama kapsamında yaptığı alacakların vade analizini, varsa, faaliyet kiralamaları içinde yerine getirmelidir.

## 5. UFRS 16 STANDARDININ HAVA YOLU ŞİRKETLERİNİN FİNANSAL DURUMUNA LİKİDİTE VE MALİ YAPI AÇISINDAN ETKİSİ

Hava yolu şirketleri; her bir uçağı doğrudan satın alarak onları kendi mülkiyetinde bulundurma karşılığında yüksek miktarda nakit çıkışı yapmak yerine kiralama yoluyla edinmeyi tercih etmektedir. UMS 17 standardı uyarınca hava yolu şirketleri, kiralama işlemlerini hem faaliyet kiralaması hem de finansal kiralama çatısı altında yapmaktadırlar. Dolayısı ile UFRS 16 standardı yürürlüğe girdiğinde; bütün kiralama işlemleri bir finansal kiralama işlemi gibi raporlanacağından, bu geçiş dönemi hava yolu şirketlerinin finansal durumunu, her bir hava yolu şirketini aynı ölçüde olmamak üzere,

etkileyecektir. Etkilenmenin ne boyutta olacağı; bir hava yolu şirketinin uçaklarının ne kadarının faaliyet kiralaması ne kadarının finansal kiralama çatısı altında yapıldığı ile doğrudan ilişkilidir. Bu hususla ilgili olarak; Amerika Birleşik Devletleri'ndeki hava yolu şirketleri üzerinde Gritta (1974) ve Gritta ve diğerleri (1994; 2008) tarafından yinelenerek yapılan araştırmalar, bunu doğrulamaktadır.

Bu hususla ilgili olarak; UFRS 16'nın hava yolu şirketlerinin finansal durumuna yönelik beklenen etkilerinin değerlendirilmesi amacıyla Türkiye'den hisse senetleri Borsa İstanbul'da işlem gören Türk Hava Yolları ve Pegasus şirketleri ile Almanya'dan Lufthansa şirketi ile bir örneklem kurulmuştur. Söz konusu şirketler; aşağıda likidite ve mali yapı açısından değerlendirilirken; bu şirketlere ait son 6 yıldaki finansal durum tabloları esas alınarak likidite ve mali yapı analizi gerçekleştirilmiştir. Bu hava yolu şirketlerinin filolarında bulunan uçakların; sahiplik ve kiralama şekline göre ayrıştırılmış dağılımları ise; ancak, böyle bir sınıflandırmaya erişilebilen en yakın tarihli şekilde ele alınabilmiştir. Bütün tespit ve değerlendirmeler; bu çerçevede yerine getirilmiştir.

### 5.1. Lufthansa Şirketine Ait Tespit ve Değerlendirmeler

**Tablo 9. Lufthansa Şirketinin Sahiplik veya Kiralama Şekline Göre Filo Durumu**

Tarih	Sahiplik	Oran	Finansal Kiralama	Oran	Faaliyet Kiralaması	Oran	Toplam
2010	585	0,82	27	0,04	98	0,14	710
2011	579	0,83	31	0,04	86	0,12	696
2012	563	0,90	27	0,04	37	0,06	627
2013	562	0,90	37	0,06	23	0,04	622
2014	560	0,91	38	0,06	17	0,03	615
Ekim 15	556	0,91	40	0,07	14	0,02	610

**Kaynak:** Lufthansa (2010; 2011; 2012; 2013; 2014; 2015) Annual Report

Lufthansa şirketi, bir küresel ve bölgesel hava yolu şirketler grubudur. Lufthansa çatısı altında birden fazla hava yolu şirketi (Lufthansa, Lufthansa City Line vb.) faaliyet göstermektedir. Bu nedenle; **Tablo 9**'da görüleceği gibi grubun filosunda bulunan uçak sayısı oldukça fazladır. Ekim 2015 itibariyle filoda bulunan uçak sayısı; 610 olmakla birlikte, filoda 2010 - Ekim 2015 dönemi içerisinde yüzde 14 oranında bir küçülme gerçekleşmiştir. Bu küçülme incelendiğinde; şirketin 2010 - Ekim 2015 döneminde hem sahibi olduğu uçakların

UFRS 16 Kiralama İşlemleri Standardının Eski UMS 17 Standardı ile  
Karşılaştırılması ve Almanya ve Türkiye'de Hisse Senetleri Halka Açık Olan Hava  
Yolu Şirketlerinin Finansal Durumuna Etkisi

yüzde 5 oranında hem de faaliyet kiralaması ile elde tuttuğu uçakların yüzde 86 oranında azaldığı; buna karşılık, finansal kiralama yoluyla elde tutulan uçakların yüzde 48 oranında arttığı tespit edilmiştir. Bu çerçevede değerlendirildiğinde; şirket, bilançoya yansımayan faaliyet kiralaması yoluyla yaptığı uçak kiralama işlemlerini 2010 - Ekim 2015 döneminde kademeli olarak ve de özellikle 2012 yılında önemli ölçüde azaltarak kiralamayı bir bilanço dışı finansman aracı olarak kullanmaktan uzaklaşmaya ve de faaliyetler uçak kiralama yoluyla sürdürülecekse; bunu özellikle 2013 yılından itibaren finansal kiralama yoluyla bilançoya yansıtarak yapmaya yönelmiştir. Bu doğrultuda; şirketin kiralama yoluyla elde tuttuğu uçakların toplam oranı yüzde 9 olup bunların halihazırda yüzde 74'ü finansal durum tablosuna yansıtılmıştır.

Şirketin filosundaki bu durumun; 2010 - Ekim 2015 dönemindeki finansal durum tablosuna yansımaya ilişkin tespitler; **Tablo 10**'daki oranlar çerçevesinde aşağıdaki gibidir.

**Tablo 10. Lufthansa Şirketi Likidite ve Mali Yapı Oranları**

Tarih	Cari Oran	Toplam Borçlar / Özkaynaklar	Kısa Vadeli Borçlar / Özkaynaklar	Uzun Vadeli Borçlar / Özkaynaklar	Toplam Borçlar / Toplam Varlıklar	Duran Varlıklar / Özkaynaklar	Duran Varlıklar / Devamlı Sermaye
2010	1,05	2,52	1,18	1,34	0,72	2,27	0,97
2011	0,97	2,49	1,22	1,27	0,71	2,32	1,02
2012	1,00	4,90	2,01	2,89	0,83	3,88	1,00
2013	0,88	3,77	1,79	1,97	0,79	3,18	1,07
2014	0,75	6,56	2,72	3,84	0,87	5,51	1,14
Ekim 15	0,79	4,36	2,08	2,28	0,81	3,72	1,13

1. Şirketin finansal durumu likidite açısından değerlendirildiğinde; şirketin net çalışma sermayesinin 2010 ve 2012 yılları haricinde pozitif olmadığı görülmüştür. Ancak; 2010 ve 2012 yıllarındaki net çalışma sermayesi tutarı da aslında sağlam bir likiditeye işaret etmemektedir. Bunun nedeni; bu dönemlerde raporlanan dönen varlıkların işletmenin kısa vadeli yükümlülüklerini ancak karşılayabilmiş olmasıdır. Dolayısı ile şirketin bu 6 yıllık döneme ait net çalışması sermayesi şirketin sağlam bir likiditeden uzak olduğunu göstermektedir. Bu gözlem; aynı zamanda, şirketin cari oranı tarafından

da doğrulanmaktadır. Şirketin cari oranı geçen bu 6 yıllık dönemde sağlam bir likiditenin işareti olarak kabul edilen 2 rakamına ulaşamamıştır. Bir başka deyişle; şirket, mevcut kısa vadeli borçları karşılamaktan uzaklaştığı gibi şirketin beklenmedik bir şekilde ortaya çıkacak kısa vadeli borçları ödeyecek kaynağı da bulunmamaktadır. Elbette bu duruma neden olan etken faktörler; dönen varlıklar sabit kalmak üzere, finansal kiralama yoluyla elde tutulan yeni uçaklardan kaynaklanan borçların artması nedeniyle bu borçların dönemsellik ilkesi gereğince kısa vadeli kısımlarının da kısa vadeli borçlara yansımış olmasıdır. Dolayısı ile Lufthansa şirketinin UFRS 16 standardını uygulaması durumunda faaliyet kiralamaları da bilançoya yansıtacağından cari oranın azalması söz konusudur. Buna karşılık, filodaki kiralama işlemlerinde ağırlık finansal kiralama da olduğundan ve de faaliyet kiralaması da filo genelinde oldukça az görüldüğünden bu oranda keskin bir düşüş görülmemesi beklenmektedir.

2. Şirketin finansal durumu mali yapı açısından değerlendirildiğinde; şirketin toplam borçları 2010 - Ekim 2015 döneminde özkaynaklarından oldukça fazladır. Finansal kiralama yoluyla elde tutulan uçaklardan kaynaklanan borçlardaki artış, sadece likidite üzerinde değil aynı zamanda şirketin mali yapısı üzerinde de olumsuz yönde etken unsur olmuştur. İncelenen 6 yıllık süreçte; finansman oranı 4,36 seviyesine; finansal kaldıraç oranı ise yüzde 81 seviyesine yükselmiştir. Bu durum; işletmenin varlıklarının önemli ölçüde yabancı kaynakla finanse edildiğini göstermektedir. Uçakların duran varlık olması nedeniyle duran varlıkların sadece özkaynaklarla veya devamlı sermaye ile finanse edilebilirliği sorgulandığında ise; her ikisinin de mümkün olmadığı görülmüştür. Dolayısı ile şirket, duran varlıklarını kısa vadeli yabancı kaynaklarla da finanse etmeye başlamıştır. Finansman oranı; kısa ve uzun vadeli borçlara indirildiğinde bu husus, net bir şekilde görülebilmektedir. Bu çerçevede değerlendirildiğinde; Lufthansa şirketinin UFRS 16 standardını uygulaması durumunda faaliyet kiralamaları da bilançoya yansıtacağından incelenen bütün mali yapı oranlarının yükselmesi söz konusudur. Ancak; bu yükselişin, ağırlığın finansal kiralama da olmasından ve de faaliyet kiralamasının da filo genelinde oldukça az görülmesinden dolayı, keskin bir şekilde olmaması beklenmektedir.

UFRS 16 Kiralama İşlemleri Standardının Eski UMS 17 Standardı ile Karşılaştırılması ve Almanya ve Türkiye'de Hisse Senetleri Halka Açık Olan Hava Yolu Şirketlerinin Finansal Durumuna Etkisi

## 5.2. Türk Hava Yolları Şirketine Ait Tespit ve Değerlendirmeler

**Tablo 11. THY Şirketinin Sahiplik veya Kiralama Şekline Göre**

### Filo Durumu

Tarih	Sahiplik	Oran	Finansal Kiralama	Oran	Faaliyet Kiralaması	Oran	Toplam
Ekim 15	29	0,10	174	0,58	95	0,32	298

**Kaynak:** THY (2015b) Üçüncü Çeyrek Faaliyet Raporu

Türk Hava Yolları şirketi de; son yıllarda yaptığı atılımlarla henüz büyümekte olan bir bölgesel ve küresel hava yolu şirketidir. Şirketin geçen 6 yıllık süreçte filosundaki uçak sayısı yüzde 87 oranında artmıştır. Şirket, filosundaki uçakların sahiplik ve kiralama türüne göre dağılımını raporlamaya 2015 yılında başlamıştır. Bu nedenle; bu çalışmanın yapıldığı dönemde 2015 yıllık raporu henüz yayınlamadığından Ekim 2015'e ait ara dönem raporlama esas alınmıştır. Bu çerçevede; **Tablo 11**'de görüldüğü gibi THY şirketinin uçaklarının yarısından fazlası finansal kiralama yoluyla elde tutulmaktadır. Dolayısı ile filonun yüzde 90'ı kiralamaya konu uçaklardan oluştuğundan bunların yüzde 65'ine ilişkin borçların bilançoya yansdığı tespit edilmiştir.

Şirketin filosundaki bu durumun; 2010 - Ekim 2015 dönemindeki finansal durum tablosuna yansımaya ilişkin tespitler; **Tablo 12**'deki oranlar çerçevesinde aşağıdaki gibidir.

**Tablo 12. THY Şirketi Likidite ve Mali Yapı Oranları**

Tarih	Cari Oran	Toplam Borçlar / Özkaynaklar	Kısa Vadeli Borçlar / Özkaynaklar	Uzun Vadeli Borçlar / Özkaynaklar	Toplam Borçlar / Toplam Varlıklar	Duran Varlıklar / Özkaynaklar	Duran Varlıklar / Devamlı Sermaye
2010	1,37	1,84	0,68	1,16	0,65	1,91	0,46
2011	1,03	2,65	0,88	1,77	0,73	2,74	0,36
2012	0,86	2,47	0,83	1,64	0,71	2,76	0,38
2013	0,68	2,65	0,96	1,69	0,73	3,00	0,37
2014	0,77	2,48	0,93	1,55	0,71	2,76	0,39
Ekim 15	0,90	2,41	0,79	1,62	0,71	2,70	0,38

1. Şirketin finansal durumu likidite açısından değerlendirildiğinde; şirketin net çalışma sermayesinin 2012 yılından itibaren negatife dönmeye başladığı görülmüştür. Dolayısıyla bu dönemlerde raporlanan

dönen varlıklar, işletmenin kısa vadeli yükümlülüklerini karşılayamamıştır. Bu durum, şirketin sağlam bir likiditeden uzak olduğunu göstermektedir. Bu gözlem; aynı zamanda, şirketin cari oranı tarafından da doğrulanmaktadır. Şirketin cari oranı geçen bu 6 yıllık dönemde sağlam bir likiditenin işareti olarak kabul edilen 2 rakamına ulaşamamıştır. Bir başka deyişle; şirket, mevcut kısa vadeli borçları karşılamaktan yavaş yavaş uzaklaştığı gibi şirketin beklenmedik bir şekilde ortaya çıkacak kısa vadeli borçları ödeyecek kaynağı da bulunmamaktadır. Elbette bu duruma neden olan etken faktörler; Lufthansa şirketinde olduğu gibi, dönen varlıklar sabit kalmak üzere, finansal kiralama yoluyla elde tutulan yeni uçaklardan kaynaklanan borçların artması nedeniyle bu borçların dönemsellik ilkesi gereğince kısa vadeli kısımlarının da kısa vadeli borçlara yansımış olmasıdır. Dolayısı ile THY şirketinin UFRS 16 standardını uygulaması durumunda faaliyet kiralamaları da bilançoya yansıtacağından cari oranın azalması, söz konusudur. Bu noktada belirtmek gerekir ki; faaliyet kiralamasına konu uçakların THY bünyesinde Lufthansa'ya oranla daha fazla orana sahip olması nedeniyle cari oranın Lufthansa'ya oranla daha sert düşmesi beklenmektedir.

2. Şirketin finansal durumu mali yapı açısından değerlendirildiğinde; şirketin toplam borçları 2010 - Ekim 2015 döneminde özkaynaklarından fazladır. Finansal kiralama yoluyla elde tutulan uçaklardan kaynaklanan borçlardaki artış, sadece likidite üzerinde değil aynı zamanda şirketin mali yapısı üzerinde de olumsuz yönde etken unsur olmuştur. İncelenen 6 yıllık süreçte; finansman oranı 2,41 seviyesine; finansal kaldıraç oranı ise yüzde 71 seviyesine yükselmiştir. Bu durum; işletmenin varlıklarının önemli ölçüde yabancı kaynakla finanse edildiğini göstermektedir. Uçakların duran varlık olması nedeniyle duran varlıkların sadece özkaynaklarla veya devamlı sermaye ile finanse edilebilirliği sorgulandığında ise; uçakların sadece özkaynaklarla finanse edilmesi mümkün olmasa da devamlı sermaye ile finanse edilebildiği görülmüştür. Dolayısı ile şirket, duran varlıklarını kısa vadeli yabancı kaynakla da finanse etmek durumunda değildir. Finansman oranı; kısa ve uzun vadeli borçlara indirildiğinde bu husus, açık bir şekilde görülebilmektedir. Bu durum; Lufthansa ile karşılaştırıldığında THY açısından olumlu bir gelişmedir. Bu çerçevede değerlendirildiğinde; THY şirketinin UFRS 16 standardını uygulaması durumunda faaliyet kiralamaları da bilançoya yansıtacağından incelenen bütün mali yapı oranlarının yükselmesi söz konusudur; ancak, ağırlıklı finansal kiralama da olması rağmen faaliyet kiralamaları



UFRS 16 Kiralama İşlemleri Standardının Eski UMS 17 Standardı ile Karşılaştırılması ve Almanya ve Türkiye'de Hisse Senetleri Halka Açık Olan Hava Yolu Şirketlerinin Finansal Durumuna Etkisi

filo genelinde Lufthansa'ya oranla daha fazladır. Dolayısı ile mali yapı oranlarındaki artışın; Lufthansa'ya oranla daha sert görülmesi beklenmektedir.

### 5.3. Pegasus Hava Yolları Şirketine Ait Tespit ve Değerlendirmeler

**Tablo 13. Pegasus Şirketinin Sahiplik veya Kiralama Şekline Göre Filo Durumu**

Tarih	Sahiplik	Oran	Finansal Kiralama	Oran	Faaliyet Kiralaması	Oran	Toplam
2013	26	0,53	12	0,24	11	0,22	49
2014	0	0,00	38	0,69	17	0,31	55
Ekim 15	2	0,03	25	0,38	38	0,58	65

**Kaynak:** Pegasus (2013a; 2014a; 2015a) Faaliyet Raporu

Pegasus Hava Yolları şirketi; Lufthansa ve Türk Hava Yolları şirketlerine oranla daha bölgesel bir hava yolu şirkettir. Şirketin filosundaki uçakların sahiplik ve kiralama türüne göre sınıflandırılması bilgisine 2013 yılından itibaren erişilebilmiştir. Buna karşılık; finansal tablolarında 6 yıl geriye gidilebilmiştir. Şirket, 2013 - Ekim 2015 döneminde filosunu yüzde 33 oranında büyütüştür. **Tablo 13**'de görüldüğü gibi şirketin halihazırda filosunun yüzde 96'sı kiralama yoluyla uçaklardan oluşmakta olup bunların yüzde 60'ı faaliyet kiralaması kapsamındadır. Dolayısı ile finansal kiralama yoluyla bilanço'ya yansıtılmış uçakların oranı ise yüzde 40'tır.

Şirketin filosundaki bu durumun; 2010 - Ekim 2015 dönemindeki finansal durum tablosuna yansımaya ilişkin tespitler; **Tablo 14**'deki oranlar çerçevesinde aşağıdaki gibidir.

**Tablo 14. Pegasus Şirketi Likidite ve Mali Yapı Oranları**

Tarih	Cari Oran	Toplam Borçlar / Özkaynaklar	Kısa Vadeli Borçlar / Özkaynaklar	Uzun Vadeli Borçlar / Özkaynaklar	Toplam Borçlar / Toplam Varlıklar	Duran Varlıklar / Özkaynaklar	Duran Varlıklar / Devamlı Sermaye
2010	2,88	6,31	2,31	4,00	0,86	0,65	0,13
2011	2,93	8,71	2,95	5,76	0,90	1,05	0,16
2012	3,47	5,75	1,64	4,10	0,85	1,04	0,20
2013	1,79	2,06	0,60	1,46	0,67	1,99	0,81
2014	1,75	2,04	0,74	1,30	0,67	1,74	0,76
Ekim 15	1,80	1,78	0,71	1,07	0,64	1,50	0,72

1. Şirketin finansal durumu likidite açısından değerlendirildiğinde; şirketin net çalışma sermayesi 2010 - Ekim 2015 döneminde negatife dönmemiştir. Dolayısıyla bu dönemlerde raporlanan dönen varlıkların, işletmenin kısa vadeli yükümlülüklerini karşıladığı görülmüştür. Bu gözlem; aynı zamanda, şirketin cari oranı tarafından da doğrulanmaktadır. Şirketin cari oranı geçen bu 6 yıllık dönemde sağlam bir likiditenin işareti olarak kabul edilen 2 rakamına ulaşmıştır. Bir başka deyişle; şirketin, mevcut kısa vadeli borçlarla birlikte beklenmedik bir şekilde ortaya çıkacak kısa vadeli borçları ödeyecek kaynağı da bulunmaktadır. Likiditenin bu 6 yıllık süreçte sürdürülebilirliğinin sağlanmasında; her ne kadar şirketin faaliyet raporlarında çok açıkça belirtilmese de, şirketin sahiplik yoluyla edindiği uçakları satın finansal kiralama yoluyla geri kiralamış olması olasılığı söz konusudur. Filoya ilişkin bilgilerden bu sonuca varılmıştır. Böylece, uçakların satılması ile şirkete önemli miktarda bir nakit girişi sağlanarak; işletmenin likidite sorunu yaşamaması olasılığı azaltılmıştır. Ancak; net çalışma sermayesi ve cari oran şirketin likiditesi hakkında olumlu göstergeler olsalar da olması gerekenden fazla göstermektedirler. Bunun nedeni; bilançoya yansıyan kiralama işlemlerinin sadece finansal kiralama işlemleri ile sınırlı olması ve şirkette finansal kiralama yoluyla elde tutulan uçakların filodaki toplam kiralamaların yüzde 40'ını oluşturmasıdır. Dolayısı ile; burada Lufthansa ve THY'de görülenin aksine bir durum söz konusudur. Net çalışma sermayesi ve cari oran; Lufthansa ve THY şirketlerine oranla olması gerekenden fazla göstermektedir. Bu çerçevede, Pegasus şirketinin UFRS 16 standardını uygulaması durumunda toplam kiralamaların yüzde 60'ını oluşturan faaliyet kiralamaları da bilançoya yansıtacağından cari oranın önemli ölçüde azalması söz konusudur. Bu çerçevede; faaliyet kiralamasına konu uçakların Pegasus bünyesinde hem Lufthansa'ya hem de THY'ye oranla daha fazla orana sahip olması nedeniyle cari oranın daha da sert şekilde düşmesi beklenmektedir.

2. Şirketin finansal durumu mali yapı açısından değerlendirildiğinde; şirketin toplam borçları 2010 - Ekim 2015 döneminde özkaynaklarından fazladır. Ancak; uçakların satın finansal kiralama yoluyla geri kiralama yoluna gidilmesi ile şirket 6 yıllık süreçte; bilançoya kayıtlı borçlarından oldukça arınmıştır. İncelenen 6 yıllık süreçte; finansman oranı 1.78 seviyesine; finansal kaldıraç oranı ise yüzde 64 seviyesine gerilemiştir. Ancak; işletme varlıklarını yabancı kaynakla finanse etmektedir. Uçakların duran varlık olması nedeniyle duran varlıkların sadece özkaynaklarla veya devamlı

sermaye ile finanse edilebilirliği sorgulandığında ise; uçakların sadece özkaynaklarla finanse edilmesi mümkün olmasa da devamlı sermaye ile finanse edilebildiği görülmüştür. Dolayısı ile şirket, duran varlıklarını kısa vadeli yabancı kaynakla da finanse etmek durumunda değildir. Finansman oranı; kısa ve uzun vadeli borçlara indirildiğinde bu husus, net bir şekilde görülebilmektedir. Bu noktada belirtmek gerekir ki bütün bu tespitler; değişime fazlasıyla açıktır. Bunun nedeni; faaliyet kiralalarının toplam kiralaların yüzde 60'ını oluşturuyor olmasıdır. Bu çerçevede değerlendirildiğinde; Pegasus şirketinin UFRS 16 standardını uygulaması durumunda faaliyet kiralaları da bilançoya yansıtacağından bütün mali yapı oranlarının yükselmesi söz konusudur. Bu şirkette faaliyet kiralaları filo genelinde hem THY'ye hem de Lufthansa'ya oranla daha fazladır. Dolayısı ile mali yapı oranlarındaki artışın; hem THY'ye hem de Lufthansa'ya oranla daha sert görülmesi beklenmektedir.

Genel olarak değerlendirildiğinde; UFRS 16'nın uygulanması ile likidite ve mali yapı açısından örneklemedeki hava yolu şirketlerinden Lufthansa'nın az seviyede, THY'nin orta seviyede, Pegasus'un ise yüksek seviyede etkilenmesi beklenmektedir.

## 6. SONUÇ

UFRS 16 Kiralama İşlemleri standardı, bu çalışmanın konusunu oluşturmuştur. Standardın muhasebeleştirilmeye, ölçüme, sunuma ve finansal açıklamaya ilişkin muhasebe politikaları eski UMS 17 standardı ile karşılaştırmalı olarak ele alınmıştır. Yeni standardın en önemli özelliği; kiralama işlemlerinin türüne bakılmaksızın kiracı açısından sanki bir finansal kiralama işlemi gibi muhasebeleştirilecek olmasıdır. Bundan böyle finansal tablo kullanıcıları bindikleri kiralık uçağı ilgili hava yolu şirketinin bilançosunda görebileceklerdir. Bilanço dışı borçtan artık söz edilmeyecek ve de yanıltıcı tutarlarla karşı karşıya kalınmayacaktır. Böylece; muhasebenin şeffaflık, önemlilik ve gerçeğe uygun sunum ilkeleri karşılanmış olacaktır.

Bu geçişin sektörel olarak kiralama işlemleri en çok görülen şirketleri etkilemesi beklenmektedir. Bu sektörlerin başında da hava yolu taşımacılığı gelmektedir. Hava yolları açısından; bütün şirketlerin şiddetli bir şekilde etkilenmesi mümkün değildir. Önemli olan şirketlerin kiralalarında, UFRS 16 öncesinde hangi tür kiralamaya

yönelmiş olduklarıdır. Dolayısı ile faaliyet kiralamasına fazlasıyla yönelmiş şirketlerde bu araştırmada kullanılan mali yapı oranlarının oldukça yükselmesi, likidite açısından da cari oranın oldukça düşmesi beklenmektedir.

UFRS 16 standardının; yapılan bu çalışma ile sınırlandırılması mümkün değildir. Bir sözleşmenin kiralama işlemi içerip içermediği veya yeni hasılat standardı olan UFRS 15 ile ilişkilendirilen satıp geri kiralama işlemleri de bir başka çalışmanın konusunu oluşturabilir.

### KAYNAKÇA

- Akdoğan, N. 1999. “Finansal Kiralama İşlemlerinin Muhasebeleştirilmesinde IAS 17 no'lu Standart Hükümleri ile Türkiye Uygulamasının Karşılaştırılması”, Muhasebe Bilim Dünyası Dergisi, 1(1).
- Akdoğan, N., R. Aktaş, A. Deran, D.U. Erhan., V. Acar, 2011. Türkiye Muhasebe Standartları ile Uyumlu Sektörel Muhasebe, Gazi Kitabevi, Ankara.
- Alagöz, A., & T. Eren, 2010. “Satış ve Geri Kiralama İşleminin TMS 17 Kiralama İşlemleri Standardı ve Yürürlükteki Mevzuat Çerçevesinde Değerlendirilmesi”, Muhasebe ve Vergi Uygulamaları Dergisi, 3(2).
- Altıntaş, T. 2013. “Türkiye Finansal Raporlama Standartları Kapsamında Yabancı Para Cinsinden Yapılan Finansal Kiralama İşlemlerinin Muhasebeleştirilmesi”, Muhasebe ve Denetime Bakış, 39.
- Atakan, T., R. İ. Gökbulut, 2006. “Türkiye’de Yapılan Finansal Kiralama İşlemlerine İlişkin Eski ve Yeni Düzenlemelerin Muhasebe Açısından Karşılaştırmalı İncelenmesi ve Uygulamaya Yönelik Örneklenmesi”, Mali Çözüm Dergisi, 78.
- Ayıkoglu Zaif, F. 1996a. “Finansal Kiralama ve Finansal Kiralama Şirketlerinde Muhasebe Uygulamaları”, Yaklaşım Dergisi, 42.
- Ayıkoglu Zaif, F. 1996b. “Finansal Kiralama İşlemlerinin Kiracı Açısından Değerlemesi ve Muhasebe Uygulamaları”, Yaklaşım Dergisi, 44.

UFRS 16 Kiralama İşlemleri Standardının Eski UMS 17 Standardı ile Karşılaştırılması ve Almanya ve Türkiye'de Hisse Senetleri Halka Açık Olan Hava Yolu Şirketlerinin Finansal Durumuna Etkisi

- BDDK. 2012. Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanunu, [https://www.bddk.org.tr/websitesi/turkce/Mevzuat/Finansal\\_Kiralamalar/Faktoring\\_Finansman\\_Kanunu/11493finansal\\_kiralama\\_kanunu\\_19.12.2012.pdf](https://www.bddk.org.tr/websitesi/turkce/Mevzuat/Finansal_Kiralamalar/Faktoring_Finansman_Kanunu/11493finansal_kiralama_kanunu_19.12.2012.pdf) (Erişim Tarihi: 17.01.2016).
- Beattie, V., K.Edwards ve A. Goodacre, 1998. The Impact of Constructive Operating Lease Capitalisation on Key Accounting Ratios, *Accounting & Business Research* (Wolters Kluwer UK), 28(4).
- Bennett, B. K., M. E. Bradbury, 2003. "Capitalizing Non-cancelable Operating Leases", *Journal of International Financial Management & Accounting*, 14(2), doi:10.1111/1467-646X.00091.
- Branswijck, D., S. Longueville ve P. Everaert, 2011. The Financial Impact of the Proposed Amendments to IAS 17: Evidence From Belgium and the Netherlands, *Accounting & Management Information Systems*, 10(2).
- Ciesielski, J. T., T. R. Weirich, 2010. "New Accounting for Lessees", *Journal of Corporate Accounting & Finance* (Wiley), 21(2), doi:10.1002/jcaf.20562.
- Choi, F. S., V. B. Bavishi, 1983. International Accounting Standards: Issues Needing Attention. Consolidation and Accounting for Inflation, Leases are Among International Practices that Vary, *Journal of Accountancy*, 155(3).
- Cooke, T. E., T. Çürük, 1996. Accounting in Turkey with Reference to the Particular Problems of Lease Transactions, *European Accounting Review*, 5(2).
- Çalıyurt, K. 2012. Havayollarında Kurumsal Yönetim ve Bağımsız Denetim, Ekin Yayınevi.
- Dabbağoğlu, K. 2008. Finansal Kiralama İşlemlerinde Net Bugünkü Değer Hesaplamaları, *Mali Çözüm Dergisi*, 87.
- Doyrangöl, N. C. 2003. Son Düzenlemelere Göre Finansal Kiralama İşlemlerinin Muhasebeleştirilmesi, *Mali Çözüm Dergisi*, 64.
- Duke, J. C., S. J. Hsieh ve Y. Su 2009. Operating and Synthetic leases: Exploiting Financial Benefits in the Post-Enron Era, *Advances in Accounting*, 25(1).

- Durocher, S. 2008. Canadian Evidence on the Constructive Capitalization of Operating Leases, *Accounting Perspectives*, 7(3).
- Fitó, M. À., S. Moya ve N. Orgaz 2013. Considering the Effects of Operating Lease Capitalization on Key Financial Ratios, *Spanish Journal of Finance and Accounting*, 42(159).
- Fülbier, R. U., J. L. Silva, ve M. H. Pferdehirt 2008. Impact of Lease Capitalization on Financial Ratios of Listed German Companies, *Schmalenbach Business Review (SBR)*, 60(2).
- Galić, K. P., M. R Funarić 2008. Development of Leasing in Transitional Economies, *Conference Proceedings: International Conference Of The Faculty Of Economics Sarajevo (ICES)*.
- Goodacre, A. 2003. Operating Lease Finance in the UK Retail Sector, *The International Review of Retail, Distribution and Consumer Research*, 13(1).
- Gökgöz, A. 2013. “Finansal Kiralama İşlemlerinin Muhasebeleştirilmesi”, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 35.
- Gönen, S., N. Akça 2014. Finansal Kiralama İşlemlerinin TMS-17 Kiralama İşlemleri Standardı ve Vergi Usul Kanunu Açısından Muhasebeleştirilmesi, *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, 64.
- Gritta, R. D. 1974. The Impact of the Capitalization of Leases on Financial Analysis, *Financial Analysts Journal*, 30(2).
- Gritta, R. D., E. Lippman ve G. Chow 1994. The Impact of the Capitalization of Leases on Airline Financial Analysis: An Issue Revisited. *Logistics and Transportation Review*, 30(2).
- Gritta, R. D., E. J. Lippman, ve S. Gudmundsson 2008. Hidden Debt: The Significance of Operating Leasing Over Time and its Effects on Perceived Debt to the Major U.S. Air Carriers, *Credit and Financial Management Review*, 14(4).
- IASB. 2015. IFRS Practice Statement Application of Materiality to Financial Statements [Draft] IFRS Foundation Publications Department, London, United Kingdom.
- IASB. 2016a. IFRS 16 Leases, IFRS Foundation Publications Department, London, United Kingdom.

UFRS 16 Kiralama İşlemleri Standardının Eski UMS 17 Standardı ile Karşılaştırılması ve Almanya ve Türkiye'de Hisse Senetleri Halka Açık Olan Hava Yolu Şirketlerinin Finansal Durumuna Etkisi

IASB. 2016b. IFRS 16 Leases Basis for Conclusions, IFRS Foundation Publications Department, London, United Kingdom.

IASB. 2016c. IFRS 16 Effects Analysis, IFRS Foundation Publications Department, London, United Kingdom.

Kırlioğlu, H., S. Öztaş 2015. "Türkiye'de Finansal Kiralama İşlemleri ve Muhasebeleştirilmesi", Journal of Accounting, Finance And Auditing Studies, 1(2).

KGK. 2015. TMS 17 Kiralama İşlemleri. [http://www.kgk.gov.tr/contents/files/TFRS\\_2015/TMS/TMS17.pdf](http://www.kgk.gov.tr/contents/files/TFRS_2015/TMS/TMS17.pdf) (Erişim Tarihi: 17.01.2016).

Köksal, G., B. Beller 2013. Finansal Kiralama İşlemlerinin TMS 17, Vergi Mevzuatı, BDDK Tebliği Açısından İncelenmesi ve Muhasebe Uygulamaları, Niğde Üniversitesi İİBF Dergisi, 6(2).

Lufthansa. 2010. Annual Report 2010, <http://investor-relations.lufthansagroup.com/fileadmin/downloads/en/financial-reports/annual-reports/LH-AR-2010-e.pdf> (Erişim Tarihi: 17.01.2016).

Lufthansa. 2011. Annual Report 2011, <http://investor-relations.lufthansagroup.com/fileadmin/downloads/en/financial-reports/annual-reports/LH-AR-2011-e.pdf> (Erişim Tarihi: 17.01.2016).

Lufthansa. 2012. Annual Report 2012, <http://investor-relations.lufthansagroup.com/fileadmin/downloads/en/financial-reports/annual-reports/LH-AR-2012-e.pdf> (Erişim Tarihi: 17.01.2016).

Lufthansa. 2013. Annual Report 2013, <http://investor-relations.lufthansagroup.com/fileadmin/downloads/en/financial-reports/annual-reports/LH-AR-2013-e.pdf> (Erişim Tarihi: 17.01.2016).

Lufthansa. 2014. Annual Report 2014, <http://investor-relations.lufthansagroup.com/fileadmin/downloads/en/financial-reports/annual-reports/LH-AR-2014-e.pdf> (Erişim Tarihi: 17.01.2016).

- Lufthansa. 2015. Third Interim Report 2015, <http://investor-relations.lufthansagroup.com/fileadmin/downloads/en/financial-reports/interims-reports/LH-QR-2015-3-e.pdf> (Erişim Tarihi: 17.01.2016).
- Marşap, B. 2009. Finansal Kiralama İşlemlerinin Mali Tablolarda Gösterilmesi ve Analizi, Muhasebe Bilim Dünyası, 1(4).
- Özbirecikli, M. 1998. Türkiye'de Leasing İşlemlerinin Muhasebeleştirilmesi ve UMS 17 Açısından Değerlendirilmesi, Yaklaşım, 63.
- Örten, R., H. Kaval ve A. Karapınar 2015. Türkiye Muhasebe - Finansal Raporlama Standartları Uygulama ve Yorumları (8. Baskı), Gazi Kitabevi, Ankara.
- Öztürk, V., H. Bal ve E.Ç. Bal 2007. Finansal Kiralama ve İMKB'de İşlem Gören Şirketlerde Kullanılma Düzeyi, Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi, 2.
- Özerhan Y., S. Yanık 2015. Açıklamalı ve Örnek Uygulamalı Türkiye Muhasebe Standartları - Türkiye Finansal Raporlama Standartları (3. Baskı), TURMOB, Ankara.
- Özulucan, A., A. Deran 2003. TMS 17 ve Piyasa Uygulaması Çerçevesinde Finansal Kiralama İşlemlerinin Karşılaştırılması ve Muhasebe Uygulamaları, Muhasebe Bilim Dünyası, 5(1).
- Özulucan, A., F.S. Özdemir 2009. Finansal Kiralama Şirketlerince Uygulanacak Yeni Tekdüzen Hesap Planı ve İzahnamesi Çerçevesinde Finansal Kiralama İşlemlerinin Muhasebeleştirilmesi, Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi, 1.
- Pamukçu, A. 2010. Bilanço Dışı Finansman Yöntemleri ve Muhasebeleştirme İşlemleri, Marmara Üniversitesi İİBF Dergisi, 29(2).
- Pegasus. 2012. 2010 - 2012 Dönemine Ait Finansal Tablolar, [http://www.pegasusyatirimciiliskileri.com/\\_assets/file/pdf/2010-2011-2012-mali-tablolar-ve-denetci-raporlari.pdf](http://www.pegasusyatirimciiliskileri.com/_assets/file/pdf/2010-2011-2012-mali-tablolar-ve-denetci-raporlari.pdf) (Erişim Tarihi: 17.01.2016).
- Pegasus. 2013a. 2013 yılı Faaliyet Raporu, [http://www.pegasusyatirimciiliskileri.com/\\_assets/file/pdf/2013-faaliyet-raporu.pdf](http://www.pegasusyatirimciiliskileri.com/_assets/file/pdf/2013-faaliyet-raporu.pdf) (Erişim Tarihi: 17.01.2016).



UFRS 16 Kiralama İşlemleri Standardının Eski UMS 17 Standardı ile Karşılaştırılması ve Almanya ve Türkiye'de Hisse Senetleri Halka Açık Olan Hava Yolu Şirketlerinin Finansal Durumuna Etkisi

- Pegasus. 2013b. 2013 yılı Finansal Raporları, [http://www.pegasusyatirimciiliskileri.com/\\_assets/file/pdf/pgs-sp-2013.pdf](http://www.pegasusyatirimciiliskileri.com/_assets/file/pdf/pgs-sp-2013.pdf), (Erişim Tarihi: 17.01.2016).
- Pegasus. 2014a. 2014 yılı Faaliyet Raporu, [http://www.pegasusyatirimciiliskileri.com/\\_assets/file/pdf/2014-faaliyet-raporu.pdf](http://www.pegasusyatirimciiliskileri.com/_assets/file/pdf/2014-faaliyet-raporu.pdf) (Erişim Tarihi: 17.01.2016).
- Pegasus. 2014b. 2014 yılı Finansal Raporları, [http://www.pegasusyatirimciiliskileri.com/\\_assets/file/pdf/PGSUS-31122014-Imzali.pdf](http://www.pegasusyatirimciiliskileri.com/_assets/file/pdf/PGSUS-31122014-Imzali.pdf) (Erişim Tarihi: 17.01.2016).
- Pegasus. 2015a. 2015 yılı 3. Çeyrek Faaliyet Raporu, [http://www.pegasusyatirimciiliskileri.com/\\_assets/file/pdf/1A\\_PGS\\_US\\_2015\\_3\\_Ceyrek\\_Faaliyet\\_Raporu.pdf](http://www.pegasusyatirimciiliskileri.com/_assets/file/pdf/1A_PGS_US_2015_3_Ceyrek_Faaliyet_Raporu.pdf) (Erişim Tarihi: 17.01.2016).
- Pegasus. 2015b. 2015 yılı 3. Çeyrek Finansal Raporları, [http://www.pegasusyatirimciiliskileri.com/\\_assets/file/pdf/Pegasus\\_Draft\\_SPK\\_03\\_2015\\_v\\_07.pdf](http://www.pegasusyatirimciiliskileri.com/_assets/file/pdf/Pegasus_Draft_SPK_03_2015_v_07.pdf) (Erişim Tarihi: 17.01.2016).
- Sayılgan, G. 2001. “Kiralama İşlemlerinin Muhasebeleştirilmesi”, Muhasebe ve Denetime Bakış, 3.
- Sayılgan, G. 2004. “Finansal Kiralama İşlemlerinin Muhasebeleştirilme İlkeleri ve Örnek Uygulama. Muhasebe ve Denetime Bakış”, 12.
- Sipahi, B., V. Demir 2003. “4842 Sayılı Kanun ile Değişen Finansal Kiralama İşlemlerinin Kiracı Açısından Muhasebeleştirilmesi”, Mali Çözüm Dergisi, 63.
- Şengür, E. D. 2013. “Finansal Kiralama İşlemlerinin Kiracı Açısından Asgari Kira Ödemelerinin Hesaplanması ve Finansal Raporlama Üzerindeki Etkisi”, Niğde Üniversitesi İİBF Dergisi, 6(1).
- Wong, K., M. Joshi 2015. The Impact of Lease Capitalisation on Financial Statements and Key Ratios: Evidence from Australia, Australasian Accounting Business & Finance Journal, 9(3).
- Tan, C. W., G. Tower, P. Hancock ve R. Taplin 2002. Empires of the Sky: Determinants of Global Airlines' Accounting-Policy Choices, International Journal of Accounting, 37(3).

- THY. 2010. 2010 yılı Finansal Tabloları, [http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/download/spk\\_ufrs\\_mali\\_tablolar\\_31122010.pdf](http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/download/spk_ufrs_mali_tablolar_31122010.pdf) (Erişim Tarihi: 17.01.2016).
- THY. 2011. 2011 yılı Finansal Tabloları, [http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/download/spk\\_ufrs\\_mali\\_tablolar31\\_12\\_2011.pdf](http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/download/spk_ufrs_mali_tablolar31_12_2011.pdf) (Erişim Tarihi: 17.01.2016).
- THY. 2012. 2012 yılı Finansal Tabloları, [http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/download/spk\\_ufrs\\_mali\\_tablolar\\_31\\_12\\_2012.pdf](http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/download/spk_ufrs_mali_tablolar_31_12_2012.pdf) (Erişim Tarihi: 17.01.2016).
- THY. 2013. 2013 yılı Finansal Tabloları, [http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/download/finansal/2013\\_12\\_aylik\\_finansal\\_raporu.pdf](http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/download/finansal/2013_12_aylik_finansal_raporu.pdf) (Erişim Tarihi: 17.01.2016).
- THY. 2014. 2014 Yılı Finansal Tabloları, [http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/download/finansal/2014\\_12\\_Aylik\\_Finansal\\_Rapor.pdf](http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/download/finansal/2014_12_Aylik_Finansal_Rapor.pdf) (Erişim Tarihi: 17.01.2016).
- THY. 2015a. 2015 yılı 3. Çeyrek Finansal Tablolar, [http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/download/finansal/2015\\_09\\_Aylik\\_Finansal\\_Rapor.pdf](http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/download/finansal/2015_09_Aylik_Finansal_Rapor.pdf) (Erişim Tarihi: 17.01.2016).
- THY. 2015b. 2015 yılı 3. Çeyrek Yönetim Kurulu Faaliyet Raporu, [http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/faaliyet\\_raporu/YK\\_Faaliyet\\_Raporu\\_3Q15\\_TR.pdf](http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/faaliyet_raporu/YK_Faaliyet_Raporu_3Q15_TR.pdf) (Erişim Tarihi: 17.01.2016).