

Havacılık İşletmeciliğinde Covid 19 Etkisi: Finansal Kiralamalar ve İşletme Karlılığı Bakımından Türk Hava Yolları A.O. İle Lufthansa Şirketlerinin Analizi

The Effect of Covid 19 in Aviation Management: Turkish Airlines A.O. in Terms of Financial Leases and Operating Profitability. Analysis of Lufthansa Companies

Feden KOÇ¹

Araştırma Makalesi / Research Article

Geliş Tarihi / Received: 14.03.2022

Kabul Tarihi / Accepted: 26.04.2022

Doi: 10.48146/odusobiad.1087930

Atıf / Citation: Koç, F., (2022). “Havacılık İşletmeciliğinde Covid 19 Etkisi: Finansal Kiralamalar ve İşletme Karlılığı Bakımından Türk Hava Yolları A.O. İle Lufthansa Şirketlerinin Analizi” ODÜSOBİAD 12 (3), 2051-2080 Doi: 10.48146/odusobiad.1087930

Öz

Havacılık işletmeciliği, bireylerin ve bireylere ait eşyaların, yüklerin bir yerden başka bir yere havayolu ile ulaşımına imkân sağlayan ve 1933 yılında Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığının kurulumu ile ilk sivil havacılık girişiminden günümüze kadar sürekli büyüme eğilimi gösteren bir sektör olarak karşımıza çıkmaktadır. Ülkemizin konumu gereği stratejik bir bağlantı noktasında bulunması da ülkemizde sektöre olan talebi hızla artırarak, ülkemizi uluslararası havayolu taşımacılığında önemli bir pozisyona taşımıştır. Bireylere hızlı, emniyetli ve konforlu ulaşım imkânı sağlayan havayolu taşımacılığına olan talep artışı, rekabeti de hızlandırmıştır. Bu rekabet sürecinde havayolu taşımacılığında, işletmelerin kuruluş aşamasında veya ilerleyen süreçte filo yenileme/genişletme aşamasında uçak alımları, uçakların yüksek fiyatları dolayısıyla önemli bir maliyet kalemi oluşturmaktadır. Bu noktada havayolu taşımacılığında işletmelerin finansal kiralama yoluyla, belirli bir vade boyunca kira ödemeleri karşılığında uçak satın almaları, işletmelerin sıklıkla kullandıkları bir finansal araç olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu bağlamda çalışmada Türkiye’de BİST’te işlem gören ve havayolu taşımacılığı hizmeti sağlayan, aynı zamanda hava taşımacılığı derecelendirme kuruluşu olan Skytrax’ın 2021 yılı yolcu değerlendirme sonuçlarına göre, Avrupa’nın en iyi hava yolları sıralamasında birlikte yer alan Türk Hava Yolları A.O. (THY) ile Lufthansa işletmeleri açısından, Covid 19’un TFRS 16 kapsamında finansal kiralama işlemlerine ve işletmelerin karlılığına olan etkisinin analiz edilmesi amaçlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Havacılık İşletmeciliği, Türkiye Finansal Raporlama Standartları (TFRS) 16 Kiralamalar, Finansal Performans, Finansal Muhasebe, Uluslararası Muhasebe

¹ Öğr. Gör. Dr., Uşak Üniversitesi, Karahallı Meslek Yüksekokulu, Uşak, E-mail: feden.koc@usak.edu.tr, ORCID ID: 0000-0003-4413-5188



Abstract

Aviation management emerges as a sector that allows individuals and their belongings, cargoes to be transported from one place to another by the airline, and has shown a continuous growth trend since the first civil aviation initiative with the establishment of the Turkish Airlines Joint Stock Company in 1933. The fact that our country is at a strategic connection point due to its location has rapidly increased the demand for the sector in our country and has carried our country to an important position in international air transport. The increase in demand for air transportation, which provides fast, safe and comfortable transportation to individuals, has also accelerated competition. In this competitive process, aircraft purchases constitute an important cost item in airline transportation, in the establishment phase of the enterprises or in the fleet renewal/expansion phase in the future, due to the high prices of the aircraft. At this point, it is a financial tool that businesses frequently use in airline transportation, through financial leasing, to purchase aircraft in return for rental payments for a certain period of time. In this context, according to the 2021 passenger evaluation results of Skytrax, which is traded on the BIST and provides air transport services in Turkey, and which is also an air transport rating institution, Turkish Airlines A.O. (THY) and Lufthansa businesses, it is aimed to analyze the impact of Covid 19 on IFRS 16 financial leasing transactions and the profitability of businesses.

Keywords: *Aviation Management, Turkey Financial Reporting Standards (TFRS) 16 Leases, Financial Performance, Financial Accounting, International Accounting*

Giriş

Havayolu taşımacılığı ülkemizde temelleri 1933 yılında Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığının kuruluşu ile atılmış olan ve bireylerin, bireylere ait eşyaların, yüklerin bir yerden başka bir noktaya havayolu ile ulaşımını ele alan bir sektördür. Geçmişten günümüze kadar ülkemizin toplumsal ve ekonomik gelişmesine paralel olarak gelişme gösteren bu sektör ülkemizin konumu gereği stratejik bir bağlantı noktasında bulunması dolayısıyla da büyük önem taşımaktadır. Bu bağlamda ülkemizin havayolu taşımacılığında Avrupa'da önemli bir pozisyonda bulunduğunu söylemek mümkündür. Ülkemizde uluslararası havacılık standartlarına uygun olarak yürütülmekte olan havayolu taşımacılığı, dünyada birçok ülke ile rekabet edebilir pozisyonda yer almaktadır. Nitekim Avrupa'da havayolu taşımacılığında hava trafiğinin kontrolörü pozisyonundaki kuruluş olan Eurocontrol'ün 2020 yılı verilerine göre İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı dünyada en iyi hava limanları sıralamasında üçüncü sırada yer almaktadır. Bununla birlikte Eurocontrol'ün verilerine göre ülkemiz 2020-2027 döneminde havayolu trafiğinde yüzde 1,6 artış ile Avrupa'da havayolu trafiğinin artacağı tahmin edilen ülkeler arasında yer almaktadır. Ancak Dünya'da güçlü bir rekabet ortamının yaşandığı havacılık sektörü Covid 19 salgın süreci ve bu salgın sürecinin beraberinde getirdiği sosyal ve ekonomik bazı kısıtlamalardan en çok etkilenen sektörler arasında yer almaktadır. Covid 19 salgınının getirmiş olduğu karantina süreci ve ulaşım kısıtlamaları sektörde bazı işletmelerin iç ve dış hatlarda seferlerini iptal etmelerine, bazı işletmelerin ise faaliyetlerinin durma noktasına gelmesine neden olmuştur. Nitekim ICAO (International Civil Aviation Organization) Covid 19'un etkisiyle 2021 yılında, havayolu işletmelerinin mali kaybının yaklaşık olarak 365 milyar dolar düzeyinde gerçekleştiğini açıklamıştır. Havayolu taşımacılığında Covid 19 salgın süreci ile birlikte gelişen bu olumsuzluklara rağmen, işletmelerin

kaliteden ve güvenlikten ödün vermeden hizmet sunumuna devam etmeleri büyük önem taşımaktadır. Bununla birlikte sektörde personel, yakıt ve uçak bakım-onarım giderleri, yedek parça ve bilgi işlem giderleri de işletmelerin kontrol altında tutmaları gereken önemli maliyet kalemleri arasında yer almaktadır. Havayolu taşımacılığında yeni bir uçak alımı da yüksek fiyatları dolayısıyla, işletmeler açısından önemli bir maliyet yaratmaktadır. Bu noktada işletmeler genellikle uçak alımında yüksek maliyetlere katlanmak yerine belirli bir vade boyunca kira ödemeleri karşılığında finansal kiralama yoluyla, uçak alımını tercih etmektedirler. Bu bağlamda salgın sürecinin en çok etkilemiş olduğu sektörlerden birisini oluşturan havayolu taşımacılığında, Covid 19'un TFRS 16 Kiralamalar kapsamında finansal kiralama İşlemlerine ve işletmelerin karlılığına olan etkisinin incelenmesi bu çalışmanın kapsamını oluşturmaktadır. Bu bağlamda çalışmada BİST Tüm endeksinde işlem gören, ulaştırma ve depolama sektöründe havayolu taşımacılığı hizmeti sağlayan ve İngiltere merkezli bir hava taşımacılığı derecelendirme kuruluğu olan Skytrax'ın 2021 yılı yolcu değerlendirme sonuçlarına göre, Avrupa'nın en iyi hava yolları sıralamasında yer alan şirketlerden Türk Hava Yolları A.O. ile Lufthansa bu çalışma kapsamında incelenmiştir. Çalışmada Skytrax'ın 2021 yılı yolcu değerlendirme sonuçlarına göre, Avrupa'nın en iyi hava yolları sıralamasında altıncı sırada yer alan Türk Hava Yolları A.O. ile Avrupa'nın en iyi hava yolları sıralamasında üçüncü sırada yer alan Lufthansa'nın 2016-2020 yılları arasındaki yıllık mali raporlarından ve muhasebe kanıtlarından yararlanılarak, Covid 19'un ilgili işletmelerin finansal kiralama işlemlerine ve yıllık karlılığına olan etkilerinin ölçülünerek değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Ayrıca çalışmada ulusal havayolu taşımacılığına ilişkin bazı istatistiksel veriler, uluslararası havayolu taşımacılığına ilişkin veriler ile karşılaştırılarak, elde edilen sonuçlar değerlendirilmiştir. Çalışma, ulaştırma ve depolama sektöründe havayolu taşımacılığı hizmeti sağlayan işletmeler ile sınırlı tutulmuş ve ilgili sektörde, hava servisi, lojistik hizmeti ile yer hizmetleri sağlayan işletmeler çalışmanın kapsamı dışında tutulmuştur.

Çalışma kapsamında Covid 19 salgın sürecinin havayolu taşımacılığında faaliyet gösteren işletmelerin, TFRS 16 kapsamında finansal kiralama işlemlerine ve işletmelerin karlılığına etkilerinin ölçülünerek değerlendirildiği bu çalışma ile sağlanacak katkılar aşağıda sunulmuştur;

- Türkiye'de havayolu taşımacılığının sektördeki durumu, istatistiksel veriler eşliğinde ele alınarak değerlendirilmiştir.
- Türkiye'nin havayolu taşımacılığında Dünya'daki yeri ele alınarak incelenmiş ve Covid 19'un Türkiye'de hava yolu taşımacılığına olan etkileri yolcu trafiği sıralaması, trafik kaybı, en iyi havalimanları gibi veriler bakımından Dünya'daki veriler ile karşılaştırılmıştır.
- BİST Tüm endeksinde işlem gören ve havayolu taşımacılığı hizmeti sağlayan Türk Hava Yolları A.O. ve Lufthansa'nın 2016-2020 yılları arasındaki yıllık mali raporlarından ve muhasebe kanıtlarından yararlanılarak, Covid 19'un ilgili işletmelerin finansal kiralama yükümlülüklerine ve yıllık karlılığına olan etkileri ölçülünerek değerlendirilmiş ve Covid 19'dan önceki veriler ile karşılaştırma yapılmıştır.



Literatür Taraması

Çalışma kapsamında Covid 19'un havacılık sektörü ile havayolu taşımacılığında faaliyet gösteren işletmelerin finansal kiralama işlemlerine ve karlılığına olan etkilerinin ele alındığı literatürdeki bazı çalışmalara ilişkin özet bir gösterim Tablo 1'de sunulmuştur.

Tablo 1. Havacılık Sektörü ile Havayolu Taşımacılığında Faaliyet Gösteren İşletmelere ve İşletmelerin Finansal Kiralama İşlemlerine Olan Etkilerinin Ele Alındığı Literatürdeki Çalışmalara İlişkin Bilgiler

Yazarlar	Çalışmanın Amacı	Çalışmadan Elde Edilen Sonuçlar	Çalışmanın Türü	Çalışmanın Künyesi
Dube, K. & Nhamo, G & Chikodzi, D.C.	Çalışma kapsamında küresel havacılık sektörünün Covid 19'un olumsuz etkilerine karşın toparlanabilmesi için, olası iyileştirme yollarının ve beklentilerin analiz edilmesi amaçlanmıştır.	Çalışma kapsamında Flightradar24, ICAO, IATA ve EUROCONTROL'den sağlanan veriler, küresel havacılık sektörünün Covid 19'dan oldukça etkilendiğini ortaya koymaktadır. Ayrıca çalışmadan elde edilen sonuçlar faaliyetlerin açılması halinde dahi sektörün toparlanma süreci beklenenden çok daha yavaş olabileceğini ortaya koymaktadır. Çalışmada ayrıca sektördeki faaliyetlerin açılmasında, yolcuları koruyan, maliyetlerden tasarruf sağlayan, verimliliği artıran ve kaliteli bir müşteri memnuniyeti sağlayan hizmetlerin ve stratejilerin de önemli bir rol oynadığını ortaya koymaktadır.	Uluslararası Bilimsel Makale	(Dube, Nhamo ve Chikodzi, 2021)
Aman, Q. & Altass, S.	Çalışmanın amacı, havayolu endüstrisinin Covid 19 öncesi ve sonrası dönemini, çapraz tablolama ve frekans analizleri kullanarak analiz etmektir. Çalışmada ayrıca geleceğe yönelik olarak sektörün toparlanma sürecinin	Çalışmadan elde edilen sonuçlar, havayolu endüstrisinin performansının ortalama sonuçlara göre, Covid 19'dan önce faaliyet kar marjının, net karın, yatırılan sermayenin getirisinin ve gelirlerin iyi bir seviyede bulunduğunu ancak Covid 19 sonrasında bu performansın hızla düştüğünü ortaya koymaktadır.	Uluslararası Bilimsel Makale	(Aman ve Altass, 2021)

	tahmin edilmesi amaçlanmıştır.	Ayrıca çalışmadan elde edilen sonuçlar havayolu endüstrisinin geleceğinin belirsiz ve tahmin edilemez olduğunu ancak Covid 19'un 2020 yılında son bulması durumunda, sektörün dört-beş yıl içinde toparlanabileceğini ortaya koymaktadır.		
Özata Canlı, S. & Özdemir, Murat	Çalışmanın amacı Covid 19'un Türkiye'de havayolu sektörüne olan finansal etkilerinin belirlenmesidir. Çalışma kapsamında BİST 100 endeksinde işlem gören işletmelerin 2019-2020 yıllarına ilişkin ara dönem finansal raporları esas alınarak finansal performans kıyaslanmıştır. Çalışmada ayrıca işletmelerin finansal raporlarının dipnotlarında, Covid 19'a yönelik açıklama sunup sunmadıkları, içerik analizi yöntemi ile analiz edilmiştir.	Çalışmadan elde edilen sonuçlar, Covid 19'un Türkiye'de havayolu taşımacılığında, ikinci ve üçüncü çeyrek dönemlerde hissedilmiş olan olumsuz etkilere neden olduğunu ortaya koymaktadır. Ayrıca çalışmada işletmelerin finansal raporlarında Covid 19'a yönelik açıklamalar sundukları ancak bu açıklamaların işletmelere göre farklılık gösterdiği sonucuna ulaşılmıştır.	Uluslararası Bilimsel Makale	(Özata Canlı ve Özdemir, 2021)
Serrano, F. & Kazda, A.	Çalışmada Covid 19 salgın sürecinden sonra havaalanlarının geleceğine ilişkin değerlendirmelerde bulunulması amaçlanmıştır.	Çalışmadan elde edilen sonuçlar Covid 19 salgını sonrasında, havayolu kapasitesinin 2020 yılında bir önceki yıla kıyasla yaklaşık olarak yüzde 70-80 oranında azaldığını ve bazı işletmelerin operasyonlarını geçici olarak durdurduğunu ortaya koymaktadır. Ayrıca çalışmadan elde sonuçlara göre Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA), işletmelerin azalan gelirleri ve kapasitelerini desteklemek amacıyla Avrupa	Uluslararası Bilimsel Makale	(Serrano ve Kazda, 2020)



		hükümetlerini yardım sağlamaya teşvik etmektedir.		
Lau, H. & Khosrawipour, V. & Kocbach, P. & Mikolajczyk, A. & Ichii, H. & Zacharski, M. & Bania, J. & Khosrawipour, T.	Çalışmada Covid 19 vakaları ile havayolu trafik hacmi arasındaki ilişkinin incelenmesi amaçlanmıştır.	Çalışmada havayolu trafik hacmi ile uçuş rotalarındaki veriler yerel ve uluslararası Covid 19 vakalarının dağılımı ile karşılaştırılmıştır. Bu karşılaştırma sonucunda elde edilen bulgular, yerel Covid 19 hastaları ile yolcu sayısı ($r^2=0.92$, $p=0.19$) arasında güçlü bir doğrusal korelasyonun ve uluslararası Covid 19 hastaları ile yolcu sayısı ($r^2=0.98$, $p=0.19$) arasında yine güçlü bir korelasyonun bulunduğunu ortaya koymaktadır. Dolayısıyla çalışmadan elde edilen sonuçlar, uçuş rotalarının sayısı ile yolcu sayısının Covid 19 salgının yayılmasında önemli bir risk faktörü olduğunu göstermektedir.	Uluslararası Bilimsel Makale	(Lau, Khosrawipour, Kocbach, Mikolajczyk, Ichii, Zacharski, Bania ve Khosrawipour, 2020)
Büyükkonuklu, B.	Çalışma kapsamında havayolu taşıma sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin, finansal performanslarını etkileyen faktörlerin belirlenmesi amaçlanmıştır.	Çalışmada finansal performansı etkileyen faktörlerden kilometre başına yolcu geliri ve aktif karlılık oranı ele alınmıştır. Ayrıca çalışma kapsamında havacılığa özgü değişkenler ile finans ile ilgili değişkenler bir arada kullanılarak benzer çalışmalar ile fark yaratılmıştır.	Doktora Tezi	(Büyükkonuklu, 2020)
Faruk, D. & Esmer, Y.	Çalışmada Avrupa'da faaliyette bulunan 6 havayolu taşımacılığı şirketinin 2008-2012 yıllarına ilişkin mali tablo ve operasyonel bilgilerinden yararlanarak rasyo analizi gerçekleştirilmesi amaçlanmıştır.	Çalışma kapsamında işletmelerin mali tablolarından sağlanan veriler, aktif ve özsermaye kârlılığı üzerinde işletmelerin faaliyet kaldırıcının önemli bir etkisinin bulunmadığını ortaya koymuştur.	Uluslararası Bilimsel Makale	(Dayı ve Esmer, 2017)

Mwangi, F.	Çalışmada makroekonomik değişkenlerin, Kenya'da havacılık sektöründeki işletmelerin finansal performansına olan etkisinin belirlenmesi amaçlanmıştır.	Çalışmadan elde edilen sonuçlar makroekonomik değişkenlerin, havacılık sektöründeki işletmelerin finansal performansını yüzde 20.8 önem düzeyinde etkilediğini ortaya koymaktadır. Çalışma ayrıca varlıkların getirisinin para arzındaki değişim ve gayri safi yurtiçi hasıladaki büyüme oranının pozitif yönde ancak zayıf bir korelasyona sahip olduğunu ortaya koymaktadır. Bununla birlikte varlıkların getirisi ile ortalama enflasyon ve ortalama borç verme oranı arasında negatif yönde zayıf bir korelasyon bulunduğu çalışmadan elde edilen sonuçlar arasındadır.	Uluslararası Bilimsel Makale	(Mwangi, 2013)
------------	---	---	------------------------------	----------------

Türkiye’de Havacılık İstatistikleri

Ekonomik büyüme, toplumsal gelişme ve dijitalleşme süreci ile birlikte bireylerin ve bireylere ait eşyaların bir yerden başka bir yere havayolu ile erişebilirliğine imkân sağlayan hava yolu taşımacılığı sektörü, ülkemizde uluslararası havacılık standartlarına uygun olarak yürütülmekte olan bir sektördür.

Bireylerin havayolu ile ulaştırma ihtiyacının karşılandığı bu sektördeki ilk sivil havacılık faaliyeti 1900’lü yıllarda başlamıştır. Akabinde ekonomik ve teknolojik gelişmeler ile birlikte dünyanın birçok noktasında hava alanlarının inşa edilmesi, bireylerin seyahat etmelerine imkân sağlamıştır. Ülkemizde havayolu taşımacılığına ilişkin ilk girişim ise 1933 yılında gerçekleştirilmiş ve akabinde Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı (THY) devlet teşekkülü kurulmuştur. Özel sektörün 2000’li yıllarda havacılık sektöründe girişimlerde bulunması ile birlikte sektörel gelişmeler hız kazanmıştır (Dayı ve Esmer 2017). Bu süreçte bireylere hızlı ve güvenli seyahat imkânının sağlanması, insanların zamandan tasarruf sağlama ihtiyacı ve konforlu bir seyahate duydukları ihtiyaç, havayolu ile yolcu ve yük taşımacılığını son yıllarda hızla artan bir sektör haline getirmiş ve sektörde rekabet artışının da önünü açmıştır (Durmuş ve Öztürk, 2014). Nitekim Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği’ne kayıtlı olan 120 ülke, toplam hava trafiğinin yüzde 83’ünü oluşturmakta olan 290 havayolunu temsil etmektedir. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği’nin 2021 yılı verilerine göre sektör dünya geneli havayollarında, 46,1 milyon uçuşta toplamda 4,3 milyar yolcu ve yaklaşık olarak 62 milyon ton değerinde yük taşımıştır. Bunun yanı sıra sektör 10,2 milyon istihdam ve küresel Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla (GSYİH)’ya ise 704 milyar dolar katkı sağlamıştır (International Air Transport Association, (IATA) Members, 2021).



Ülkemizin ise konumu gereği stratejik bir bağlantı noktasında yer alması iç ve dış hatlarda sektöre olan talebi hızla artırmış ve ülkemizi uluslararası havayolu taşımacılığında önemli bir pozisyona taşımıştır. Bu bağlamda Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)'nden sağlanan verilerine göre ülkemizde havayolu taşımacılığı sektöründe 2020 yılında, havayollarında iç ve dış hatlarda toplam 1.057.247 uçuşta 2.403.959 yolcu ve yaklaşık olarak 2 milyon ton değerinde yük taşınmıştır. Ayrıca Kasım 2021'de 1.070.375 ücretli çalışanın istihdam edildiği sektörün, 2020 yılında GSYİH'ya katkısı ise 398.539.560 bin TL olmuştur. Sektörün 2019 yılında toplam cirosu ise 27,06 milyar dolar düzeyinde gerçekleşmiştir (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2021; TÜİK, 2021). Avrupa'da havayolu taşımacılığında hava trafiğinin kontrolörü pozisyonundaki kuruluş olan Eurocontrol'un verilerine göre ise ülkemiz 2020-2027 döneminde havayolu trafiğinde yüzde 1,6 artış ile Avrupa'da havayolu trafiğinin artacağı tahmin edilen ülkeler arasında yer almaktadır. Havayolu taşımacılığında Türkiye ve dünyadaki bu verilere ek olarak, ülkemizin havayolu taşımacılığında sektördeki durumuna ilişkin bazı istatistikler aşağıda Tablo 2'de sunulmuştur.

Tablo 2. Türkiye'de 2016-2020 Yılları Arasında Havayolu Taşımacılığına İlişkin İstatistikler

Kaynak:(TÜİK- Havaalanlarında toplam yolcu ve yük trafiği, 2020)

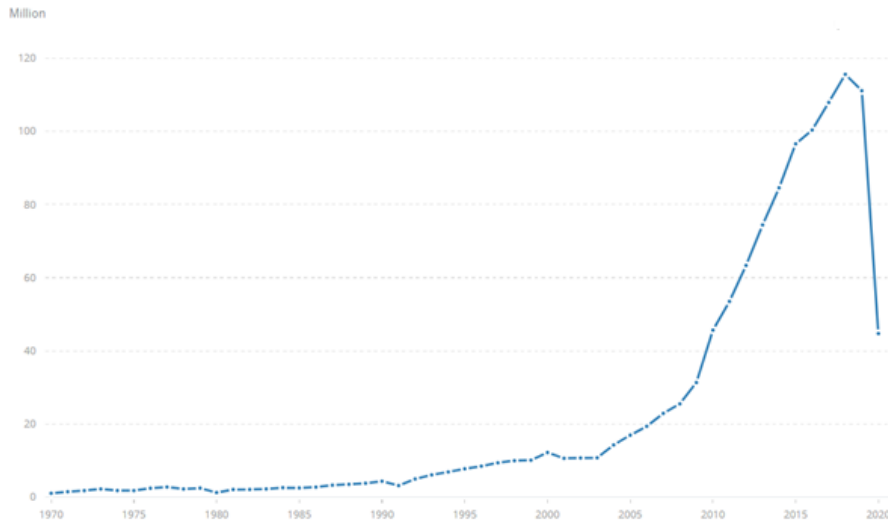
Veriler	Yıllar				
	2016	2017	2018	2019	2020
Uçak sayısı	540	517	515	564	554
İç hat uçak trafiği (adet)	886.228	909.332	892.405	839.894	572.994
Dış hat uçak trafiği (adet)	566.767	591.125	651.764	716.523	280.756
Koltuk kapasitesi	100.365	97.500	97.351	103.763	105.336
İç hat taşınan yük (ton)*	857.335	884.810	886.025	833.769	500.551,22
Dış hat taşınan yük (ton)*	2.219.579	2.596.401	2.969.206	3.256.399	1.989.970

* Yük verileri kargo, bagaj ve posta verilerini kapsamaktadır.

Tablo 2'de sunulmuş Türkiye'de havayolu taşımacılığına ilişkin veriler incelendiğinde, toplam uçak sayısının düzenli bir seyir izlemediği görülmektedir. İç hat uçak trafiği 2017 yılında bir önceki yıla oranla artış göstermiş ancak, 2017 yılından sonra 2020 yılına kadar özellikle son yıllarda, Covid 19'un getirmiş olduğu ulaşım kısıtlarının etkisiyle birlikte sürekli bir azalış göstermiştir. Dış hat uçak trafiği ise 2019 yılına kadar sürekli bir artış göstermiştir. 2020 yılında ise geçmiş beş yılın en düşük dış hat trafiği değeri elde edilmiştir. Dış hat yolcu trafiğinde bu ani düşüşte, Covid 19'a ilişkin farklı varyantların etkisinin bu yılda ortaya çıkmış olduğu, sebeplerden birisi olarak gösterilebilir. Koltuk kapasitesinin 2017-2018 yılları dışında genel olarak artış gösterdiği söylenebilir. Havayolu taşımacılığına ilişkin istatistiklerden, iç hat taşınan yük (ton) sayısı 2018 yılına kadar düzenli bir artış göstermiş ve Covid 19'un ekonomik etkilerinin görülmeye başlandığı 2019 yılı itibarıyla, iç hat taşınan yük (ton) sayısı azalışa geçerek, 2020 yılında geçmiş beş yılın en düşük seviyesine ulaşılmıştır. Dış hat taşınan yük (ton) sayısı da 2019 yılına

kadar sürekli bir artış eğilimi göstermiş ve 2020 yılında ise geçmiş beş yılın en düşük seviyesine ulaşmıştır.

Küresel ekonominin büyümesine, nüfus artışına ve teknolojik gelişmeye paralel olarak büyüyen ulaştırma ve depolama endüstrisi ülkemizde, TÜİK verilerine göre 2021 yılında bir önceki yıla göre yüzde 11,3 düzeyinde artarak toplamda 1.070.375 (Kasım 2021) ücretli çalışanın istihdamına olanak sağlamış olan bir sektördür. Ancak 2021 yılında istihdamda yaşanan bu artışın tersine sektörün GSYH içerisindeki sektörel payı 2019 yılında 8,6 düzeyinde iken, 2020 yılında 7,9 düzeyine gerilemiştir. Ayrıca sektörel büyüme oranı da bir önceki yıla göre yüzde 9,4 azalmıştır. Sektörün bu göstergelerdeki gerilemesinin ekonomik ve sosyal birçok nedeni bulunabilmekle birlikte, Covid 19 salgın sürecinin neden olduğu pandemi süreci ve ulaşım kısıtlamaları da bu nedenlerden birisi olarak gösterilebilmektedir. ICAO'nun açıkladığı verilere göre, 2021 yılında Covid 19'un etkisiyle birlikte havayolu işletmelerinin mali kaybı yaklaşık olarak 365 milyar dolar düzeyinde gerçekleşmiş ve 2022 yılı için mali kaybın 286.229 ila 257.965 düzeyinde gerçekleşmesi tahmin edilmektedir (International Civil Aviation Organization-ICAO, 2022). Bu bağlamda aşağıda sunulmuş tablolarda havayolu taşımacılığına ilişkin ülkemizde ulaştırma ve depolama endüstrisinde yer alan ve hisse senetleri BİST'te işlem göre Türk Hava Yolları A.O.'nın 2016-2020 yılları arasında taşınan yolcu sayısı, iç ve dış hat uçak trafiği, uçak filosunun Covid 19 öncesi ve Covid 19 sonrası verileri paylaşılmıştır. Ayrıca bu başlık altında Covid 19'un havayolu taşımacılığında küresel boyutta yarattığı etkilere ilişkin veriler ve Türkiye'nin pozisyonuna ilişkin istatistikler yer almaktadır. Bu bağlamda aşağıda Görsel 1'de 1970-2020 yılları arasında Türkiye'de havayolu taşımacılığı ile taşınan yolcu sayılarına ilişkin bilgiler sunulmuştur.



Görsel 1. Türkiye’de 1970-2020 Yılları Arasında Havayolu Taşımacılığı ile Taşınan Yolcu Sayıları

Kaynak: (The World Bank-Air Transport, Passengers Carried - Turkey, 2020).

Yukarıda sunulmuş Görsel 1 incelendiğinde, Türkiye’de 2003 yılına kadar havayolu taşımacılığı ile taşınan yolcu sayılarının düzenli bir seyir izlediği ve 2003 yılına kadar ortalama olarak taşınan yolcu sayısının, yaklaşık on milyon düzeyinde olduğu görülmektedir. 2003 yılından 2018 yılına kadar ise



Türkiye’de havayolu taşımacılığı ile taşınan yolcu sayılarında sürekli bir artış görülmektedir. 2018 yılında havayolu taşımacılığı ile taşınan yolcu sayısı 115.595.495,8 düzeyine ulaşmıştır. 2019 yılında ise bir önceki yıla göre %4,02’lik bir düşüş ile taşınan yolcu sayısı 111.131.475 düzeyinde gerçekleşmiştir. 2020 yılında ise özellikle Covid 19’un getirmiş olduğu pandemi süreci, ulaşım kısıtlamaları ile hava yolu işletmelerinin iç ve dış hatlarda yolcu seferlerini durdurmalarının da etkisiyle birlikte, havayolu taşımacılığı ile taşınan yolcu sayısında bir önceki yıla oranla %59,76’lik bir azalış gerçekleşmiş ve taşınan yolcu sayısı 44.722.690,1 düzeyinde kalmıştır.

Dünya’da yaşanan petrol krizi, körfez krizi, Asya krizi, terörist saldırılar, SARS ve finansal krizler, hava yolu taşımacılığında iç ve dış hatlarda taşınan yolcu sayısını olumsuz yönde etkileyen gelişmeler olmakla birlikte, bu unsurların hiç birisi Covid 19 salgın süreci kadar olumsuz bir etki göstermemiştir. Covid 19 salgın sürecinin etkisiyle birlikte 2020 yılında bir önceki yıla oranla dünya genelinde iç ve dış hatlarda taşınan yolcu sayısında yüzde 60’lık bir azalış gerçekleşmiştir (Hava Yolu Sektör Raporu, 2020).

Aşağıda Tablo 3’te 2016-2020 yılları arasında Türkiye’de hava yolu taşımacılığında, iç ve dış hat yolcu doluluk oranına ilişkin veriler sunulmuştur.

Tablo 3. Türk Hava Yolları A.O.’nın ve Lufthansa’nın Havayolu Trafiğinde Yolcu Doluluk Oranına İlişkin İstatistikler

Kaynak: (Türk Hava Yolları-Yıllık Raporları, 2020)

Veriler	Yıllar					
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Türk Hava Yolları						
İç hat yolcu doluluk oranı (%)	82,1	84,1	85,3	86,2	76,1	78,4
Dış hat yolcu doluluk oranı (%)	73,5	78,4	81,4	81,0	70,0	66,2
Lufthansa						
İç ve dış hat hava trafiğinde yolcu doluluk oranı (%)	79,1	80,9	81,5	82,6	63,2	61,6

Tablo 3’te sunulmuş veriler incelendiğinde, Türk Hava Yolları A.O.’nın iç ve dış hat uçak trafiğinde yolcu doluluk oranının 2016-2019 yılları arasında sürekli bir artış gösterdiği görülmektedir. Buna karşın 2020 yılında iç ve dış hat uçak trafiğinde yolcu doluluk oranının önemli ölçüde azaldığı görülmektedir. 2020 yılı sektör ortalamalarına göre iç hat yolcu doluluk oranı yüzde 66,6 ve dış hat yolcu doluluk oranı 62,8’dir (Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığı, 2020 Havayolu ve Sektör Raporu, 2020). Covid 19 salgın sürecinin yaşandığı bu dönemde, iç ve dış hat uçak trafiğinde yolcu doluluk oranının azalmasında ulaşım kısıtlamaları ile hava yolu işletmelerinin iç ve dış hatlarda yolcu seferlerini durdurmalarının önemli bir etken olabildiğini söylemek mümkündür. Ancak Türk Hava Yollarında iç ve dış hat uçak trafiğinde yolcu doluluk oranının sektör ortalamasının üzerinde olduğu dikkat çekmektedir. 2021

yılında ise iç hat uçak trafiğinde yolcu doluluk oranının artmaya başladığı ancak dış hat uçak trafiğinde yolcu doluluk oranının azalmaya devam ettiği görülmektedir. Dolayısıyla bu veriler ile işletmenin, dış hat uçak trafiğinde hala bir toparlanma evresinde bulunduğunu söylemek mümkündür. Lufthansa'nın verileri incelendiğinde, şirketin yolcu doluluk oranının 2016-2019 yılları arasında sürekli bir artış gösterdiği görülmektedir. Ancak 2020 yılı itibarıyla özellikle de Covid 19'un etkisiyle birlikte iç ve dış hat hava trafiğinde yolcu doluluk oranının azalmaya başladığı görülmektedir.

Aşağıda Tablo 4'te 2016-2020 yılları arasında Türk Hava Yolları A.O. ve Lufthansa'nın hava yolu uçak filosuna ilişkin istatistikler sunulmuştur.

Tablo 4. Türk Hava Yolları A.O. ve Lufthansa'nın 2016-2020 Yılları Arasında Hava Yolu Uçak Filosuna İlişkin İstatistikler

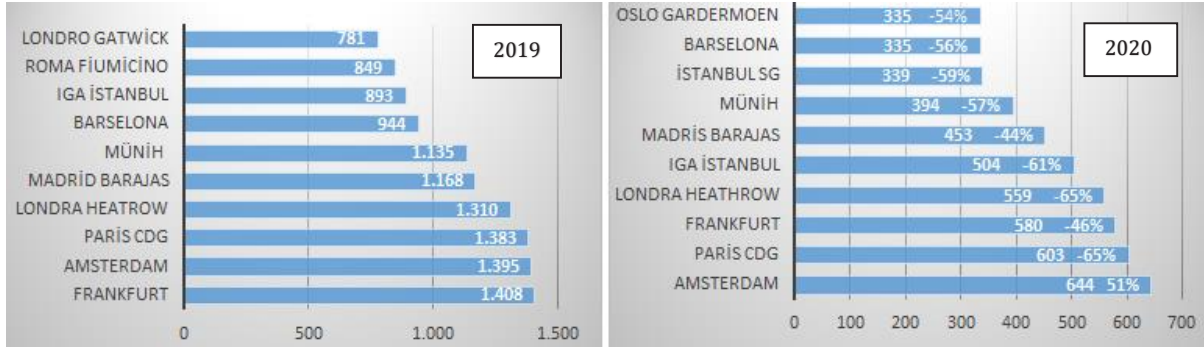
Kaynak: (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü-İstatistikler, 2020; Türk Hava Yolları-Yıllık Raporları, 2020, Lufthansa Annual Report, 2021).

Veriler	Yıllar					
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Türk Hava Yolları						
Yolcu uçağı	334	329	310	327	338	350
Kargo uçağı	13	16	22	23	25	20
Lufthansa						
Yolcu uçağı	598	711	744	744	739	698
Kargo uçağı	19	17	19	19	18	15

Tablo 4'te sunulmuş işletmelerin uçak filosuna ilişkin istatistikler incelendiğinde, 2016-2021 yılları arasında kargo uçağı sayısında çok büyük bir fark olmamasına karşın, Lufthansa'nın Türk Hava Yolları A.O.'na kıyasla yolcu uçağı sayısının, oldukça fazla olduğu görülmektedir. Türk Hava Yolları A.O.'nın yolcu uçağı sayısı 2016-2018 yılları arasında sürekli olarak azalış göstermesine rağmen, Lufthansa'nın yolcu uçağı sayısının sürekli olarak arttığı görülmektedir. Türk Hava Yolları A.O. açısından yolcu uçağı filosunun, Covid 19 salgın sürecinden olumsuz etkilenmediğini söylemek mümkündür. Ancak Lufthansa'nın yolcu uçağı ve kargo uçağı filosunun, 2019 yılından sürekli olarak azalma eğiliminde olması, işletmenin Covid 19 salgın sürecinden olumsuz etkilendiğini Tablo 2'de sunulmuş verilerde, Türk Hava Yolları A.O.'nın, 2021 yılı haricinde, kargo uçağı sayısının da yıllar itibarıyla sürekli olarak artmış olduğu görülmektedir. Bu bağlamda Türk Hava Yolları A.O.'nın, kargo taşımacılığında her yıl uçak sayısını artırarak sektörel olarak büyüme eğilimi göstermiş olduğu söylenebilir. Ayrıca Türk Hava Yolları A.O. pandemi sürecinde en büyük atılımı kargo taşımacılığı alanında gerçekleştirmiştir. Bu amaçla Türk Hava Yolları A.O. kargo pazarında ortaya çıkan talebin karşılanabilmesi amacıyla, âtil pozisyonda bulunan yolcu uçaklarının bir kısmını kargo taşımasında kullanmış ve bunu gerçekleştiren ilk hava yolu işletmelerinden birisi olarak öne çıkmıştır. 2020 yılında 50 bin tonun üzerinde ilaç ve medikal malzeme taşıyarak pandeminin etkilerinin azaltılmasında da rol oynayan işletme, bu dönemde

yüzde 61 kargo gelir büyümesi sağlayarak yolcu gelirlerinde yaşanan yüzde 66'lık kaybı kısmen telafi etmiştir.

Aşağıda Görsel 2'de Avrupa bölgesindeki en iyi on havalimanına ilişkin istatistikler sunulmuştur.



*Görselin oluşturulmasında Euro Control, havacılık istihbarat biriminin yayımlanmış olduğu verilerden yararlanılmıştır.

Görsel 2. Avrupa Bölgesindeki En İyi 10 Havalimanına İlişkin İstatistikler (2019-2020)*

Görsel 2'de sunulmuş Avrupa'nın en iyi on havalimanına ilişkin istatistikler incelendiğinde, 2019 yılında İstanbul Havalimanı'nın 3. sırada yer aldığı görülmektedir. 2020 yılında ise İstanbul havalimanının günlük ortalama yolcu trafiğinde yaşanan yüzde 61'lik azalış ile 6. sıraya gerilediği, buna karşın İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nın ise 3. sıraya yerleştiği görülmektedir. Dolayısıyla Görsel 2'de 2020 yılında yaşanan Covid 19 salgın sürecine ve ulaşımda yaşanan kısıtlamalara rağmen, Avrupa havalimanları arasında ülkemizin iyi bir konumda bulunduğu görülmektedir.

Küresel Boyutta Havacılık İşletmeciliğinin Covid 19 Öncesi ile Covid 19 Sonrası Genel Durumu

Bireylere hızlı ve güvenli seyahat imkânı sağlaması, insanlara zamandan tasarruf ve konforlu bir seyahat imkanı sağlaması, havayolu ile yolcu ve yük taşımacılığını hızla artıran ve yaygınlaşan bir sektör haline getirmiştir (Durmuş ve Öztürk, 2014). Ancak küresel ölçekte insanların ve eşyaların kıtalar arası bir noktadan başka bir noktaya hızla erişimine imkan sağlayan havayolu ulaşımı, Covid 19 öncesinde yaygın şekilde tercih edilen bir ulaşım yolu olmakla birlikte, salgınının yayılmasındaki etkisiyle birlikte insanlar tarafından talep edilmeyen bir ulaştırma türüne dönüşebilmektedir (Craig, Heywood, ve Hall, 2020). Nitekim salgın sürecinin başında bazı ülkeler, hasta vaka sayısı yüksek olan diğer ülkelerden gelen yolcuların ülkelere girişini yasaklamışlardır. Bazı ülkeler ise sınır kapılarını kendi vatandaşları haricindeki diğer insanlara kapatmış ve bu durum havayolu ile yolcu taşımacılığının yüzde 90'ın üzerinde azalmasına neden olmuştur (Akca, 2020; IATA, 2021). Ancak salgın sürecinde aşılama hız kazanılması, karantina sürecinin kısaltılması ve koruyucu bazı önlemler ile havayolu ulaşımına olan talep de artmaya başlamıştır. Bu bağlamda Covid 19 salgın sürecinin başından itibaren havayolu taşımacılığı kapsamında yolcuların ve uçuş ekibinin sağlığını ve güvenliğini korumaya yönelik önlemler

alınarak, uygulamaya yönelik bazı prosedürler belirlenmiştir. Bunlar arasında hava aracının temizlenmesinde uygulanan yöntemlerin değişmesi, şüpheli yolcuya müdahale edilebilmesi, gerekli ise yolcunun izole edilebilmesi, ulaşım esnasında rahatsızlanan yolcuya müdahale edilebilmesi ve uçuş ekibinin güvenliğinin sağlanmasına yönelik koruyucu giysi ve malzemelerin tedarik edilmesine yönelik düzenlemeler yer almaktadır (Universal Precaution Kit, Akca 2020). Ayrıca havalimanlarında termal kameralar ile yolcuların vücut ısılarının ölçülmesi, personellerin koruyucu maske ve eldiven kullanmaları, hasta taşıyan veya şüpheli hasta bulunan hava araçlarının özel park alanlara park ettirilmesi, şüpheli durumdaki yolcuların ülkelere girişlerine yasak veya kısıtlama getirilmesi de Covid 19 ile birlikte alınan önlemler arasındadır (EASA, 2020). Bazı ülkeler ise salgının yayılmasını önlemek amacıyla sağlık durumlarının iyi olduğuna veya aşıları olduklarına dair yolculardan sağlık sertifikalarını veya aşı sertifikalarını yanlarında bulundurmalarını istemişlerdir.

Türkiye’de Covid 19 ile birlikte salgın sürecinin havayolu taşımacılığı sektörüne olan olumsuz mali etkilerinin azaltılabilmesi için TFRS 16 Kiralamalar kapsamında kiralama imtiyazlarına ilişkin düzenlemeler getirilmiştir. 1 Nisan 2021’den itibaren geçerli olmak üzere, Haziran 2022’ye devam edecek olan bu düzenleme ile işletmelere kira ödemelerine ara verilmesi veya ertelenmesi şeklinde bazı imtiyazlar tanınmıştır. Bu imtiyazların yanı sıra ülkemizde havacılık sektöründe faaliyet gösteren bazı işletmelerin Covid 19’un olumsuz mali etkilerinin minimize edilebilmesi amacıyla aldıkları önlemler arasında, maliyetlerin düşürülmesi, finansal likiditenin korunmasına yönelik önlemler, zaruri olmayan yatırım harcamalarının ertelenmesi sayılabilir. Covid 19 salgın süreci küresel boyutta hava trafiğini de önemli ölçüde etkilemiştir. Salgının yayılmasının önlenmesi amacıyla getirilen seyahat kısıtlamaları ve karantina süreci havacılık sektörüne olan talebin azalmasına neden olmuştur. Küresel boyutta aşılama sürecinin hızlanması ve yaygınlaşması ile birlikte bazı ülkeler havacılık sektöründe Covid 19 kaynaklı bazı kısıtlamaları tamamen ortadan kaldırırken, bazı ülkeler ise kısıtlamaları esnetme yoluna gitmişlerdir. Ayrıca işletmeler Covid 19 ile ilgili ülkelerde getirilen bazı düzenlemeleri yakından takip ederek ve yerel kuruluşlar ile iş birliği içerisinde çalışarak, talebin olduğu noktalara yönelik düzenlenen seferleri artırmış ve talebin azaldığı noktalara yönelik seferlerini azaltmışlardır. İşletmeler bu sayede hem maliyet tasarrufu sağlamış hem de etkin kapasite ile çalışmışlardır.

Aşağıda sunulmuş tablolarda Covid 19 sonrasında hava taşımacılığı sektöründe küresel boyutta meydana gelen etkilere ilişkin veriler ve Türkiye’nin pozisyonuna ilişkin istatistikler sunulmuştur. Bu bağlamda aşağıda Tablo 5’te Covid 19’un etkisi ile birlikte 2020 yılında, bir önceki yıla oranla dünya endeksine göre ilk dokuz ülkenin toplam yolcu trafiğine ilişkin veriler sunulmuştur.

Tablo 5. Dünya Endeksine Göre Yolcu Trafiği Sıralaması **Kaynak:** (Euro Control Aviation Intelligence Unit, 2021)

Sıra Numarası	Ülke	Toplam Yolcu Sayısı	2020/2019 (% değişim)
1	Amerika Birleşik Devletleri	680.731.488	58,8
2	Çin Halk Cumhuriyeti	415.584.698	-34,2



3	Hindistan	118.987.811	-60,3
4	Rusya	94.062.404	-45,8
5	Japonya	87.958.206	-65,1
6	Brezilya	83.919.464	-52
7	Meksika	75.254.844	-49,8
8	Birleşik Krallık	73.596.256	-75,5
9	Türkiye	68.058.915	-63

Tablo 5'te sunulmuş veriler incelendiğinde, ülkemizde toplam yolcu trafiğinin 2020 yılında bir önceki yıla kıyasla yüzde 63 azaldığı ve ülkemizin dünya endeksine göre toplam yolcu trafiği sıralamasında dokuzuncu sırada yer aldığı görülmektedir.

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği'nin verilerine göre 2020 yılında bir önceki yıla kıyasla hava trafiği ortalama olarak yüzde 65,9 azalarak havacılık tarihindeki en keskin düşüş gerçekleşmiştir (IATA, 2021). Bununla birlikte aşağıda Tablo 6'da Covid 19'un etkisi ile birlikte 2020 yılında, bir önceki yıla oranla Avrupa ülkelerinde en az trafik kaybı yaşayan ilk yirmi ülkeye ilişkin veriler sunulmuştur.

Tablo 6. Avrupa Ülkelerinde En az Trafik Kaybı Yaşayan İlk 20 Ülkeye İlişkin İstatistikler

Kaynak: (Euro Control, Aviation Intelligence Unit, 2021)

Sıra Numarası	Ülke	2020/2019 (% Değişim)	Sıra Numarası	Ülke	2020/2019 (% Değişim)
1	Norveç	-40	11	Romanya	-55
2	Arnavutluk	-46	12	Estonya	-55
3	Luxemburg	-47	13	Yunanistan	-55
4	Belçika	-51	14	Bosna Hersek	-55
5	Bulgaristan	-52	15	İsviçre	-56
6	Hollanda	-52	16	Ukrayna	-56
7	Litvanya	-52	17	Almanya	-56
8	Türkiye	-54	18	Portekiz	-56
9	France	-54	19	Polonya	-57
10	Sırbistan & Karadağ	-54	20	Kıbrıs	-58

Tablo 6'da sunulmuş veriler incelendiğinde 2020 yılında, bir önceki yıla kıyasla, Avrupa ülkelerinde en az trafik kaybı yaşayan ülkenin yüzde 40 trafik kaybı ile Norveç olduğu görülmektedir. Özellikle Covid 19 salgın sürecinde ulaşım kısıtlamalarının da etkisiyle dünya genelinde, iç ve dış hatlarda yaşanan trafik kaybı ise ortalama yüzde 60 düzeyinde gerçekleşmiştir (Hava Yolu Sektör Raporu, 2020). Ülkemizde ise 2020 yılında bir önceki yıla kıyasla yüzde 54'lük bir trafik kaybı yaşanmış olduğu ve bu

doğrultuda Avrupa ülkelerinde en az trafik kaybı yaşayan sekizinci ülke olduğu görülmektedir. Almanya ise yüzde 56'lık trafik kaybı ile listede on yedinci sırada yer almaktadır.

TFRS 16 Kiralamalar

TFRS 16 Kiralamalar standardı, kiracı ile kiraya veren arasındaki işlemlerin gerçeğe uygun bir biçimde gerçekleştirilerek, ihtiyaca uygun bilgilerin sunulmasını amaçlamakta ve kiralamaya konu olan işlemlerin finansal tablolarda sunulması, ölçümü ve açıklanmasına ilişkin ilkelerin belirlenmesini kapsamaktadır (TFRS 16 Kiralamalar, Paragraf 1). TFRS Kiralamalar standardına göre finansal kiralama, dayanak varlığın mülkiyetinden kaynaklanmış olan tüm riziko ve getirilerin büyük ölçüde devredildiği kiralama değildir. Faktoring, Finansman ve Tasarruf Finansman Şirketleri Kanunu'na göre finansal kiralama, “Bir finansal kiralama sözleşmesine dayalı olmak koşuluyla, bu Kanun veya ilgili mevzuatı uyarınca yetkilendirilen kiralayana tarafından finansman sağlamaya yönelik olarak bir malın mülkiyetinin kira süresi sonunda kiracıya devredilmesi; kiracıya kira süresi sonunda malın rayiç bedelinden düşük bir bedelle satın alma hakkı tanınması; kiralama süresinin malın ekonomik ömrünün yüzde sekseninden daha büyük bir bölümünü kapsamaması veya finansal kiralama sözleşmesine göre yapılacak kira ödemelerinin bugünkü değerlerinin toplamının malın rayiç bedelinin yüzde doksanından daha büyük bir değeri oluşturması hâllerinden herhangi birini sağlayan kiralama işlemi” ifade etmektedir (Finansal Kiralama, Faktoring, Finansman ve Tasarruf Finansman Şirketleri Kanunu, md. 3). Bu bağlamda bir kiralamanın finansal kiralama olarak sınıflandırılmasına imkân sağlayan durumlar aşağıda sunulmuştur (TFRS 16 Kiralamalar, Paragraf 63);

- Dayanak varlığın mülkiyetinin kiralama süresinin sonuna kadar kiracıya devredilmesinin öngörülmesi,
- Dayanak varlığın mülkiyetinin devredilmemesi durumunda dahi, kiralama süresinin dayanak varlığın faydalı ömrünün büyük bir kısmını kapsamaması,
- Dayanak varlığın, kullanılabilir tarihteki opsiyonun gerçeğe uygun değerinden oldukça düşük bir fiyattan satın alma opsiyonuna sahip olan kiracının, kiralama sözleşmesinin başlangıç tarihinde ilgili opsiyonu kullanacağından büyük ölçüde emin olması,
- Kiralama sözleşmesinin başlangıç tarihinde kira ödemelerinin bugünkü değerinin, dayanak varlığın gerçeğe uygun değerinin tamamına yakın bir değeri kapsamaması,
- Dayanak varlığın büyük değişiklikler ile şekillendirilmediği müddetçe, sadece kiracı tarafından kullanılabilir olması.

Bir kiralama sözleşmesi, kiralama işlemi içeren, belirli bir bedel karşılığında söz konusu varlığın kontrolünü sağlama hakkının, belirli bir süre için devredilmesine ilişkin sözleşmedir (TFRS 16 Kiralamalar, Paragraf 9). Bu sözleşmenin taraflarından birisini oluşturan kiracı, dayanak varlığa ilişkin kiralama sözleşmesinde yer alan bedel karşılığında dayanak varlığın kullanım hakkını elde eden taraftır. Sözleşmenin taraflarından kiraya veren taraf ise, bir kiralama bileşeninde kiralama sözleşmesinde yer alan bedeli karşılığında, belirli bir süre için dayanak varlığın kullanım hakkını veren taraftır. TFRS 16



Kiralamalar standardına göre bir kira sözleşmesinde kiralamanın fiilen başladığı tarih ise kiraya verenin bir dayanak varlığı, kiracının kullanımına sunduğu tarihi temsil etmektedir. Bir finansal kiralama işleminde söz konusu kullanım hakkı varlığı, kiralamanın fiilen başladığı tarihte maliyet değeri üzerinden ölçülmektedir. Kullanım hakkı varlığının maliyet değerini oluşturan unsurlar arasında kira yükümlülüğünün ilk ölçüm bedeli, kira ödemelerinden, sağlanan tüm kiralama teşviklerinin düşülmesiyle elde edilen bedel, kiracının finansal kiralamanın başlangıcında katlanmış olduğu doğrudan maliyetler ile dayanak varlığın sökülmesi, taşınması veya yerleştirileceği alanın restore edilmesine ilişkin tüm maliyetler yer almaktadır (TFRS 16 Kiralamalar, Paragraf 23-24). Kullanım hakkı varlığının sonraki ölçümünde, işletmenin gerçeğe uygun değer veya yeniden değerlendirme modelinden birisini uygulamaması halinde kiracı, kullanım hakkı varlığını maliyet yöntemi ile ölçerek finansal tablolarına yansıtmaktadır. Kiracı maliyet yönteminde dayanak varlığı, birikmiş amortisman değeri, birikmiş değer düşüklüğü zararlarını düşerek ve kira yükümlülüğünü yeniden ölçümüne göre düzelterek maliyeti üzerinden ölçmektedir. Ayrıca dayanak varlığın mülkiyetinin kiralama süresi sonunda kiracıya devredilmesi veya kullanım hakkı varlığı maliyetinin, kiracının bir satın alma opsiyonu kullanacağını göstermesi halinde kiracı, kiralamanın fiilen başladığı tarihten başlayarak, dayanak varlığı yararlı ömrünün sonuna kadar amortismanına tabi tutmakta ve TMS 16 Maddi Duran Varlıklar'da yer alan amortisman hükümlerini uygulamaktadır (TFRS 16 Kiralamalar, Paragraf 30-32).

Finansal kiralama yüksek tutarlı duran varlık yatırımlarında sıklıkla kullanılan, kiralayan pozisyonunda bulunan işletmeleri, her türlü riske karşı güvence altına alan ve bunun yanı sıra kiracıya birçok avantaj sağlayan bir finansman yöntemidir. Finansal kiralamanın kiracıya sağlamış olduğu bu avantajlar arasında, kiraya konu dayanak varlıkta meydana gelen herhangi bir arızanın kiralayan şirket tarafından karşılanması ve kiracının faaliyetlerinin aksamaması için zaman zaman dayanak varlığın yenisinin kiralayan şirket tarafından temin edilebilmesi örnek olarak gösterilebilir (Ceylan ve Korkmaz, 2017; Okka, 2011). Finansal kiralamanın sağlamış olduğu diğer avantajlar ise kiracının finansal kiralama borçlarını, finansal durum tablosunda kısa ve uzun vadeli yabancı kaynaklar içerisinde finansal kiralama borcu olarak muhasebeleştirilebilmesi ve kira ödemelerini vergi matrahından düşerek daha az vergi ödeyebilmesidir (Balık, 2013; Işıldak, 1994). Nitekim Gelir Vergisi Kanunu md. 41'de öngörüldüğü üzere, hava taşıtlarından işletmenin esas faaliyet konusu ile ilgili olan harcamalar, gider sayılmakta ve vergi matrahından düşülebilmektedir (Gelir Vergisi Kanunu, md. 41). Ayrıca 28496 Sayılı Finansal Kiralama, Faktoring, Finansman ve Tasarruf Finansman Şirketleri Kanunu'nun 3. Maddesi uyarınca kiralama sözleşmeleri, damga vergisinden ve harçtan muaf tutulmuştur. Dolayısıyla tüm bu veriler ışığında hava araçlarının satın alınmasının yüksek bir bedeli gerektirmesi sebebiyle finansal kiralamanın, havayolu taşımacılığında sıklıkla kullanılan bir yöntem olduğunu söylemek mümkündür. Ayrıca Covid 19'un işletmelere olan mali yüklerinin azaltılabilmesi amacıyla, TFRS 16 kiralamalar kapsamında bazı düzenlemeler de gerçekleştirilmiştir. İşletmelerin 2020 yılının ikinci yarısından itibaren yıllık raporlama dönemlerinde geçerli olmak üzere yapılan bu düzenlemeyle, Covid 19 salgın süreci nedeniyle

işletmelere finansal kiralama işlemlerinde kiracıların kira ödemelerine ara verilmesi veya ertelenmesi vb. şekillerde sağlanmış bazı imtiyazlar da bulunmaktadır.

Türkiye’de Covid 19’un Havayolu Taşımacılığında, İşletmelerin TFRS 16 Kapsamında Finansal Kiralama İşlemlerine ve İşletme Karlılığına olan Etkilerinin Analizi

Bu başlık altında İngiltere merkezli bir hava taşımacılığı derecelendirme kuruluşu olan Skytrax’ın 2021 yılı yolcu değerlendirme sonuçlarına göre, Güney Avrupa’nın en iyi kabin ekibi olan ve Avrupa’nın en iyi hava yolları sıralamasında 6. sırada yer alan, hisse senetleri ülkemizde BİST’te işlem gören Türk Hava Yolları A.O. ile Avrupa’nın en iyi hava yolları sıralamasında 3. sırada yer alan Lufthansa (Skytrax, The World’s Best Airlines of 2021) açısından Covid 19’un TFRS kiralama standardı kapsamında finansal kiralama işlemlerine ve işletme karlılığına olan etkilerinin analizi ele alınmıştır. Çalışma kapsamında Türk Hava Yolları A.Ş. ve Lufthansa işletmelerinin muhasebe verilerinin incelenmesinin temel nedeni, Avrupa’nın en iyi hava yolları sıralamasında ilk sıralarda yer almalarıdır. Bu kapsamda Covid 19 salgın süreci ve karantina sürecinin, hava yolu ulaşımında finansal kiralama ile elde edilmiş uçak sayısını etkileyip etkilemediği, işletmelerin finansal performanslarını etkileyip etkilemediği sorularına cevap aranmış ve bu etkiler ölçümlenmeye çalışılmıştır.

Bu bağlamda aşağıda sunulmuş tablolarda, analize dâhil edilen işletmelere ilişkin bazı istatistikler sunulmuştur.

Tablo 7. İşletmelerin Finansal Kiralama ile Elde Edilmiş Uçak Sayıları ve İşletmelerin Uçak Filosu İçerisindeki Payı

Havayolu İşletmeleri	2016		2017		2018		2019		2020		2021	
	Finansal Kiralama uçak sayısı	%	Finansal Kiralama uçak sayısı	%	Finansal Kiralama uçak sayısı	%	Finansal Kiralama uçak sayısı	%	Finansal Kiralama uçak sayısı	%	Finansal Kiralama uçak sayısı	%
Türk Hava Yolları A.O. (milyon €)*	219	71,1	202	66,5	204	66	219	67,6	217	63,6	*	*
Lufthansa (milyon €)	36	5,8	64	8,8	48	6,2	106	13,9	100	13,2	82	11,5

* Türk Hava Yolları A.O.’nun 2021 yılına ilişkin finansal kiralama ile elde edilmiş uçak sayısı verisine ulaşamamıştır.

Yukarıda Tablo 7’de sunulmuş veriler incelendiğinde, Türk Hava Yolları A.O.’nun finansal kiralama ile elde edilmiş uçak sayılarının, işletmelerin uçak filosu içerisinde önemli bir paya sahip olduğu görülmektedir. Lufthansa şirketine ilişkin verilerde ise şirketin finansal kiralama ile elde edilmiş uçak sayılarının, uçak filosu içerisinde önemli bir paya sahip olmadığı dikkat çekmektedir. Ayrıca her iki işletme açısından değerlendirildiğinde, işletmenin finansal kiralama ile edilmiş uçak sayısının 2019 yılında en üst seviyeye ulaştığı ve Covid 19’un getirdiği seyahat kısıtlamalarının etkisi ile birlikte



havayolu ulaşımına olan talebin azalmasına bağlı olarak 2019 yılından sonra, işletmelerin finansal kiralama ile elde edilmiş uçak sayılarının sürekli olarak azaldığı görülmektedir.

Tablo 8. TFRS 16 Kapsamında İşletmelerin Toplam Finansal Kiralama Yükümlülükleri

Havayolu İşletmeleri	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Türk Hava Yolları A.O. (milyon €)*	2.624	3.735	2.740	3.841	5.411	8.918
Lufthansa (milyon €)	3.000	3.000	2.863	2.872	2.637	2.304

*Türk Lirası'nın Euro'ya çevriminde 11.02.2022 tarihindeki, 1 € = 15,34 TL'lik kur esas alınmıştır.

Tablo 8'den elde edilen verilere göre, Türk Hava Yolları A.O.'nın uçak ve yedek motorlar bağlamında finansal kiralama yükümlülükleri ile operasyonel faaliyetlere ilişkin finansal kiralama yükümlülüklerinin 2018 yılı haricinde her yıl düzenli olarak arttığı ve genel olarak Lufthansa şirketinin finansal kiralama yükümlülüklerine kıyasla daha yüksek bir düzeyde eğilim gösterdiği görülmektedir. Buna kıyasla Lufthansa şirketinin ise finansal kiralamaya ilişkin yükümlülüklerinin 2018 yılı haricinde genel olarak azalan bir eğilim izlediği görülmektedir.

Tablo 9. TFRS 16 Kapsamında İşletmelerin Uçak ve Yedek Motorlar Bağlamında Finansal Kiralama Yükümlülüklerinin Toplam Finansal Kiralama Yükümlülükleri İçerisindeki Payı

Havayolu İşletmeleri	2016	2017	2018	2019	2020	2021
	Uçak ve yedek motorlar-finansal kiralama yükümlülüğü ü %	Uçak ve yedek motorlar-finansal kiralama yükümlülüğü %	Uçak ve yedek motorlar-finansal kiralama yükümlülüğü %	Uçak ve yedek motorlar-finansal kiralama yükümlülüğü %	Uçak ve yedek motorlar-finansal kiralama yükümlülüğü %	Uçak ve yedek motorlar-finansal kiralama yükümlülüğü %
Türk Hava Yolları A.O. (milyon €)*	76,63	71,29	73,72	99,38	99,55	99,62
Lufthansa (milyon €)	65,6	78,46	84,05	32,19	32,47	31,25

*Türk Lirası'nın Euro'ya çevriminde 11.02.2022 tarihindeki, 1 € = 15,34 TL'lik kur esas alınmıştır.

Tablo 9'dan elde edilen verilere göre, Türk Hava Yolları A.O.'nda uçak ve yedek motorlar bağlamında finansal kiralama yükümlülüklerinin, toplam finansal kiralama yükümlülükleri içerisinde payının 2017 yılı itibarıyla düzenli olarak arttığı görülmektedir. Bununla birlikte Lufthansa işletmesinde uçak ve yedek motorlar bağlamında finansal kiralama yükümlülüklerinin, toplam finansal kiralama yükümlülükleri içerisindeki payının 2016-2018 yılları arasında yüksek bir paya sahip olmasına rağmen, 2018 yılı itibarıyla toplam finansal kiralama yükümlülükleri içerisinde arazi ve binalara ilişkin finansal

kiralama yükümlülüklerinin ağırlıklı olarak daha yüksek bir paya sahip olması dolayısıyla 2019-2020 yılları arasında uçak ve yedek motora ilişkin finansal kiralama yükümlülüklerinin payı azalmıştır.

Tablo 10. İşletmelerin Finansal Kiralama Sözleşmelerinden Kaynaklanan Borç Ödemelerine İlişkin Nakit Çıktıları ve Toplam Finansal Kiralama Yükümlülükleri İçerisindeki Payı

Havayolu İşletmeleri	2016		2017		2018		2019		2020		2021	
	Nakit çıkışları	%	Nakit çıkışları	%	Nakit çıkışları	%	Nakit çıkışları	%	Nakit çıkışları	%	Nakit çıkışları	%
Türk Hava Yolları A.O. (milyon €)*	175	8,70	428	21,19	286	10,44	488	12,71	709	13,10	474	5,32
Lufthansa (milyon €)	56	1,87	60	2,00	119	4,16	486	16,92	461	17,48	222	9,64

*Türk Lirası'nın Euro'ya çevriminde 11.02.2022 tarihindeki, 1 € = 15,34 TL'lik kur esas alınmıştır.

Tablo 10'dan sunulmuş verilere göre, finansal kiralama sözleşmelerinden kaynaklanan nakit çıkışlarının Türk Hava Yolları A.O.'da Lufthansa işlemesine kıyasla her yıl daha yüksek olduğu görülmektedir. Tablo 8'de sunulmuş veriler de incelendiğinde, Türk Hava Yolları A.O.'da finansal kiralama ile elde edilmiş uçak sayısının her yıl Lufthansa işletmesine kıyasla daha yüksek olması ve Tablo 8'de sunulmuş işletmelerin toplam finansal kiralama yükümlülüklerinin Türk Hava Yolları A.O.'nda daha yüksek olması bu durumu desteklemektedir. Ayrıca Tablo 9'da sunulmuş, işletmelerin toplam satış gelirlerine ilişkin veriler de incelendiğinde, özellikle Covid 19'un etkisiyle birlikte 2020 yılında bir önceki yıla göre, Türk Hava Yolları A.O. ve Lufthansa işletmelerinin toplam satış gelirlerinin önemli bir düzeyde azalmış olduğu görülmektedir. Ancak buna rağmen, Tablo 19'a göre finansal kiralama işlemlerinden kaynaklanan borç ödemelerine ilişkin nakit çıkışlarında, Türk Hava Yolları A.O. açısından bir azalış olmadığı ve Lufthansa işletmesi açısından küçük bir azalış olduğu dikkat çekmektedir. Ayrıca TFRS 16 kapsamında, 2020 yılının ikinci yarısından itibaren Haziran 2022'ye kadar geçerli olmak üzere, yıllık raporlama dönemlerinde geçerli olmak üzere yapılan düzenleme ile birlikte, Covid 19 salgını nedeniyle kiracılara kira ödemelerine ara verilmesi veya ertelenmesi vb. şekillerde sağlanmış bazı imtiyazların, işletmelerin 2021 yılında finansal kiralama sözleşmelerinden kaynaklanan borç ödemelerine ilişkin nakit çıkışlarında önemli bir azalışa neden olabileceği söylenebilir. Ancak Türk Hava yolları A.O. 2021 yılına ilişkin yıllık mali raporlarında, bu değişikliğin, Grup'un finansal durumu ve performansı üzerinde önemli bir etkisi bulunmadığını belirtmişlerdir.

Tablo 11. İşletmelerin Toplam Satış Gelirleri

Havayolu İşletmeleri	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Türk Hava Yolları A.O. (milyon €)*	1.921	2.593	4.097	4.897	3.028	6.347
Lufthansa (milyon €)	31.666	35.579	35.844	38.939	15.594	16.811

*Türk Lirası'nın Euro'ya çevriminde 11.02.2022 tarihindeki, 1 € = 15,34 TL'lik kur esas alınmıştır.

Tablo 11'den sunulmuş veriler incelendiğinde özellikle Covid 19'da etkisiyle birlikte, toplam satış gelirlerinin 2020 yılında bir önceki yıla oranla, Türk Hava Yolları A.O. açısından yüzde 38,17 ve Lufthansa şirketi açısından yüzde 59,56 düzeyinde azaldığı dikkat çekmektedir. Türk Hava Yolları A.O.



açısından kaybın daha düşük düzeyde kalmasının temel nedenleri arasında, şirketin pandemi sürecinde kargo pazarında ortaya çıkan talebin karşılanabilmesi amacıyla âtil pozisyondaki yolcu uçaklarının bir kısmını kargo taşımasında kullanılmış olması ve bu sayede yüzde 61 kargo gelir büyümesi sağlayarak yolcu gelirlerinde yaşanan yüzde 66'lık kaybı kısmen telafi etmesi sayılabilir. 2021 yılı açısından değerlendirildiğinde ise Türk Hava Yolları A.O.'nun Lufthansa şirketine kıyasla toplam satış gelirlerini önemli bir ölçüde arttırabildiği söylenebilir. Bu artışın temel sebebi işletmenin âtil pozisyondaki yolcu uçaklarının bir kısmını kargo taşımasında kullanarak bir önceki yıla kıyasla 2021 yılında, yüzde 233'lük bir kargo gelir büyümesi sağlamasıdır. Ayrıca işletmenin bir önceki yıla kıyasla, kargo uçaklarında taşınan kargolar sayesinde elde ettiği yüzde 59,51'lik kargo büyümesi ve Covid 19'un etkilerinin azalması ile birlikte karantina sürecinin esnetilerek, kısaltılmasına bağlı olarak yolcu gelirlerinde bir önceki yıla kıyasla elde ettiği yüzde 128,23'lük bir büyüme, işletmenin toplam satış gelirlerinin 2021 yılında Lufthansa işletmesinden çok daha yüksek bir düzeyde gerçekleşmesinde etkili olmuştur.

Çalışma kapsamında Covid 19'un ilgili işletmelerin TFRS Kiralamalar kapsamında finansal kiralama işlemlerine ve işletme karlılığına olan etkilerinin analiz edilmesinde, esas alınacak hesaplama metodlarına ve bu metodlar ile hesaplanacak değerlerin katkısına ilişkin özet bir gösterim aşağıda Tablo 12'de sunulmuştur.

Tablo 12. Çalışmada Verilerin Analizinde Kullanılan Hesaplama Metodlarına İlişkin Bilgiler

Kısaltma	Hesaplama Metodu	Tanım	Atıf
Likidite (Asit-Test) Oranı	(Dönen varlıklar - Stoklar) / Kısa vadeli yabancı kaynaklar	Likidite oranı dönen varlıklardan, daha az likit olan stokların düşülmesi ile elde edilen tutarın kısa vadeli kaynaklarını karşılayabilme gücünü göstermektedir. Bu oranın 1 olması işletmenin kısa vadeli borçlarını nakit olarak ödeyebileceğini göstermektedir. KAP (Kamuyu Aydınlatma Platformu)'ndan sağlanan verilere göre Ulaştırma, Depolama ve Haberleşme sektöründe 2021 yılında likidite oranının, sektör ortalaması yüzde 1,83'tür.	(Aydın, Başar, ve Coşkun, 2010)
Net Çalışma Sermayesi	Devamlı sermaye-Duran varlıklar	Net çalışma sermayesi devamlı sermayeden duran varlıkların düşülmesi ile hesaplanmaktadır. Bu oran işletmenin alacaklarının ve gelecekteki faaliyetlerinin güvenilirliğini ifade etmektedir.	(Özdemir, 1997)
Net Kar Marjı	Net kar / Net satışlar	Net kâr marjı, işletmenin faaliyetlerinden faiz ve vergi yükü düşürüldükten sonra kalan net karın net satışlara oranlanmasıyla hesaplanmaktadır.	(Çetiner, 2005)

Finansal kaldıraç oranı	Toplam yabancı kaynak/ Toplam aktif	Finansal kaldıraç oranı yabancı kaynakların aktif toplamına oranlanması ile hesaplanmaktadır. İşletmenin finansal yapısının hangi oranda yabancı kaynaklar ile finanse edildiğini gösteren bu oranın 0,50 dolayında olması istenmektedir. Bu oranın istenen düzeyin üzerinde olması ise finansal riskin yüksek olduğu, işletmenin çoğunlukla borç ile finanse edildiği, işletmenin anapara-faiz ödemelerinde zor durumda olabileceği ve faiz yükü sebebiyle işletmenin kreditorler açısından riskli görüldüğü anlamına gelmektedir. Finansal kaldıraç oranı artarken, özkaynak karlılığının azalması ise finansal kaldıraç olumsuz çalıştığı anlamına gelmektedir. KAP (Kamuyu Aydınlatma Platformu)'ndan sağlanan verilere göre Ulaştırma, Depolama ve Haberleşme sektöründe 2021 yılında finansal kaldıraç oranının sektör ortalaması ortalama yüzde 54,89'dur.	(Konuralp, 2001; Şamiloğlu ve Akgün 2015)
Faaliyet kaldıraç Derecesi	%ΔKar/ %ΔSatışlar	Faaliyet kaldıraç, işletmenin satışlarında meydana gelen bir dalgalanmanın karlılığa olan etkisini açıklamaktadır.	(Karapınar ve Zaif, 2016)
Aktif karlılık oranı	Faiz ve Vergi Öncesi Kar (FVÖK)/ Net Varlıklar	Aktif karlılık oranı, işletmelerin faiz ve vergi öncesi karının, net varlıklarına oranlanması ile hesaplanmaktadır. Bu oran işletmenin varlıklarını ne ölçüde verimli kullandığının bir göstergesidir.	(Büyükkonuklu, 2020)
Özsermaye karlılık oranı	Net kar/ Özsermaye	Özsermaye karlılık veya diğer bir ifade ile mali rantabilite oranı, net karın özsermayeye bölünmesi ile hesaplanmaktadır. Bu oran, işletme ortaklarınca işletmeye yatırılan her birim özkaynak için ne oranda kar elde ettiklerini göstermekte ve işletme yönetiminin başarısına ilişkin bilgi vermektedir. İşletmenin varlığını devam ettirmesi ve yeni yatırımlara yönelebilmesi, bu oranın olumlu yönde gelişme göstermesine bağlı olmaktadır.	(Şamiloğlu ve Akgün, 2015)



Hisse (pay) başına kar	Net kar/ Pay senedi sayısı	Pay başına kar, bir işletmenin vergi sonrası net karının hisse senedi sayısına bölünmesi ile hesaplanmaktadır. Bu oran işletmenin karlılığını analiz etmede ve başka işletmeler ile karşılaştırma yapabilmeye bir performans göstergesi olarak kullanılmaktadır.	(Büyükkonuklu, 2020)
------------------------	----------------------------	--	----------------------

Tablo 13. İşletmelerin Likidite Oranları

Hava Yolu İşletmeleri	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Türk Hava Yolları A.O.	0,75	0,80	0,83	0,75	0,60	0,69
Lufthansa	0,70	0,82	0,65	0,64	0,61	0,65

Tablo 13'te işletmelerin parasal durumları ve vadesi gelen borçlarını ödeyebilme kabiliyetine ilişkin likidite oranları sunulmuştur. Bu bilgiler doğrultusunda işletmelerin likidite oranlarının özellikler Covid 19'un etkilerinin yoğun olarak görüldüğü 2019-2020 yılları arasında düşme eğiliminde olduğu görülmektedir. Ancak 2021 yılı itibariyle her iki işletmenin de likidite oranlarının artışa geçtiği görülmektedir. Bununla birlikte Türkiye için likidite oranının 2021 yılındaki sektör ortalaması 1,83'tür. Buna göre Türk Hava Yolları A.O.'nda ilgili yılda likidite oranının sektör ortalamasının altında kaldığı söylenebilir.

Tablo 14. İşletmelerin Net Çalışma Sermayesine İlişkin Bilgiler

Hava Yolu İşletmeleri	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Türk Hava Yolları A.O. (milyon €)*	-2.249	-2.267	-3.526	-5.068	-7.642	-12.859
Lufthansa (milyon €)	4.972	6.682	-7.811	5.622	-8.533	-6.377

*Türk Lirası'nın Euro'ya çevriminde 11.02.2022 tarihindeki, 1 € = 15,34 TL'lik kur esas alınmıştır.

Tablo 14'te işletmelerin, net çalışma sermayesine ilişkin bilgiler sunulmuştur. Bu bilgiler doğrultusunda Türk Hava Yolları A.O. açısından net çalışma sermayesinin Lufthansa işletmesine kıyasla 2016-2021 yılları arasında devamlı olarak negatif bir taşıdığı görülmektedir. Lufthansa işletmesinde net çalışma sermayesinin 2018 yılında ve 2020-2021 yılları arasında negatif değer taşıdığı görülmektedir. Dolayısıyla işletmelerin kredi maliyetlerine ve kredi sağlama olanaklarına direkt etki eden net çalışma sermayesinin ilgili yıllarda riskli durumda olduğu ve genel itibariyle Türk Hava Yolları A.O.'nın net çalışma sermayesi bakımından Lufthansa işletmesine kıyasla daha riskli olduğu söylenebilir.

Tablo 15. İşletmelerin Net Kar Marjına İlişkin Bilgiler

Havayolu İşletmeleri	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Türk Hava Yolları A.O. (milyon €)*	-0,00010	0,0011	0,0042	0,0039	-0,0078	0,0055
Lufthansa (milyon €)	0,0369	0,0690	0,0095	0,0153	-0,0500	-0,13

*Türk Lirası'nın Euro'ya çevriminde 11.02.2022 tarihindeki, 1 € = 15,34 TL'lik kur esas alınmıştır.

Tablo 15’te sunulmuş veriler incelendiğinde işletmelerin 2016-2019 yılları arasında net kar marjlarının sürekli bir artış eğiliminde olduğu görülmektedir. Ancak Covid 19’un etkisiyle birlikte işletmelerin operasyonel kapasitelerindeki düşüş ve Tablo 11’de sunulmuş verilere göre işletmelerin satış gelirlerindeki düşüşe paralel olarak, 2020 yılında bir önceki yıla göre Türk Hava Yolları A.O.’nun net kâr marjının yüzde 300 ve Lufthansa’nın net marjının ise yüzde 427 azaldığını söylemek mümkündür. Bununla birlikte bir önceki yıla göre 2021 yılında, Türk Hava Yolları A.O. açısından işletmenin net kar marjında olumlu bir gelişme görülmektedir.

Tablo 16. İşletmelerin Finansal Kaldıraç Oranları

Havayolu İşletmeleri	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Türk Hava Yolları A.O.(%)	72,49	70,62	71,32	72,22	78,92	74,37
Lufthansa (%)	77,96	72,64	71,45	72,20	76,35	82,42

Tablo 16’da sunulmuş verilere göre, Türk Hava Yolları A.O. ile Lufthansa işletmelerinin finansal kaldıraç oranlarının oldukça yüksek olduğu dikkat çekmektedir. Dolayısıyla işletmelerin finansal yapılarının yüksek bir oranda yabancı kaynaklar ile finanse edildiği görülmektedir. Özellikle Covid 19’un etkilerinin görülmeye başlandığı 2020 yılında her iki işletmenin de finansal kaldıraç oranlarının, bir önceki yıla oranla artış gösterdiği ve finansal riskinin yükseldiği dikkat çekmektedir. Türk Hava Yolları A.O. 2020 yılında sektör ortalaması olan yüzde 63,93’ün oldukça üzerinde bir eğilim izlemiştir. Ayrıca tabloda sunulmuş verilere göre, 2021 yılında Türk Hava Yolları A.O.’nun finansal riskinin azaldığı, buna karşın hala sektör ortalaması olan yüzde 54,89’un üzerinde bir eğilim izlediği ve Lufthansa şirketinin de finansal riskinin artarak devam ettiği söylenebilir.

Tablo 17. İşletmelerin Faaliyet Kaldıraç Dereceleri

Havayolu İşletmeleri	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Türk Hava Yolları A.O. (%)	-47,66	3,07	9,19	0,62	0,61	0,27
Lufthansa (%)	0,31	8,90	-116,47	8,75	3,85	-8,64

Yukarıda Tablo 17’de işletmenin satışlarında meydana gelen bir dalgalanmanın karlılığa olan etkisine ilişkin işletmelerin faaliyet kaldıraç dereceleri sunulmuştur. Toplam giderler içerisinde uçak kiralama bedeli ve amortisman giderleri gibi sabit giderlerin önemli bir paya sahip olduğu yolcu ve yük taşımacılığında faaliyet kaldıraç derecesinin yüksek olması beklenmektedir. Ancak tabloda sunulmuş verilere göre, Türk Hava Yolları A.O.’nın faaliyet kaldıraç derecesinin 2016-2018 yılları arasında artış eğiliminde olmasına rağmen, izleyen yıllarda hızla azaldığı görülmektedir. Lufthansa işletmesinin ise 2018 yılında ve özellikle Covid 19’un etkisi ile birlikte 2020-2021 yılları arasında faaliyet kaldıraç derecesinin önemli düzeyde azaldığı görülmektedir. Dolayısıyla 2018 yılı haricinde, Türk Hava Yolları A.O.’nın Lufthansa işletmesine kıyasla, satışlarındaki değişiminden elde ettiği karın daha az etkilendiğini söylemek mümkündür. Ayrıca satışların bir önceki yıla oranla artmış olmasına rağmen, Faiz ve Vergi Öncesi Kar (FVÖK)’daki düşüşler dolayısıyla 2016 yılında Türk Hava Yolları A.O.’nun ve 2018 ile 2021 yıllarında Lufthansa’nın faaliyet kaldıraç derecelerinin negatif hesaplanmış olduğu da dikkat çekmektedir.



Tablo 18. İşletmelerin Aktif Karlılık Oranları

Havayolu İşletmeleri	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Türk Hava Yolları A.O. (milyon €)*	-0,2004	0,00077	0,0032	0,0022	-0,0021	0,0017
Lufthansa (milyon €)	0,0908	0,1158	0,1083	0,0152	-0,2674	0,0064

*Türk Lirası'nın Euro'ya çevriminde 11.02.2022 tarihindeki, 1 € = 15,34 TL'lik kur esas alınmıştır.

Tablo 18'de sunulmuş işletmelerin aktif kârlılık oranı sonuçları incelendiğinde, Türk Hava Yolları A.O.'nun 2016 yılında zarar etmesi sebebiyle, ilgili dönemde aktif karlılığının söz konusu olmadığı görülmektedir. Ayrıca her iki işletmenin de Covid 19'un etkisiyle birlikte 2020 yılında aktif karlılığının bulunmadığı görülmektedir. Ayrıca 2021 yılında bir önceki yıla kıyasla, işletmelerin karlılıklarının artmış olduğu dikkat çekmektedir. Tabloda sunulmuş verilere istinaden genel bir değerlendirme ile Lufthansa işletmesinin Türk Hava Yolları A.O.'na kıyasla varlıklarını daha verimli kullandığı söylenebilir.

Tablo 19. İşletmelerin Özsermaye Karlılık Oranları

Havayolu İşletmeleri	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Türk Hava Yolları A.O. (milyon €)*	-0,26	3,17	12,92	11,12	-14,14	9,06
Lufthansa (milyon €)	0,25	0,26	0,23	0,12	-0,10	-0,31

Tablo 19'da sunulmuş veriler incelendiğinde işletmelerin aktif kârlılık oranlarının negatif olduğu yıllarda, özsermaye kârlılık oranlarının da negatif bir değer sergilediği görülmektedir. Bununla birlikte 2017-2019 yılları arasında Türk Hava Yolları A.O.'nun özsermaye kârlılığının Lufthansa şirketine kıyasla oldukça yüksek olduğu görülmektedir. Ayrıca Covid 19'un etkileriyle birlikte 2020 yılında her iki işletmenin de özsermaye zararı söz konusu olmakla birlikte, Türk Hava Yolları A.O.'nun özsermaye zararı daha yüksek bir düzeyde gerçekleşmiştir. 2021 yılında ise Türk Hava Yolları A.O.'nun özsermaye karlılığı artarken, Lufthansa şirketinin ise özsermaye zararı artmıştır. Dolayısıyla 2020 yılında pandemi sürecinde Türk Hava Yolları A.O.'nun mali rantabilitesinin daha düşük bir düzeyde gerçekleşmiş olmasına rağmen, izleyen yılda kendisini oldukça hızlı toparladığı görülmektedir.

Tablo 20. İşletmelerin Pay Başına Kar/Zararı

Havayolu İşletmeleri	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Türk Hava Yolları A.O. (milyon €)*	-0,0020	0,0300	0,1910	0,2145	-0,2640	0,3879
Lufthansa (milyon €)	0,50	0,80	0,80	2,55	-12,51	-2,99

*Türk Lirası'nın Euro'ya çevriminde 11.02.2022 tarihindeki, 1 € = 15,34 TL'lik kur esas alınmıştır.

Tablo 20'de sunulmuş veriler incelendiğinde, 2016-2019 yılları arasında Lufthansa şirketinin pay başına karının Türk Hava Yolları A.O.'ndan oldukça yüksek olduğu, dolayısıyla karlılığının da yüksek olduğu görülmektedir. Ancak 2020 yılında her iki şirketin de Covid 19'un etkisiyle birlikte pay başına zarar ettiği ve Lufthansa şirketinin pay başına zararının, Türk Hava Yolları A.O.'nun zararından daha yüksek olduğu dikkat çekmektedir. Bu doğrultuda tablodan elde edilen veriler ile Türk Hava Yolları

A.O.'nun pandemi sürecinde almış olduğu önlemlerin, Lufthansa işletmesine kıyasla işletmenin pay başına karı üzerinde daha etkili olduğu sonucuna varılabilmektedir.

Sonuç

Dünya'da birçok sektörü etkisi altına alan Covid 19 salgınının, en çok etkilediği sektörlerden birisi olan havacılık sektöründe, salgın sürecinin TFRS 16 Kiralamalar kapsamında finansal kiralama işlemlerine ve işletmelerin karlılığına etkisi bakımından incelenmesi amaçlanan bu çalışmada, hava taşımacılığı derecelendirme kuruluşu olan Skytrax'ın 2021 yılı yolcu değerlendirme sonuçlarına göre Avrupa'nın en iyi hava yolları sıralamasında birlikte yer alan Türk Hava Yolları A.O. (THY) ile Lufthansa işletmelerinin 2016-2020 yıllarına ilişkin finansal raporları, muhasebe verileri ve yıllık raporları incelenmiştir. Bu bağlamda çalışmadan elde edilen sonuçlara göre işletmelerin uçakların yüksek fiyatları dolayısıyla, filo yenileme veya genişletme amacıyla finansal kiralama yoluyla belirli bir vade boyunca kira ödemeleri karşılığında uçak satın almaları, işletmelerin sıklıkla kullandıkları ve Covid 19 salgın sürecinden etkilenen bir finansal araç olarak karşımıza çıkmaktadır. Covid 19 Salgın süreci ve beraberinde gelen seyahat kısıtlamaları havacılık sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin karlılıklarının azalması, uçuş bilet ücretlerinin iade edilmesi, sabit ve operasyonel maliyetlerin kısılması, yatırımların ötelenmesi, işletmelerin ağırlıklı olarak kargo taşımacılığına yönelmeleri, finansal kiralama yükümlülüklerinde değişimler ile uçak ve yedek motorlar bağlamında finansal kiralama yükümlülüklerine ilişkin nakit çıkışlarının azalması vb. etkileri de beraberinde getirmiştir. Bu bağlamda çalışma, Covid 19'un THY ve Lufthansa işletmelerinin karlılığına etkileri açısından değerlendirildiğinde, salgın sürecinin ortaya çıktığı ve etkilerinin ağırlıklı olarak hissedildiği 2019-2020 yılları arasındaki süreçte ilgili işletmelerin toplam satış gelirlerinde önemli boyutta düşüşlerin yaşandığı, likidite düzeylerinin, net çalışma sermayesinin azaldığı, işletmelerin net kar marjlarının düştüğü, finansal risklerinin arttığı, faaliyet kaldıraç derecelerinin önemli boyutta düştüğü, aktif karlılık oranının ve pay başına karının azaldığı dikkat çekmektedir. Ayrıca genel itibarıyla işletmelerin izleyen 2021 yılında bir toparlanma süreci içerisinde buldukları da söylenebilir. Ayrıca THY işletmesinde bir önceki yıla oranla 2021 yılında toplam satış gelirlerinde, net kar marjında, finansal kaldıraç oranında, özsermaye karlılık oranında ve pay başına kardaki artışın Lufthansa işletmesine kıyasla daha yüksek olduğu dikkat çekmektedir. Dolayısıyla bu veriler ile THY işletmesinin finansal likiditeye yönelik planlamalar, âtil pozisyonda bulunan yolcu uçaklarının bir kısmını kargo taşımasında kullanarak, önemli bir kargo gelir büyümesi sağlamaya yönelik uygulamalar gibi Covid 19'a yönelik başarılı önlemler neticesinde, salgın sürecinin mali etkilerini, daha hızlı atlatabildiğini söylemek mümkündür.

Çalışma Covid 19'un THY ve Lufthansa işletmelerinin, uçaklara ilişkin finansal kiralama işlemlerine olan etkileri açısından değerlendirildiğinde ise Lufthansa işletmesinin toplam uçak filosu içerisinde finansal kiralama ile elde edilmiş uçak sayısının THY işletmesine göre oldukça düşük olmasına rağmen, her iki işletmenin de 2019 yılı itibarıyla finansal kiralama ile elde edilmiş uçak sayılarında önemli düşüşlerin olduğu dikkat çekmektedir. Bu düşüşte işletmelerin satış gelirlerinde, karında ve seyahat kısıtlamaları sebebiyle işletmelere olan hizmet talebinde meydana gelen düşüşlerin etkisi olabilmektedir. Çalışmadan elde edilen sonuçlar ilgili işletmelerin uçak, gayrimenkul ve diğer faaliyetler



başlığı altında toplanabilen işlemlere ilişkin toplam finansal kiralama yükümlülüklerinin THY şirketinde Covid 19 etkisine rağmen azalış göstermeden arttığı görülmektedir. Bu eğilimde uçakların yanı sıra gayrimenkul ve diğer faaliyetlerin, finansal kiralama ile edinimindeki artışın da etkisi bulunmaktadır. Lufthansa şirketinde toplam finansal kiralama yükümlülükleri ise 2019 yılı itibariyle sürekli olarak azalış göstermiştir. Özellikle Covid 19 etkisiyle birlikte getirilen seyahat kısıtlamaları, ilgili işletmelerin faaliyetlerini önemli ölçüde etkilemiş ve bu durum yolcu ve kargo uçağına olan talebi azaltmıştır. Dolayısıyla 2020 yılı itibariyle Lufthansa işletmesinin uçak ve yedek motorlar bağlamında finansal kiralama yükümlülüklerinde meydana gelen düşüşte Covid 19 önemli bir etkisinin bulunduğu söylenebilir. THY işletmesinde toplam finansal kiralama yükümlülüklerindeki eğilime paralel olarak, uçak ve yedek motorlar bağlamında finansal kiralama yükümlülüklerinde de Covid 19 dolayısıyla herhangi bir azalış bulunmamaktadır. Bununla birlikte ilgili işletmelerin finansal kiralama sözleşmelerinden kaynaklanan borç ödemelerine ilişkin nakit çıkışları, Türk Hava Yolları A.O.’da finansal kiralama yükümlülüklerindeki artışa paralel olarak, Lufthansa işletmesine kıyasla her yıl daha yüksek bir düzeyde gerçekleşmiştir. Bununla birlikte finansal kiralama işlemlerinden kaynaklanan borç ödemelerine ilişkin nakit çıkışlarının 2020 yılında en yüksek seviyeye ulaşmasıyla birlikte 2021 yılında nakit çıkışlarının yaklaşık olarak yarı yarıya düştüğü görülmektedir. Bu düşüşte TFRS 16 kapsamında, 2020 yılının ikinci yarısından itibaren yıllık raporlama dönemlerinde geçerli olmak üzere yapılan düzenlemenin etkisinin bulunduğu söylenebilir. Bu düzenleme ile Covid 19 salgını nedeniyle kiracılara kira ödemelerine ara verilmesi veya ertelenmesi vb. şekillerde sağlanmış bazı imtiyazlar bulunmaktadır. Dolayısıyla bu düzenlemenin, 2021 yılında finansal kiralama işlemlerinden kaynaklanan borç ödemelerine ilişkin nakit çıkışlarında önemli bir azalışa neden olarak ve işletmeleri, likiditelerinin sürdürülmesi bakımından finansal açıdan rahatlattığı söylenebilir. Dolayısıyla çalışmadan elde edilen veriler ile Covid 19 salgını sürecinin, havacılık sektöründe işletmelerin hava trafiğini, satış gelirlerini ve karlılığını etkileyerek işletmelerin finansal riskini arttırdığını ve bunun yanı sıra işletmelere olan talepteki azalışın finansal kiralama işlemlerini de kısmen etkilediğini, ancak bu etkilerin de çeşitli düzenlemeler ile işletmelerin lehine evrilmeye çalışıldığını söylemek mümkündür.

Çıkar Çatışması Beyanı “Havacılık İşletmeciliğinde Covid 19 Etkisi: Finansal Kiralamalar ve İşletme Karlılığı Bakımından Türk Hava Yolları A.O. İle Lufthansa Şirketlerinin Analizi” başlıklı makale ile ilgili herhangi bir kurum, kuruluş, kişi ile mali çıkar çatışması yoktur.

Kaynakça

- Havayolu Sektör Raporu. (2020). Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığı. Erişim adresi:
https://www.dhmi.gov.tr/Lists/HavaYoluSektorRaporlari/Attachments/14/2020_Havayolu_Sektor_raporu.pdf
- Akca, M. (2020). Covid-19’un Havacılık Sektörüne Etkisi. Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi (ASEAD), 7(5), 45-64.

- Aman, Q. ve Altass, S. (2021, Mart). Pre-and Post-COVID-19 Condition, Performance and Future of the Airline Industry: Evidence from Accounting Data. *Amazonia Investiga* 10(37), 9-23. doi: 10.34069/AI/2021.37.01.1.
- Aydın, N., M. Başar, ve M. Coşkun. (2010). *Finansal Yönetim*. (1. Baskı). Detay Yayıncılık.
- Balık, Y. (2013). Havayolu İşletmelerinde Finansal Kiralama (Leasing). Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Aydın Üniversitesi.
- Büyükkonuklu, B. (2020). Havayolu Yolcu Taşıma İşletmelerinde Finansal Performansı Belirleyen Faktörlerin Dinamik Panel Veri Analizi ile İncelenmesi. Doktora Tezi, Eskişehir Anadolu Üniversitesi.
- Ceylan, A. ve Korkmaz, T. (2017). *İşletmelerde Finansal Yönetim*. (14.Baskı). Ekin Basım Yayın Dağıtım.
- Craig, A. T., A. E. Heywood, ve J. Hall. (2020). Risk of Covid-19 Importation to the Pacific Islands through Global Air Travel. *Epidemiology & Infection* 148, 1-16. doi: 10.1017/S0950268820000710.
- Çetiner, E. (2005). *İşletmelerde Mali Analiz*. (4. Baskı). Gazi Kitabevi.
- Dayı, F. ve Esmer, Y. (2017). Sivil Havacılık Yönetiminde Finansal Kiralama İşlemlerinin Kârlılık Üzerine Etkisi: Avrupa Havayolu Şirketleri Üzerine Bir Uygulama. *Akademik Bakış Dergisi* (64), 69-78.
- Dube, K., Nhamo, G. ve Chikodzi, D. (2021, Mayıs). COVID-19 Pandemic and Prospects for Recovery of the Global Aviation Industry. *Journal of Air Transport Management* 92:1-12. doi: 10.1016/j.jairtraman.
- Durmuş, S. ve Öztürk, S. (2014). Havayolu Taşımacılığında Lojistik Maliyetler. *Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sosyal Bilimler Dergisi* (8), 205-20.
- European Aviation Safety Agency (EASA). (2020). Safety Information Bulletin
- Euro Control Aviation Intelligence Unit (2021). What Covid-19 Did to European Aviation in 2020 and Outlook 2021. Erişim adresi: <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2021-02/eurocontrol-think-paper-8-impact-of-covid-19-on-european-aviation-in-2020-and-outlook-2021.pdf>
- Fardnia, P., Kaspereit, T., Walker, T., Xu., S. (2020, Ocak). Financial Performance and Safety in the Aviation Industry. *International Journal of Managerial Finance* 17(1), 138-65. doi: 10.1108/IJMF-03-2019-0095.
- Finansal Kiralama, Faktoring, Finansman ve Tasarruf Finansman Şirketleri Kanunu, Sayı: 28496, Kanun numarası: 6361, md. 3. Kabul Tarihi: 21/11/2012.
- Gelir Vergisi Kanunu. Sayı: 10700, Kanun numarası: 193, Kabul Tarihi: 31/12/1960, md. 41.



- International Air Transport Association, (IATA) Members. (2021). Erişim adresi:
<https://www.iata.org/en/about/members/>
- International Civil Aviation Organization (ICAO). (2022). Effects of Novel Coronavirus (Covid-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis. Economic Development-Air Transport Bureau, Montréal- Canada, Erişim adresi:
https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf
- Işıldak, M. Sait. (1994). Finansal Kiralama-Türkiye Uygulaması. Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi.
- Kamu Gözetimi Muhasebe ve Denetim Standartları Kurumu (KGK). TFRS 16 Kiralamalar. (2021). Erişim adresi:
[https://www.kgk.gov.tr/Portalv2Uploads/files/Duyurular/v2/TFRS/TFRS_2020/TFRS_16\(1\).pdf](https://www.kgk.gov.tr/Portalv2Uploads/files/Duyurular/v2/TFRS/TFRS_2020/TFRS_16(1).pdf)
- Karapınar, A. ve Ayıkoğlu, Z. F. (2016). *Finansal Analiz Uluslararası Finansal Raporlama Standartları ile Uyumlu*, (4. Baskı). Gazi Kitabevi.
- Konuralp, G. (2001). *Sermaye Piyasaları*. İstanbul: Alfa Yayınları.
- Lau, H., Khosrawipour, V., Kocbach, P., Mikolajczyk., A Ichii, H., Zacharski, M., Bania, J., Khosrawipour, T. (2020, Haziran). The Association between International and Domestic Air Traffic and the Coronavirus (Covid-19) Outbreak. *Journal of Microbiology, Immunology and Infection* 53(3), 467-72. doi: 10.1016/j.jmii.2020.03.026.
- Mwangi, F. K. (2013, Ekim). The Effect Of Macroeconomic Variables On Financial Performance Of Aviation Industry In Kenya. Thesis, University of Nairobi.
- Okka, O. (2011). *Analitik Finansal Yönetim Teori ve Problemler*. (1. Baskı). Nobel Akademik Yayıncılık.
- Özata C., Nur, S. ve Özdemir, S. (2021). Covid-19 Pandemisinin Finansal Etkilerinin Belirlenmesi: Türkiye Havayolu Sektörü Üzerine Bir Uygulama - ProQuest. *Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi Dergisi* 5(6), 657-81.
- Özdemir, M. (1997). *Finansal Yönetim*. Gazi Büro Kitabevi.
- Serrano, F. ve Kazda, A. (2020, 1 Ekim). The Future of Airports Post Covid-19. *Journal of Air Transport Management*, 89, 1-10. doi: 10.1016/j.jairtraman.2020.101900.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, İstatistikler. (2021). Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, İstatistikler'. Erişim adresi: <http://172.16.10.52:81/tr/kurumsal/4547-istatistikler>
- SKYTRAX, (2021). The World's Best Airlines of 2021 by Region. Erişim adresi:
<https://www.worldairlineawards.com/best-airlines-2021-by-region/>

Şamiloğlu, F. ve Akgün, A. İ. (2015). *Türkiye Finansal Raporlama Standartlarına Uygun Finansal Tablolar Analizi*. (2. Baskı). Ekin Yayınevi.

The World Bank-Air transport, passengers carried - Turkey. (2021). Air Transport, Passengers Carried-Turkey Data. Erişim adresi: <https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR?locations=TR>.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK). (2021). İstatistik Veri Portalı- Havacılık. Erişim adresi: <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=ulastirma-ve-haberlesme-112&dil=1>

Türk Hava Yolları. (2020). Yıllık Raporlar. <https://investor.turkishairlines.com/tr/mali-ve-operasyonel-veriler/yillik-raporlar>

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği. (2021). IATA. Erişim adresi: <https://www.iata.org/en/>

Extended Abstract

Air transport is a sector in our country, the foundations of which were laid in 1933 with the establishment of the Turkish Airlines Joint Venture, and it deals with the transportation of individuals, their belongings and cargo from one place to another by air. This sector, which has developed in parallel with the social and economic development of our country from the past to the present, is of great importance due to the location of our country at a strategic connection point. In this context, it is possible to say that our country has an important position in air transportation in Europe. Air transport, which is carried out in accordance with international aviation standards in our country, is in a position to compete with many countries in the world. As a matter of fact, according to the 2020 data of Eurocontrol, the organization that is in the position of air traffic controller in air transportation in Europe, Istanbul Sabiha Gökçen Airport ranks third in the ranking of the best airports in the world. However, according to the data of Eurocontrol, our country is among the countries where the air traffic in Europe is expected to increase with an increase of 1.6 percent in the 2020-2027 period. However, the aviation sector, where there is a strong competitive environment in the world, is among the sectors that are most affected by the Covid 19 epidemic process and some social and economic restrictions brought about by this epidemic process. The quarantine process and transportation restrictions brought by the Covid 19 epidemic caused some enterprises in the sector to cancel their domestic and international flights, and some enterprises brought their activities to a standstill. As a matter of fact, ICAO (International Civil Aviation Organization) announced that the financial loss of airline businesses in 2021, due to the impact of Covid 19, was approximately 365 billion dollars. Despite these negativities that have developed with the Covid 19 epidemic process in air transport, it is of great importance that businesses continue to provide service without compromising on quality and safety. In addition, personnel, fuel and aircraft maintenance-repair expenses, spare parts and data processing expenses are among the important cost items that businesses should keep under control in the sector. Purchasing a new aircraft in air transport also creates a significant cost for businesses due to its high prices. At this point, businesses generally prefer to purchase aircraft through financial leasing in return for rental payments for a certain period of time, instead of incurring high costs in aircraft purchases. In this context, the scope of this study is to examine the effect of Covid 19 on financial leasing operations and profitability of businesses within the scope of TFRS 16 Leases in air transportation, which is one of the sectors most affected by the epidemic process. In this context, according to the 2021 passenger evaluation results of Skytrax, a UK-based air transport rating agency, traded



in the BIST All index, providing air transport services in the transportation and storage sector, Turkish Airlines is one of the companies in the list of the best airlines in Europe. A.O. and Lufthansa were examined within the scope of this study. According to Skytrax's 2021 passenger evaluation results, Turkish Airlines A.O. In this study, it is aimed to measure and evaluate the effects of Covid 19 on the financial leasing operations and annual profitability of the relevant enterprises by making use of the annual financial reports and accounting evidence of Lufthansa, which is in the third place in the list of the best airlines in Europe, between 2016-2020. In addition, in the study, some statistical data on national air transport were compared with the data on international air transport, and the results were evaluated. The study was limited to the companies that provide air transportation services in the transportation and storage sector, and the companies that provide air services, logistics services and ground services in the related sector were excluded from the scope of the study.