

FİNANSAL KİRALAMA İŞLEMLERİNİN MUHASEBELEŞTİRİLMESİNDE VE RAPORLAMASINDA BEKLENEN DEĞİŞİKLİKLER: BİR HAVAYOLU İŞLETMESİNDE VAK'A ÇALIŞMASI

Yiğit Bora ŞENYİĞİT*

ÖZET

Finansal kiralama, kiracı durumunda olan işletmeler için alternatif bir finansman tekniğidir. Uluslararası Finansal Raporlama Standartları (IFRS) ve Amerikan Genel Kabul Görmüş Muhasebe İlkeleri (US GAAP) kapsamında finansal kiralama ile ilgili yürürlükte olan standartlar kiralama işlemlerini faaliyet ve finansal olmak üzere ikiye ayırmaktadır. Standartlara göre, finansal kiralama yapan işletmeler bilançolarında (finansal durum tablolarında) bu işlemden dolayı varlık ve yükümlülük raporlarken faaliyet kiralamasında varlık ve yükümlülük bilanço dışında bırakılmaktadır. İşletmeler bazı durumlarda muhtemel avantajlarından dolayı özü itibarıyla finansal kiralama olan işlemi faaliyet kiralaması olarak sınıflandırabilmektedir. Bu problemler karşısında Uluslararası Muhasebe Standartları Kurulu ve Finansal Muhasebe Standartları Kurulu birlikte finansal kiralama projesi üzerinde 2006 yılı itibarıyla çalışmaya başlamışlardır. Hazırlanan taslak standart finansal kiralama işlemlerinin finansal tablolarda raporlanmasında “kullanım hakkı” modelini önermektedir. Bu çalışmada, kullanım hakkı modeli açıklanmış ve bu yeni model ile birlikte ortaya çıkabilecek değişiklikler bir havayolu işletmesi üzerinde vak'a çalışması yapılarak incelenmiştir. Çalışmanın sonuçları kullanım hakkı modelinin finansal tablolar ve finansal oranlar üzerinde önemli etkileri olduğunu ortaya koymaktadır.

Anahtar Kelimeler: Finansal kiralama, faaliyet kiralaması, finansal raporlama

ABSTRACT

Leasing is an alternative method to facilitate access to finance for lessee businesses. Leases are classified as either operating or finance leases under the International Financial Reporting Standards (IFRS) and the US Generally Accepted Accounting Principles (US GAAP). Businesses that enter in a finance lease report leased asset and lease payable on the balance sheet (statement of financial position), whereas an operating lease reports no asset or liability on financial statements. Lessees might intentionally structure their lease agreements to assure classification as an operating lease due to potential benefits of classifying leases as operating rather than finance. International Accounting Standards Board and Financial Accounting Standards Board have started a joint project on leasing in 2006 because of lease accounting problems. The exposure draft on leases proposes a “right of use” model for lease arrangements for lessees. This study explains the right of use model and examines the proposed changes related to the right of use model by conducting a case study on an airline company. The study reveals that the right of use model has a significant effects on financial statements and financial ratios.

Keywords: Finance lease, operating lease, financial reporting

*Yrd.Doç.Dr., Zirve Üniversitesi, İİBF, İşletme Bölümü, bora.senyigit@zirve.edu.tr

Giriş

Finansal kiralama işlemlerinin muhasebeleştirilmesi ve finansal raporlamasında değişiklikler yapılması konusu finansal raporlama standartları seti hazırlayan ve uluslararası düzeyde bu alandaki iki önemli kurulu olan Uluslararası Muhasebe Standartları Kurulu (IASB) ve Finansal Muhasebe Standartları Kurulu'nun (FASB) gündemine ortak bir proje olarak 2006 yılında yerleşmiştir. IASB eski Başkanı Sir David Tweedie 25 Nisan 2008 tarihinde Kanada'nın Toronto şehrinde yaptığı bir konuşmada “*Ölmeden önce en büyük arzularımın biri uçtuğum uçağın ilgili havayolu işletmesinin bilançosunda raporlanmasıdır*” diyerek konunun önemini vurgulamış ve yapılacak değişiklikler ile ilgili beklentileri kamuoyu ile paylaşmıştır. Yapılan bu konuşma bu çalışmanın da ilham kaynağı olmuştur.

Kiralama işlemleri uluslararası finansal raporlama standartları setlerinde faaliyet kiralaması (operasyonel kiralama) ve finansal kiralama olarak ikiye ayrılmaktadır. Bir kiralama işleminin faaliyet veya finansal olarak sınıflandırılması ve muhasebeleştirilmesi, finansal raporlama bakımından önem arz etmektedir. Kiralama işlemi finansal kiralama olarak sınıflandırıldığında söz konusu işlem satın alma işlemine benzer şekilde muhasebeleştirilir ve raporlanır. Bu durum kiralanılan unsurun bilançoda (finansal durum tablosunda) bir varlık ve bu unsuru elde etmek için ödenecek borcun bir yükümlülük olarak raporlanmasını gerektirmektedir. Halbuki kiralama işlemi faaliyet kiralaması olarak sınıflandırıldığında bilançoda bu işleme ilişkin herhangi bir raporlama yapılmamaktadır. Faaliyet kiralaması, adi kiralama işlemi olarak ele alınmaktadır. Buna göre kiralama süresi boyunca tahakkuk eden ödemeler, ilgili dönemlere gider olarak kaydedilmekte ve gelir tablosunda raporlanmaktadır.

Faaliyet ve finansal olarak sınıflandırmaktan kaynaklanan bu farklı muhasebe yaklaşımları aynı finansal olayın farklı muhasebeleştirilmesine ve finansal raporlanmasına neden olabilmektedir. Bu durum finansal tablo kullanıcılarının anlaşılır, güvenilir, karşılaştırılabilir ve ihtiyaca uygun şekilde bilgi almalarına engel oluşturabilmektedir. Sadece finansal tablo kullanıcıları değil finansal tabloları hazırlayanlar için de benzer engeller oluşabilmektedir. IASB ve FASB tüm bu ihtiyaçları dikkate alarak finansal kiralama işlemleri ile ilgili olarak ortak çalışma yapmaya başlamışlardır. İlke bazlı yaklaşımın daha güvenilir bilgi sunabileceği ancak mevcut standardın değişikliklere ihtiyacı olduğu anlayışından hareketle IASB ve FASB ortaklaşa yürüttüğü finansal kiralama projesinde yeni bir finansal raporlama standardı üzerinde çalışmaktadırlar.

IASB ve FASB tarafından Ağustos 2010 tarihinde yayımlanan ve Mayıs 2013 tarihinde revize edilerek yeniden yayımlanan taslak standart finansal kiralama işlemlerinin muhasebeleştirilmesinde ve finansal raporlamasında “kullanım hakkı” modelini önermiştir. Bu yeni model kiracı durumunda olan işletmelerin finansal tabloları üzerinde önemli değişikliklere sebep olabilecektir. Kiraya verenin yani finansal kiralama şirketinin finansal tablolarında meydana gelebilecek değişiklikler bu çalışmanın kapsamı dışındadır. Kiracı durumunda olan işletmelerin finansal tablolarında meydana gelebilecek değişiklikleri açıklamak üzere finansman tekniği olarak genellikle finansal kiralamayı tercih eden havayolu sektörü tercih edilmiştir. Bu doğrultuda bir havayolu işletmesinin finansal tabloları üzerinde vak'a çalışması yürütülmüştür. Vak'a yönteminin tercih edilmesinin sebebi bu yöntemin, finansal kiralamadaki karmaşık muhasebe uygulamalarının daha anlaşılır şekilde ortaya konmasına imkan vermesidir. Vak'a çalışmasında finansal kiralama

işlemlerinin muhasebeleştirilmesi ve finansal raporlamasında kullanılacak yeni modelin işletmenin finansal tablo analizlerinde incelenen temel finansal oranlarında meydana getirebileceği değişiklikler ortaya konmuştur.

Çalışmanın ilk bölümünde finansal kiralama işlemlerine yönelik uluslararası finansal raporlama düzenlemeleri ve beklenen değişiklikler açıklanmıştır. İkinci bölümde literatür incelemesi yapılarak daha önce bu konuda ve bu konuya benzer alanlarda yapılan çalışmalara yer verilmiştir. Üçüncü bölüm bir havayolu işletmesinde yapılan vak'a çalışmasından oluşmaktadır. Son bölümde ise sonuç ve değerlendirmeler yer almaktadır.

1. Finansal Kiralama İşlemlerine Yönelik Uluslararası Finansal Raporlama Düzenlemeleri ve Beklenen Değişiklikler

Finansal kiralama işlemlerine ilişkin mevcut finansal raporlama standartlarından 1976 yılında FASB tarafından yayımlanan Finansal Muhasebe Standardı (FAS) 13 ve 1982 yılında IASB tarafından yayımlanan Uluslararası Muhasebe Standardı (IAS) 17 günümüze kadar değişikliklere uğramakla birlikte halen yürürlüktedirler. Bu mevcut standartlar sahiplik modeline göre yani kiralama sözleşmesinde risk ve faydanın devredilmesi durumunda bilançoda ilgili varlığın ve bu varlıktan doğan yükümlülüğün raporlanmasını esas alan yaklaşıma göre hazırlanmıştır (AAA FASC, 2011, s.862).

IASB tarafından hazırlanan Uluslararası Finansal Raporlama Standartları (IFRS) seti içerisinde yer alan IAS 17'de finansal kiralama "*bir varlığın mülkiyetine sahip olmaktan kaynaklanan her türlü risk ve yararların devredildiği sözleşme*" olarak ve faaliyet kiralaması ise "*finansal kiralama dışındaki kiralamalar*" olarak tanımlanmıştır (IAS 17, par.4).

FASB tarafından hazırlanan Finansal Muhasebe Standartları'nda benzer bir ayırım yapılmış ve kiralama işlemleri faaliyet ve finansal olarak sınıflandırılmıştır. Ancak FASB tarafından hazırlanan standartlar, IASB tarafından hazırlanan standartlar gibi ilke bazlı değil kural bazlıdır (Collins vd., 2012, s.682). Finansal kiralama konusu bu iki farklı yaklaşımın ortaya konduğu alanlardan biri olarak karşımıza çıkmaktadır. FASB tarafından hazırlanan FAS 13 içerisinde faaliyet kiralaması, finansal kiralama dışındaki kiralamalar olarak benzer bir tanıma sahip iken finansal kiralama için belli kriterler söz konusudur ve bu kriterlerden herhangi birinin sağlanması durumunda o kiralama finansal kiralama olarak kabul edilir. Söz konusu kriterler şunlardır (FAS 13, par.6):

- Malın mülkiyetinin kira süresi sonunda kiracıya devredilmesi
- Kiracıya kira süresi sonunda malı satın alma hakkı tanınması
- Kiralama süresinin malın ekonomik ömrünün % 75'inden daha büyük bir bölümünü kapsamaması
- Finansal kiralama sözleşmesine göre yapılacak kira ödemelerinin bugünkü değerlerinin toplamının malın gerçeğe uygun değerinin %90'ından daha büyük bir değeri oluşturması

Finansal kiralamaya ilişkin finansal raporlama standartlarında değişiklik yapılmasına yönelik ilk çalışma Avustralya, Kanada, Yeni Zelanda, İngiltere ve Amerika Birleşik Devletleri'ndeki muhasebe standartları kurullarındaki temsilcilerden oluşan ve G4+1 olarak adlandırılan grubun 1996 yılında yayımladığı tartışma bildirisidir (McGregor, 1996). Bu çalışmayı, yine G4+1 grubu tarafından 2000 yılında yayımlanan bildiri takip

etmiştir (Nailor ve Lennard, 2000). Bu bildirimlerde, mevcut standartlarda özün önceliği ilkesine uyulmadığı ve tüm kiralamaların bilançoda raporlanması gerektiği savunulmuştur.

18 Eylül 2002 tarihinde IASB ve FASB hazırladıkları finansal raporlama standartlarını yakınlaştırmak amacıyla Norwalk Anlaşması'nı imzalamış ve yüksek kaliteli ve uyumlu standartlar hazırlama konusunda niyetlerini açık bir şekilde ortaya koymuşlardır (FASB, 2002). Finansal kiralama standardı, IASB ve FASB tarafından üzerinde ortak çalışılan projelerden bir tanesidir. 19 Temmuz 2006 tarihinde IASB ve FASB tarafından oluşturulan ve 16 üyeden oluşan çalışma grubu yeni finansal kiralama standardı üzerinde çalışmaya başlamıştır. Üyeler arasında finansal tabloları hazırlayanlar, bağımsız denetçiler, finansal tablo kullanıcıları ve konunun uzmanları yer almaktadır. Ayrıca Avrupa Finansal Raporlama Danışma Grubu (European Financial Reporting Advisory Group) ve Uluslararası Menkul Kıymet Komisyonları Örgütü (International Organization of Securities Commissions) gözetim fonksiyonunu üstlenmiştir. İlk toplantısını Şubat 2007 tarihinde gerçekleştiren çalışma grubu, bu tarihten sonra periyodik olarak toplanmaya devam etmiştir. IASB ve FASB birlikte Mart 2009 tarihinde tartışma bildirisini yayımlamış ve 17 Temmuz 2009 tarihine kadar kamuoyunun görüşlerini toplamıştır. Daha sonra Ağustos 2010 tarihinde taslak standart yayımlanmış ve 15 Aralık 2010 tarihine kadar kamuoyunun görüşleri toplanmıştır. Tüm bu görüşler değerlendirilmiş ve taslak standart revize edilerek 16 Mayıs 2013 tarihinde yeniden yayımlanmıştır. Revize edilen taslak standart ile ilgili görüşler 13 Eylül 2013 tarihine kadar toplanmıştır.

IAS 17 ve FAS 13 içerisinde iki tip kiralamadan bahsedilmektedir. Bunlardan biri faaliyet kiralaması ve diğeri finansal kiralama. Eğer faaliyet kiralaması yapılırsa bu işlem bilanço dışında kalmakta ve sadece gelir tablosunda raporlanmaktadır. Finansal kiralamada ise işlem bilançoya da dahil edilmektedir. Bu standartların yerine yeni bir standart üzerinde çalışılmasının sebebi Ağustos 2010 tarihinde yayımlanan taslak standartta, mevcut standartlara göre faaliyet kiralaması ve finansal kiralama ayrımının sağlıklı şekilde yapılamadığı bazı durumlarda aynı kiralamanın farklı şekilde muhasebeleştirilmesine ve raporlanmasına sebep olabildiği şeklinde açıklanmıştır. Bu durum finansal tablo kullanıcılarının, finansal tablolar setinde faaliyet kiralaması işlemi ile karşılaştıklarında bu kiralamanın bilanço üzerindeki etkisini anlamak üzere finansal tablo dipnotlarını ve erişilebilen diğer bilgileri kullanarak bilançoda düzeltmeler yapmalarını gerektirmektedir (Subramanyam, 2014, s.152). IASB ve FASB'in finansal kiralama işlemlerine yönelik yeni bir standart üzerinde çalışmalarının temel sebebi finansal tablo kullanıcılarının bu ihtiyaçlarına cevap verebilmektir.

Ağustos 2010 tarihinde yayımlanan taslak standart, finansal kiralama işlemlerinin muhasebeleştirilmesinde ve finansal raporlamasında "kullanım hakkı" modelini ve finansal tablo dipnotlarında daha detaylı bilgi sunulmasını önermiştir. Kullanım hakkı modeline göre kiracı kiralama süresinin başlangıç tarihinde, kullanım hakkı verilen varlığı ve kira ödemelerine ilişkin borcu finansal tablosunda raporlamalıdır (IASB, 2010, par.10). Kullanım hakkı modeli bu yönüyle mevcut standartlarda esas alınan sahiplik modelinden farklıdır. Kullanım hakkı modeline göre ilgili varlık, kira ödemelerinin bugünkü değeri ile bilançoda raporlanır, dönemler boyunca amortismanına tabi tutulur ve değer düşüklüğü testine tabi olur (IASB, 2010, par.12-24).

Mayıs 2013 tarihinde revize edilerek yeniden yayımlanan taslak standart kullanım hakkı modeli önerisine devam etmiş ancak alternatif olarak 12 aydan daha kısa süreli

yapılan kiralalarda faaliyet kiralaması yaklaşımının kullanılabilceğini belirtmiştir (IASB, 2013, par.B45-B).

2. Literatür İncelemesi

Finansal kiralama işlemlerinin finansal raporlamasına yönelik beklenen değişiklikler ile ilgili literatürde değişik çalışmalar mevcuttur. Çalışmaların bir kısmı değişiklikleri ve bu değişikliklerin sebeplerini ele almakta ve bir diğer kısmı buna ek olarak söz konusu değişikliklerin finansal tablolar üzerindeki etkilerini incelemektedir.

Jamal ve Tan (2010) yaptıkları çalışmada finansal kiralama ile ilgili standartları belirterek kural bazlı standartlar kullanıldığında yöneticilerin şirket borçlarını bilanço dışında tutma eğiliminde olduklarını vurgulamışlardır. Bu nedenle ilke bazlı standartların finansal raporlama kalitesini artırdığını ileri sürmüşlerdir. İşletmeler faaliyetlerini yürütmek için gerekli olan yatırımlarını diğer finansman teknikleri yerine finansal kiralama ile yapmalarının nedeni ekonomik sebeplerin yanında finansal kiralamanın, işletmenin borçlarını bilanço dışında bırakmaya fırsat vermesi olarak açıklanmaktadır (Monson, 2001, s.279). FASB ve IASB bu görüşlere paralel şekilde üzerinde çalıştıkları yeni finansal raporlama standardını ilke bazlı olarak hazırlamaktadırlar. Hazırlanmakta olan yeni standart ile, kiralamada faaliyet ve finansal ayırımının ortadan kalkması ve kiralamadan doğan hak ve yükümlülüklerin bilançoda raporlanmasının sağlanması beklenmektedir (Knubley, 2010, s.324; Berberoğlu, 2011, s.2).

Bu gelişmelere paralel olarak, bilanço dışı finansman aracı olarak kullanılan faaliyet kiralamasının finansal raporlamasında yapılacak değişikliklerle birlikte finansal kiralama sektörünün, kiracı konumunda olan işletmeler için, cazibesinin azalacağı da belirtilmektedir (Ciesielski ve Weirich, 2010, s.54). Burada ortaya çıkan bir diğer durum da finansal tabloları hazırlayan yani kiracı pozisyonunda olan işletmeler ile finansal tablo kullanıcıları arasındaki çıkar çatışmasıdır. Hazırlanmakta olan yeni standardın bu çıkar dengesini dikkate alması gerekmektedir (Beattie vd., 2006, s.99). Örneğin kredi kullanmak isteyen bir işletmenin finansal tablo kullanıcısı konumunda olan bir banka, finansal tabloların dürüst biçimde sunulmasını yani gerçekte varolan tüm borçların bilançoda raporlanmasını bekleyecektir. Halbuki, finansal kiralama yerine faaliyet kiralaması yaklaşımıyla raporlama yapmak işletmenin borçlarını daha az göstererek kredibilitesini yükseltebilecektir.

Kullanım hakkı modelini öneren finansal kiralama ile ilgili yeni standart, ilgili varlığın ve bu varlıktan doğan yükümlülüğün bilançoda, bu varlıkla ilgili amortisman giderinin ve yükümlülüklerden kaynaklanan faiz giderinin gelir tablosunda raporlanmasını gerektirmektedir. Bu değişikliklerin finansal tablolarda özellikle faiz karşılama, kaldıraç ve kârlılık oranları üzerinde etkileri olması beklenmektedir (Singh, 2011, s.825). Bu yeni durum finansal oranların karşılaştırılabilirliğini önemli ölçüde artırmaktadır (Jennings ve Marques, 2013, s.52). Durocher ve Fortin (2009) yaptıkları çalışmada finansal oranlarda meydana gelebilecek bu değişikliklerin bankalar tarafından kredi taleplerinin değerlendirilmesi aşamasında, özellikle sermaye yapısı, likidite durumu, geri ödeme gücü ve risk belirleme gibi konularda etkili olacağını ortaya koymuşlardır.

İngiltere'de 1994 yılında 232 halka açık işletme üzerinde yapılan araştırmanın sonuçlarına göre, faaliyet kiralaması yoluyla edinilen varlıkların ve bu varlıklara ilişkin yükümlülüklerin bilançoda raporlanması yapıldığında, başka bir deyişle söz konusu varlıklar

aktifleştirildiğinde, işletmelerin gerçekte uzun vadeli borçlarının ortalama olarak %39'unu raporlamadıkları tespit edilmiştir (Beattie vd., 1998, s.253). 1995 yılında Yeni Zelanda Borsası'nda işlem gören 38 işletme üzerinde yapılan benzer bir çalışmada uzun vadeli borçların önemli şekilde artacağı ve bu durumun finansal oranlar üzerinde etkili olacağı belirtilmiştir (Bennett ve Bradbury, 2003, s.112). Almanya'da 2005 yılında halka açık 90 işletme üzerinde yapılan çalışmada, faaliyet kiralamasıyla edinilen varlıklar aktifleştirildiğinde, özellikle bilançoyla ilgili finansal oranların Alman Muhasebe Standartları'na göre hazırlanan finansal tablolarda, IFRS veya US GAAP uygulanarak hazırlanan finansal tablolara göre daha çok değiştiği gözlemlenmiştir (Fülber vd., 2008, s.140).

Amerika Birleşik Devletleri'nde 2009 yılında Fortune 500 listesine giren ilk 200 işletmeden seçilen 91 işletme üzerinde yapılan araştırmaya göre yeni standardın bu işletmelere uygulanması durumunda 29 işletmenin toplam borcunun en az %10 değişeceği ve 50 işletmenin toplam borcunun %5'ten daha az değişeceği tespit edilmiştir (Grossman ve Grossman, 2010, s.6). PricewaterhouseCoopers (2009) tarafından 2008 yılı finansal tabloları üzerinde 54 ülkede değişik sektörlerde faaliyet gösteren 3000 halka açık işletme üzerinde yürütülen araştırma sonuçlarına göre işletmelerin gelir tablolarında raporladıkları faiz giderinin %58 artabileceği ve bu faiz giderine sebep olan finansal kiralama borçlarının işletmelerin %24'ü için %25 artabileceği sonucuna ulaşılmıştır.

Havayolu işletmeleri uçaklar için yatırım yaparken finansal kiralama tekniğini finansman aracı olarak sıkça kullanmaktadırlar. Bu nedenle literatürde özellikle taşımacılık ve havayolu işletmeleri üzerinde yapılan çalışmalar da mevcuttur. Gritta ve Lipman (2010) Amerika Birleşik Devletleri'nde faaliyet gösteren havayolu işletmeleri üzerinde, daha önce 1974 ve 1994 yılında yaptıkları benzer çalışmalar ile karşılaştırmalı olarak, araştırma yapmışlardır. Buldukları sonuçlara göre havayolu işletmeleri finansal zorluklar yaşamaktadırlar ve bazı havayolu işletmeleri, kullandıkları uçakları faaliyet kiralama yerine finansal kiralama olarak bilançolarında raporladıklarında özsermayeleri eksi değerlere düşmektedir. Yine Amerika Birleşik Devletleri'nde taşımacılık sektörünü genel olarak inceleyen başka bir çalışmada, sektörde faaliyet kiralamasının finansal kiralamalaya oranının 18'e 1 olduğu ve bu durumun havayolu işletmelerinde 26'ya 1 değerine ulaştığı vurgulanmıştır. Aynı çalışmada verilen örnekte, 1973 yılında United Airlines bilançosunda 936 milyon \$ uzun vadeli borç yer aldığı ve özsermayenin 700 milyon \$ olduğu ve buna göre hesaplanacak borç/özsermaye oranının yönetilebilir olduğu belirtilmiş ancak faaliyet kiralamasından doğan 815 milyon \$ tutarındaki borcun bilançoda raporlanması halinde finansal tablo kullanıcılarının United Airlines'ın ciddi bir borç problemi ile karşı karşıya olduğunu görececeklerini vurgulamıştır (Tang ve Fiedler, 2010, s.463).

3. Bir Havayolu İşletmesinde Vak'a Çalışması

Vak'a çalışması Amerika Birleşik Devletleri'nin başlıca havayolu işletmelerinden biri olan Delta Havayolları'nın Amerikan Genel Kabul Görmüş Muhasebe İlkeleri'ne göre hazırlanmış finansal tabloları üzerinde yapılmıştır. Vak'a konusu olarak bu işletmenin seçilmesinde finansal kiralamaya göre faaliyet kiralamasını daha fazla tercih etmesi etkili olmuştur.

Delta Havayolları yaşadığı finansal zorluklar nedeniyle 2005 yılında iflas sürecine girmiştir. Delta Havayolları yürüttüğü reorganizasyon ve yeniden yapılandırma çalışmaları

ile 2007 yılında iflas sürecinden çıkmayı başarmıştır. Ayrıca 2008 yılında Amerika Birleşik Devletleri'nin önde gelen havayolu işletmelerinden biri olan Northwest Havayolları ile kendi çatısı altında birleşmiştir. 2008 ve 2009 yıllarını zarar ile kapatan işletme 2010 yılı itibarıyla yeniden kâr etmeye başlamıştır. 31 Aralık 2013 tarihi itibarıyla 78.000 civarında personeli ve filosunda 743 adet uçağı bulunmaktadır (Delta Havayolları, 2014).

Vak'a çalışmasında Delta Havayolları'nın yeniden kâr etmeye başladığı yıl olan 2010 yılı faaliyet raporunda yer alan bilgilerden, varsayımlarda kullanılmak üzere Finansal Kiralama ve Finans Vakfı'nın (ELFF) yapmış olduğu finansal analizlerden ve faaliyet kiralamasını finansal tablolarda kullanım hakkı modeli yaklaşımıyla raporlayabilmek için yapılması gereken hesaplamalarla ilgili olarak literatürde önerilen yöntemlerden yararlanılmıştır (Imhoff vd., 1991; Imhoff vd.1997; ELFF, 2011). Vak'a çalışmasının amacı finansal kiralama işlemlerinin muhasebeleştirilmesi ve finansal raporlamasında uygulanması beklenen kullanım hakkı modelinin işletmenin finansal tablolarında ve finansal oranlarında meydana getirdiği değişiklikleri ortaya koymaktır.

İşletmenin 2010 yılı faaliyet raporu incelendiğinde, finansal tablo dipnotlarında kiralamalara ilişkin gelecek beş yıl içerisinde yapacağı ödemelerin bilgisini sunduğu görülmektedir. Delta Havayolları'nın 113 adet finansal kiralaması yoluyla ve 111 adet faaliyet kiralamasıyla kullandığı uçağı bulunmaktadır. Buna ek olarak anlaşmalı taşıyıcılar aracılığıyla faaliyet kiralamasıyla kullandığı 540 adet uçağı bulunmaktadır. Tablo-1'de işletmenin finansal kiralamaya ilişkin ödemeleri ve iptal edilemez sözleşmelere dayalı faaliyet kiralamasına ilişkin ödemeleri yıllar itibarıyla yer almaktadır.

Tablo.1 Delta Havayolları'nın Finansal ve Faaliyet Kiralama Ödemeleri (Milyon \$)

Yıllar	Finansal Kiralama Ödemeleri	Faaliyet Kiralaması Ödemeleri
2011	214	1.420
2012	193	1.351
2013	160	1.320
2014	130	1.263
2015	124	1.169
2015 sonrası	404	8.423
Toplam	1.225	14.946

Tablo-1 incelendiğinde faaliyet kiralaması ödemelerinin finansal kiralamadan daha yüksek olması işletmenin kiralama yoluyla edindiği uçakları çoğunlukla finansal kiralama yerine faaliyet kiralaması olarak sınıflandırmayı tercih ettiğini ortaya koymaktadır.

Kullanım hakkı modeli uygulandığında işletmenin faaliyet kiralamasından doğan 2010 yılı kira gideri tutarının gelir tablosundan çıkarılması gerekecektir. Kira giderinin yerine kiralanan uçakların varlık olarak ve kira borcunun ise uzun vadeli borç olarak bilançoda raporlanmasından doğan amortisman gideri ve faiz gideri unsurları karşımıza çıkacaktır. Delta Havayolları'nın yapmış olduğu faaliyet kiralamalarını, kullanım hakkı modeline uygun şekilde, finansal tablolarda finansal kiralama şeklinde raporlayabilmek için faaliyet kiralaması ödemelerinin net bugünkü değerinin hesaplanması gerekmektedir. Tablo-2'de yapılan hesaplamalar sonucunda elde edilen veriler sunulmuştur.

Tablo.2 Faaliyet Kiralamalarının Finansal Kiralama Olarak Raporlama Hesaplamaları

Veriler (Milyon \$)		
Gelecekteki faaliyet kiralaması ödemelerinin net bugünkü değeri	=	10.769
2010 yılı amortisman giderindeki artış	=	794
2010 yılı faiz giderindeki artış	=	700
31.12.2010 itibarıyla varlıklardaki net artış	=	10.078
31.12.2010 itibarıyla borçlardaki net artış	=	10.269
31.12.2010 itibarıyla özsermayedeki net azalış	=	(191)

2011 yılı ve sonrasında yapılacak faaliyet kiralaması ödemelerinin net bugünkü değerinin hesaplanmasında iskonto oranının belirlenmesi ve finansal tablo dipnotlarında bilgisi verilmeyen 2015 yılı sonrası ödemelerin ne kadar süreceğinin bilinmesi önem arz etmektedir. İskonto oranı olarak aynı yıl daha önce yapılmış bir çalışmada kullanılan % 6,5 oranı esas alınmıştır (ELFF, 2011, s.21).

2015 yılı sonrasında faaliyet kiralaması ödemelerin ne kadar süreceği ise Imhoff vd. (1991; 1997) çalışmalarındaki hesaplama uygun şekilde yapılmıştır. Hesaplama için Tablo-1’de yer alan verilerden faydalanılmıştır. Buna göre, 2015 sonrasındaki faaliyet kiralaması ödemelerinin toplamının, 2011-2015 yılları arasındaki yıllık ortalama faaliyet kiralaması ödemesine bölünmesiyle gelecekteki faaliyet kiralaması ödemelerinin yaklaşık olarak 7 yıl (2016-2022 yılları arası) süreceği tahmin edilmiştir. Belirlenen ödeme süresi, iskonto oranı ve ortalama ödeme tutarı dikkate alınarak gelecekteki faaliyet kiralaması ödemelerinin net bugünkü değeri 10.769\$ olarak hesaplanmıştır.

Amortisman gideri ile, faiz giderinde meydana gelen artış ve oluşan ertelenmiş vergi varlığı verilerinin elde edilmesinde Finansal Kiralama ve Finans Vakfı’nın yaptığı analizden faydalanılmıştır (ELFF, 2011, s.29). Yapılan analizde amortisman gideri doğrusal amortisman yöntemine göre, faiz gideri % 6,5 ile faaliyet kiralaması ödemelerinin net bugünkü değerinin çarpılmasıyla ve ertelenmiş vergi varlığı vergi kuralları ile muhasebe ilkeleri arasındaki farklar dikkate alınarak hesaplanmıştır.

Faaliyet kiralamalarının finansal kiralama olarak raporlanması halinde varlıklardaki net artış, gelecekteki faaliyet kiralaması ödemelerinin net bugünkü değerinden dönemin amortisman giderindeki artış tutarının düşülmesi ve ertelenmiş vergi varlığının eklenmesi suretiyle bulunabilecektir (10.769\$-794\$+103\$=10.078\$). Borçlardaki net artış ise gelecekteki faaliyet kiralaması ödemelerinin net bugünkü değerinden, kiralamaya ilişkin 2010 yılında yapılan anapara ödemesinin düşülmesiyle bulunabilecektir (10.769\$-500\$=10.269\$). Varlıklar ve borçlardaki bu değişim karşısında özsermayede düşüş meydana gelmiştir (191\$).

Tablo-3’te Delta Havayolları’nın 31.12.2010 tarihli kısmi bilançosu yer almaktadır. Mevcut ve yeni durum karşılaştırılmasında görülebileceği üzere işletme mevcut durumda kiralama yoluyla edindiği uçakları çoğunlukla finansal kiralama yerine faaliyet kiralaması olarak sınıflandırmayı ve bu doğrultuda raporlamayı tercih ederek bilanço dışı finansman sağlamıştır.

Tablo.3 Delta Havayolları'nın 31.12.2010 Tarihli Kısmi Bilançosu (Milyon \$)

Delta Havayolları 31.12.2010 Tarihli Kısmi Bilançosu					
	Mevcut	Yeni		Mevcut	Yeni
Dönen Varlıklar	7.307	7.307	Kısa Vadeli Borçlar	11.385	11.385
Duran Varlıklar	35.881	45.959	Uzun Vadeli Borçlar	30.906	41.175
			Özsermaye	897	706
Toplam	43.188	53.266	Toplam	43.188	53.266

Tablo-4'te Delta Havayolları'nın 2010 yılı kısmi gelir tablosu yer almaktadır. Mevcut gelir tablosunda kira gideri raporlanırken yeni durumda kira gideri oluşmamakta ve bunun yerine amortisman giderinde ve faiz giderinde artış meydana gelmektedir. Ayrıca finansal kiralama yaklaşımıyla raporlama yapıldığında bu durum, özsermayedeki azalış ve oluşan ertelenmiş vergi varlığı arasındaki fark kadar ertelenmiş vergi geliri doğurmaktadır (Duke vd., 2012, s.60).

Tablo.4 Delta Havayolları'nın 2010 Yılı Kısmi Gelir Tablosu (Milyon \$)

Delta Havayolları 2010 Yılı Kısmi Gelir Tablosu				
	Mevcut		Yeni	
Gelirler		31.755		31.755
Faaliyet Giderleri		(29.538)		(29.760)
<i>Kira Gideri</i>		(1.200)		0
<i>Amortisman Gideri</i>		(1.511)		(2.305)
Faaliyet Kârı		2.217		1.995
<i>Faiz Gideri</i>		(1.185)		(1.885)
Diğer Giderler		(424)		(424)
Vergi Öncesi Kâr		608		314
Vergi		(15)		88
Net Kâr		593		402

Tüm bu bilgiler ışığında, Delta Havayolları'nın finansal tablolarını finansal kiralamaya ilişkin olarak önerilen yeni finansal raporlama yaklaşımı doğrultusunda hazırlaması durumunda finansal oranlarının önemli ölçüde değişeceği Tablo-5'te görülmektedir.

Tablo.5 Delta Havayolları'nın 2010 Yılı Başlıca Finansal Oranları

Finansal Oranlar	Mevcut	Yeni
<i>Borçlar / Özsermaye Oranı</i>	47.1	74.5
<i>U.V. Borçlar / Toplam Varlıklar Oranı</i>	% 72	% 77
<i>Faiz Karşılama Oranı [(Net Kâr + Faiz Gideri)/Faiz Gideri]</i>	1.5	1.2
<i>Faaliyet Kârı Oranı (Faaliyet Kârı / Net Satışlar)</i>	% 7	% 6
<i>Net Kâr Oranı (Net Kâr / Net Satışlar)</i>	% 2	% 1
<i>Özsermaye Kârlılık Oranı (Net Kâr / Özsermaye)</i>	% 66	% 57

Tablo-5'teki finansal oranlar incelendiğinde faiz karşılama, kaldıraç ve kârlılık oranlarının değiştiği görülmektedir. İşletmenin bilançoda raporlanan mevcut borçlarına faaliyet kiralamasından kaynaklanan borçlar eklendiğinde, borçların özsermayeye oranı ve bu borçlardan doğacak faiz gideri artmaktadır. İşletmenin sürekliliğine ilişkin riskler ortaya çıkabilecektir. Faiz karşılama oranındaki düşüş işletmenin kredibilitelerini düşürebilecektir. Faaliyet kiralaması yaklaşımıyla bilanço dışı tutulan uçaklar, bilançoda varlık olarak raporlandığında buradan doğacak olan amortisman giderleri ve borçlardan doğacak olan faiz giderleri kârlılık oranlarını azaltmıştır.

4. Sonuç ve Değerlendirmeler

Günümüzün yüksek rekabet içeren iş ortamında işletmeler, iktisadi kıymetleri satın alarak mülkiyetine sahip olabilecekleri gibi kiralararak sadece kullanım hakkına da sahip olabilmektedirler. Kiralamayı tercih eden işletmelerin karşısına iki tür kiralama çıkmaktadır: Faaliyet kiralaması ve finansal kiralama. Faaliyet kiralaması yapan işletmeler bilançolarında bu işlemden dolayı herhangi bir varlık ve yükümlülük raporlamamaktadırlar. Finansal kiralamada ise söz konusu iktisadi kıymet bilançoda bir varlık olarak ve bu varlığı edinmekten doğan borç ise yükümlülük olarak raporlanmaktadır. Finansal kiralama ile ilgili finansal raporlama standartlarında, raporlamaya ilişkin farklı modeller yer alması bazı durumlarda işletmelerin, “özün önceliği” ilkesine aykırı şekilde, kiralama işlemini olduğundan farklı raporlamalarına neden olabilmektedir.

Yapılan literatür çalışmasına göre işletmelerin eğilimi, kiralamalarını faaliyet kiralaması olarak sınıflandırma ve raporlama yönündedir. Bu şekilde aslında var olan bir yükümlülük bilanço dışında kalmaktadır. Böylece işletme bilanço dışı finansman sağlamış olmaktadır. Ancak bu durum finansal tablo kullanıcılarının anlaşılır, güvenilir, karşılaştırılabilir ve ihtiyaca uygun şekilde bilgi almalarına engel oluşturabilmektedir.

Bu gelişmeler karşısında IASB ve FASB 2006 yılında başladıkları ve halen ortaklaşa yürütmeye devam ettikleri çalışmada, tüm kiralamaların kullanım hakkı modeline göre yani tüm faaliyet kiralamalarının, 12 aydan kısa süreli olan kiralamalar hariç olmak üzere, finansal kiralama olarak muhasebeleştirilmesi ve raporlanmasını esas alan bir yaklaşıma doğru hareket etmektedirler. Buradaki amaç, tüm kiralamaların bilanço içerisine alınması ve dolayısıyla risklerin sadece finansal tablo dipnotlarında açıklanması yerine doğrudan bilançoda yükümlülük olarak yer almasıdır.

Bu çalışmada finansal kiralama işlemlerinin muhasebeleştirilmesi ve finansal raporlamasında değişiklikler açıklanmış ve söz konusu değişikliklerin finansal tablolar ve finansal oranlar üzerindeki etkilerini incelemek üzere bir havayolu işletmesi üzerinde vak'a çalışması yürütülmüştür. Vak'a çalışmasında, literatür çalışmasından elde edilen bilgilere uygun şekilde mevcut standarda göre yapılan finansal raporlama, varlıkların ve borçların olduğundan daha düşük raporlanmasına sebep olabilmektedir. Bu durum finansal tablo kullanıcılarının, faaliyet kiralamasının finansal tablolar üzerindeki etkilerini tahmin yaparak düzeltmelerini gerektirebilmektedir. IASB ve FASB çalışmalarını tamamlayarak nihai standardı yayımladıklarında bu sorunlar önemli ölçüde ortadan kalkabilecektir.

KAYNAKÇA

- AAA FASC, (2011). "A perspective on the joint IASB/FASB exposure draft on Accounting for Leases". *Accounting Horizons*, 25(4), 861–871.
- Beattie, V., Edwards, K., Goodacre, A. (1998). The impact of constructive operating lease capitalisation on key accounting ratios. *Accounting and Business Research*, 28(4), 233–254.
- Beattie, V., Goodacre, A., & Thomson, S. J. (2006). International lease-accounting reform and economic consequences: The views of U.K. users and preparers. *The International Journal of Accounting*, 41(1), 75–103.
- Bennett, B. K., & Bradbury, M. E. (2003). Capitalizing non-cancelable operating leases. *Journal of International Financial Management and Accounting*, 14(2), 101–114.
- Berberoğlu, D., (2011). Kiralama işlemleri nihai taslağı ile TMS 17 kiralama işlemleri standardının karşılaştırılması. *Türkiye Muhasebe Standartları Kurulu Uzman Çalışma Kağıdı*, Ankara.
- Ciesielski, J.T., & Weirich, T.R. (2010). New accounting for leases", *The Journal of Corporate Accounting & Finance*, Jan.-Feb.,45–54.
- Collins, D. L., Pasewark, W. R., & Riley, M. E. (2012). Financial reporting outcomes under rules-based and principles-based accounting standards. *Accounting Horizons*, 26(4), 681–705.
- Delta Havayolları, (2011). 2010 Yılı Faaliyet Raporu, Atlanta, Georgia. Çevrimiçi <http://ir.delta.com/stock-and-financial/sec-filings/default.aspx> (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2013).
- Delta Havayolları, (2014). 2013 Yılı Faaliyet Raporu, Atlanta, Georgia. Çevrimiçi <http://ir.delta.com/stock-and-financial/sec-filings/default.aspx> (Erişim Tarihi: 25 Şubat 2014).
- Durocher, S., Fortin, A. (2009). Proposed changes in lease accounting and private business bankers' credit decisions. *Accounting Perspectives*, 8(1), 9–42.
- Duke, J. C., Franz, D., & Hsieh, S. J. (2012). Evaluating constructive lease capitalization and off-balance-sheet financing: An instructional case with FedEx and UPS. *Accounting Perspectives*, 11(1), 57–69.
- Equipment Leasing and Finance Foundation, (2011). *Economic Impacts of the Proposed Changes to Lease Accounting Standards*. Washington, DC.
- Financial Accounting Standards Board, (1976). Accounting for Leases, Statement of Financial Accounting Standards No. 13. Stamford, Connecticut.
- Financial Accounting Standards Board, (2002). Norwalk Agreement, Çevrimiçi <http://www.fasb.org/news/memorandum.pdf>, (Erişim Tarihi: 5 Kasım 2013).
- Fülbier, R.U., Silva, J.L., & Pferdehirt, M.H. (2008). Impact of lease capitalization on financial ratios of listed German companies, *Schmalenbach Business Review*, 60, 122–144.
- Gritta, R., & Lippman, E. (2010). Aircraft leasing and its effect on air carriers debt burdens: A comparison over the past several decades. *Journal of the Transportation Research Forum*, 49(3), 101–110.
- Grossman, A.M., & Grossman, S.D. (2010). Capitalizing lease payments: Potential effects of the FASB/IASB plan. *The CPA Journal*, May, 6–11.

- Imhoff, E. A., Lipe, R. C., & Wright, D. W. (1991). Operating leases: Impact of constructive capitalization. *Accounting Horizons*, 5(1), 51–63.
- Imhoff, E. A., Lipe, R. C., & Wright, D. W. (1997). Operating leases: Income effects of constructive capitalization. *Accounting Horizons*, 11(2), 12–32.
- International Accounting Standards Board, (1997). International Accounting Standard 17 Leases, London.
- International Accounting Standards Board, (2010). Exposure Draft: Leases, London, Çevrimiçi <http://www.ifrs.org/Current-Projects/IASB-Projects/Leases/ed10/Documents/EDLeasesStandard0810.pdf>, (Erişim Tarihi: 10 Kasım 2013).
- International Accounting Standards Board, (2013). Exposure Draft: Leases, London. Çevrimiçi <http://www.ifrs.org/Current-Projects/IASB-Projects/Leases/Exposure-Draft-May-2013/Documents/ED-Leases-Standard-May-2013.pdf>, (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2014).
- Jamal K., & Tan, H. (2010). Joint effects of principles-based versus rules based standards and auditor type in constraining financial managers aggressive reporting. *The Accounting Review*, 85(4), 1325–1346.
- Jennings, R., & Marques, A. (2013). Amortized cost for operating lease assets. *Accounting Horizons*, 27(1), 51–74.
- Singh, A., (2011). A restaurant case study of lease accounting impacts of proposed changes in lease accounting rules, *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 23(6), 820–839.
- Knubley, R., (2010). Proposed changes to lease accounting, *Journal of Property Investment & Finance*, 28(5), 322–327.
- McGregor, W., (1996). Accounting for leases: A new approach, FASB, Çevrimiçi <http://www.ifrs.org/Current-Projects/IASB-Projects/Leases/Documents/FASBSR-1996-Leases-New-Approach.pdf>, (Erişim Tarihi: 5 Nisan 2013).
- Monson, D.W., (2001). The Conceptual Framework and Accounting for Leases. *Accounting Horizons*, Cilt:15, Sayı:3, s.275–287.
- Nailor, H., & Lennard, A. (2000). Leases: Implementation of a new approach, FASB, Çevrimiçi <http://www.ifrs.org/Current-Projects/IASB-Projects/Leases/Documents/FASBSR-2000-Leases-Implementation-Of-New-Approach.pdf>, (Erişim Tarihi: 5 Nisan 2013).
- PricewaterhouseCoopers, (2009). The future of leasing: Research of impact on companies financial ratios. Çevrimiçi <http://www.uic.edu/classes/actg/actg516tr/Readings/Off-BS/List.htm> (Erişim Tarihi: 1 Mart 2013).
- Subramanyam, K.R., (2014). *Financial Statement Analysis*, McGraw-Hill Education: New York.
- Tang, O., & Fiedler, B. (2010). Lease accounting and US transportation industry. *International Forum on Shipping, Ports and Airports*, Southwest Jiaotong Üniversitesi, Çin.