

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDA LOJİSTİK MALİYETLER¹

Savaş DURMUŞ²
Seçil ÖZTÜRK³

ÖZ

Ulaştırma sektörünün önemli bir alt sektörü olan hava taşımacılığı günümüzde önemli bir büyüklükle, dünyanın en büyük sektörlerinden birini oluşturmaktadır. Yaşanan küresel krizler her dönem bu sektörü yakından ilgilendirmiştir. Özellikle petrol fiyatları gibi sürekli artan maliyetler ve hızlanan rekabet, pazardaki değişiklikleri etkileyen temel faktörler olmuştur. Havacılık işletmeleri kontrol edebildikleri maliyetleri mümkün olan en düşük seviyeye çekmek için çeşitli stratejiler geliştirmektedir. Örneğin ‘charter’ tip hizmet veren bazı havayolu işletmeleri özellikle gelişmiş ülkelerde ciddi pazar paylarına sahip olmuştur. Bu sektör, büyük yatırımlara ve düşük kar marjlarına rağmen gün geçtikçe daha da gelişip dünyada ve Türkiye ekonomisinde önemli paya sahip olmaktadır. Bu nedenle, maliyet konusu hava taşımacılığı sektöründe en önemli faktörlerden biri konumuna gelmiştir. Hava taşımacılığı sektöründe özel işletmeler için olduğu kadar kamuya ait işletmeler için de maliyetlerin doğru şekilde belirlenmesi ve kontrolü önem kazanmıştır. Tüm işletmeler karşı karşıya kaldıkları maliyet unsurlarını açık bir şekilde tanımlamalı ve analiz etmelidirler.

Anahtar Sözcükler: Havayolu Taşımacılık Modelleri, Lojistik, Maliyet

COSTS of LOGISTICS in AIR TRANSPORTATION

ABSTRACT

Air transportation being the sub sector of transportation sector and currently at a considerable size is one of the biggest sector in the world. This sector concerns closely global crises being experienced in all terms. The rising costs, particularly oil prices, and increasing competition were fundamental factors affecting the changes in market. Air transportation companies have been developing various strategies in order to decrease the costs which can be controlled at the lowest level. For instance, some air transportation companies which serve like “charter” have had important market shares especially in developed countries. This sector growing day by day have had an important portion of Turkey and the world economy despite extensive investment and low profit margins. For this reason, the issue of cost have been one of the most important factors. Determining and controlling correctly the cost has been important for government companies as much as private sectors. All companies must clearly describe and analyze the cost elements experienced by them.

Key Words: Air Transportation Models, Logistic, Cost

Makale Geliş Tarihi: 12.08.2014

Makale Kabul Tarihi: 22.10.2014

¹Bu çalışma, 15-17 Mayıs 2014 tarihleri arasında düzenlenen III. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresinde sunulmuştur.

²Yrd.Doç.Dr.Savaş DURMUŞ, Kafkas Üniversitesi, Sosyal Bilimler MYO, Bankacılık ve Sigortacılık, sdurmus_75@hotmail.com

³Seçil ÖZTÜRK, Kafkas Üniversitesi, Sosyal Bil. Enst., Yüksek Lisans Öğrencisi secildurmus44@hotmail.com

GİRİŞ

Lojistik sözcüğü Türk Dil Kurumu tarafından; “*Savaşta veya harekâta askerlik mesleğinin çok yönlü (askeri personel, teçhizat, madde ve malzemenin tedariki, depolanması ve ulaştırılması ile ilgili çabaların yürütülmesi ile ilgili) görevlerini yerine getiren askeri bilim*” olarak tanımlanmaktadır (TDK-14.05.2013). Başka bir ifadeyle lojistik, bir eylem (operasyon) ile ilgili tüm detayların üzerinde çalışılması faaliyetidir (<http://www.britannica.com>). Lojistiğin daha çok askeri bir kavram olarak öne çıkmasının nedeni; lojistik kavramının kökeninde savaşların ve hayatta kalma mücadelelerinin görülmesidir.

Lojistiğin işletmecilik alanındaki tanımına bakıldığında, lojistik sektörünün uluslararası organizasyonu olan Tedarik Zincir Yönetim Uzmanları Konseyi (TZYUK) (The Council of Supply Chain Management Professionals: CSCMP) tarafından yapılan tanım öne çıkmaktadır. Bu tanıma göre lojistik; tüketici ihtiyaçlarını tatmin etmek amacıyla hammaddenin, süreç içindeki envanterin, nihai ürünün veya ilgili bilginin, çıkış noktasından nihai tüketim noktasına kadar etkin ve masrafları en aza indirilmiş bir şekilde varabilmesi için yapılan planlama, uygulama ve kontrol süreci olarak tanımlanmaktadır (<http://www.logisticsworld.com/logistics.htm>).

Lojistik kavramının önem kazanmasının ardındaki temel neden; işletmecilerin üretimini yaptıkları doğru ürünü, doğru zamanda, doğru yere hasarsız bir şekilde ulaştırma hedefleri ile lojistiğin ürün yaşam seyrinin önemli bir “değer yaratıcı faaliyeti” olarak görülmeye başlaması olmuştur. Öte yandan tüketiciler de lojistiğin daha yüksek müşteri tatmini sağladığını görmeye başlamışlardır.

İş çevrelerinde her geçen gün daha fazla kabul görmeye başlayan lojistik, günümüzde e-lojistik boyutuyla da ihtiyaç duyulan karmaşık enformasyon, iletişim ve kontrol sistemlerinin de içinde yer aldığı mal, hizmet, bilgi ve sermaye akımının yönetim süreci haline gelmiştir.

Başarılı bir işletme yönetimi elinde bulundurduğu kaynakları en verimli şekilde nasıl gelire dönüştüreceğinin hesabını ve uygulamasını yapar. Verim ürün ya da hizmetlerin müşteri memnuniyetini karşılayabilecek duruma getirilirken gerekli katma değer söz konusu ürün ya da hizmete kazandırılması ve bunun en düşük maliyetle yapılması olarak açıklanabilir. Daha açıklayıcı bir şekilde anlatmak gerekirse, hammadde yeni bir kullanım kazandırılmak üzere üretim işleminin yapılacağı yere taşınır. Bu işlemden sonra hammaddeye yeni bir kullanım şekli kazandırılır. Ancak, yeni bir kullanım şekli kazandırılmış olan hammaddenin, yani ürünün, son kullanıcıya, yani müşteriye ulaşana kadar nihai kullanım kazandığından bahsetmek olası değildir. Söz konusu ürünün tam anlamı ile kullanım kazanması, bu ürüne yer ve zaman katma değerlerinin de kazandırılması ile gerçekleşir. Nihai ürün, müşterisi ile buluşturulmak üzere beklemeye alındığında, yani stoklandığında zaman, taşındığında ise yer değer kazanır. Bir sonuca varılacak olursa, lojistik hammaddenin alım aşamasından, ürünün kullanıcıya teslimine

kadar bir işletmenin elinde bulundurduğu kaynaklarını gelire dönüştürme evresinin her aşamasında yer almaktadır. Dolayısıyla, dönüşüm faaliyetinin vazgeçilmez bir parçası olan lojistik faaliyetinde sağlanan verimin ve diğer işlemlerle sağlanan koordinasyonun derecesi söz konusu dönüşüm faaliyetini doğrudan etkiler (Gottorna, 1996).

1. HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI ve TÜRKİYE’NİN SEKTÖRDEKİ DURUMU

Hava taşımacılığı kavramı genel olarak havayolu taşımacılığı ve genel havacılık faaliyetlerini kapsamaktadır. Genel havacılık nispeten küçük hava araçları kullanılarak, ticari ya da ticari olmayan bir amaç ile yapılan havacılık faaliyetleridir. Eğitim amacı ile yapılan uçuşlar, hava taksi uçuşları, zirai ilaçlama, yangınla mücadele, arama kurtarma ve sportif amaçlı uçuşlar genel havacılık faaliyetlerine örnektir (Ender, 2002).

Havayolu taşımacılığı kavramı ise ticari bir amaç barındırmaktadır. Havayolu taşımacılığı; hava araçlarıyla tarifeli veya tarifesiz olarak yolcu, yük ve postanın taşınmasıdır. Havayolu taşımacılığı yapan havayolu işletmeleri çeşitli büyüklüklere sahiptir. Bu işletmelerden bazıları yüzlerce uçaktan oluşan filolarıyla bir günde binlerce sefer yapan çok büyük havayolu işletmeleridir. Bazıları ise küçük tek bir uçakla yılın sadece belirli aylarında operasyon yapan havayolu işletmeleridir. Bu bağlamda havayolu taşımacılığı kavramı çok geniş bir yelpaze durumundadır. Havayolu taşımacılığı sektörü bu geniş yelpaze ile sahip olduğu çok büyük uçuş ağı sayesinde şehirleri, ülkeleri ve kıtaları birbirine bağlamaktadır (Wells, 1999: 25). Sektörün önemi de bu özelliğinden ileri gelmektedir.

Globalleşen ekonomi, sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel gelişmeler, dünya ticaret hacmindeki artışlar, küreselleşme, insanların konfora ve zamana daha fazla ihtiyaç duymaları gibi nedenlerle havayolu yolcu ve kargo taşımacılığı son yıllarda hızla gelişen taşıma türü konumuna sahip olmuştur. Bir hizmet sektörü olan hava taşımacılığında ülkelerin bu sektörden kazanç elde etme yarışı ve bu yarışta katetmeye çalıştıkları yol, neredeyse bütün ülkelerin bu ulaşım türüne daha fazla yatırım yapma yarışını da beraberinde getirmektedir. Bugün itibarıyla; dünyada farklı niteliklerdeki mevcut havaalanı sayısı yaklaşık 14.000 civarındadır. Bunlardan 836 tanesi uluslararası nitelikli havaalanıdır. Dünyada tüm bu havaalanlarını bir günde kullanan yolcu sayısı 13,2 milyar; yıllık ise 4,8 milyar civarındadır.

IATA tarafından yayımlanan 2010 yılı talep istatistikleri sonucuna göre, uluslararası tarifeli hava trafiğinde yolcudaki %8,2; yükte ise %20,6 artış kaydedilmiştir. Talepteki büyüme kapasiteyi geçmiş, yolcudaki %4,4; kargoda ise %8,9 büyüme gerçekleşmiştir. 2009 ile kıyaslandığında ortalama yolcu yükü %2,7 artış ile %78,4; nakliye yükü ise %5,2 artış ile %53,8 olmuştur.

Türkiye’de son 5 yıl içinde ülke gayrisafi yurt içi hâsılasına ortalama %14 katkıda bulunarak Türkiye ekonomisinde önemli bir yere sahip olan ulaştırma sektöründeki talep, yaklaşık %8 gibi önemli oranda artmıştır. Bu büyümenin içinde karayolu için talep yıllık

%7,6 demiryolu taşımacılığı talebi yıllık %2, denizyolu taşımacılığı %5 artış gösterirken, hava taşımacılığındaki talep yıllık %16'dan fazla bir artış göstermiştir. Bu rapor sonucundan anlaşıldığı üzere, talep anlamında en fazla büyüme havayolu taşımacılığında gerçekleşmiştir.

Aynı zamanda bu artış; sivil havacılığın, öncelikli olarak Türkiye'nin ticari faaliyetlerinde önemli bir rol oynadığının ve dünya çapında en hızlı gelişen pazarlar arasında yer aldığı bir göstergesidir. Ülkemizde son yıllarda gelişen bu sektörün ülke itibarının ve bilinirliğinin artmasında da önemli bir role sahip olduğunu söyleyebiliriz.

Türkiye'de 2002 yılında toplam 532531 olan havayolu trafiği, 2010 yılına kadar %127,8 büyüyerek 1213125'e ulaşmıştır. 2010 yılında toplam uçak trafiğinin 497862'si (%41,04 pay ile) iç hat uçuşlardan, 421.549'u (%34,75 pay ile) dış hat uçuşlardan ve 293.714'ü de (%24,21 pay ile) üst geçişlerden oluşmaktadır. 2010 yılında dış hat yolcu trafiği 52,22 milyon ile toplam yolcu trafiğine oranla %50,8 paya sahip iken, iç hat yolcu trafiği 50,58 milyon ile %49,2 paya sahiptir. 2002'de iç hat yolcu trafiğinin payı %25,84'ten önemli derecede artarak 2010 yılında %49,2'ye ulaşmıştır. Bu gelişim esasen, toplam ekonomik gelişimle birlikte havayolu ve iç hat havaalanlarının sayısındaki artışa neden olan ülkedeki havacılık sektörünün serbestleşmesinden kaynaklanmıştır.

Genel ekonomideki gelişmeler, finansal krizden gelişmiş ülkelere nazaran daha az etkilenilmiş olması, iç hat havalimanı sayısının sürekli ve kısa sürede artış göstermesi Türkiye'ye havacılık sektöründe dünyanın önemli ülkelerinden bir tanesi olması yolunda çok önemli adımlar attırıştır. Bu bağlamda Türk Hava Yolları'nın Türkiye'nin dünyaya açılan en önemli markalarından olduğunu ve sektörün altyapısının ülkemizde oldukça sağlam olduğunu görebilmekteyiz (TUİK, 2013).

1.1.Türkiye Havayolu İstatistikleri

Günümüzde, Türkiye havayolu istatistiklerini incelendiğinde; uçak sayısı, koltuk kapasitesi, iç hat ve dış hatta taşınan yük, iç hat ve dış hat uçak trafiği, iç hat ve dış hat yolcu sayısında sürekli bir artışın olduğu 2010 ve 2011 yılları arasında da bu artışın devam ettiği görülmektedir. 2010 yılında 332 olan uçak sayısı 2011'de 349'a yükselmiştir. Yine aynı şekilde taşınan yük de bir yıl içerisinde iç hatta 63125 ton; dış hatta ise 165273 ton artmıştır. Uçak trafiği de diğer kalemler gibi iç hatta 81626 adet, dış hatta ise 41332 adet artmıştır. İç hatta yolcu sayısı 7682898 artarken, dış hatlarda 7137179 kişi artış göstermiştir. Bu noktada önemli olan bir husus da, küresel krizin etkilerinin en yoğun olduğu dönemde dahi havacılık sektörünün ülkemizdeki büyüme göstergelerinin sürekli artış içinde olmuş olmasıdır (TUİK, 2013).

Yıllar itibari ile uçak sayıları incelendiğinde sayının 2001-2011 döneminde her yıl toplamda artış gösterdiği görülmektedir. Türkiye havacılık sektörü, yolcu ve kargo taşımacılığında her yıl uçak sayısını artırarak büyüme göstermiştir.

Tablo incelendiğinde yolcu ve kargo uçağı sayılarındaki artışın, zaman içinde insan ve yük oranlarında da artışa neden olduğu görülmektedir.

Tablo 1: Türkiye Havayolu İstatistikleri

	2010	2011
Uçak Sayısı	332	349
Koltuk kapasitesi	57 899	61 695
İç hat taşınan yük (ton)	554 710	617 835
Dış hat taşınan yük (ton)	1 466 366	1 631 639
İç hat uçak trafiğı (adet)	497 862	579 488
Dış hat uçak trafiğı (adet)	421 549	462 881
İç hat yolcu sayısı	50 575 426	58 258 324
Dış hat yolcu sayısı	52 224 966	59 362 145

Kaynak: TÜİK, 2013.

Tablo 2: 2008-2011 Uçak Sayısı⁴

Yıllar	Yolcu Uçağı	Kargo Uçağı
2008	233	29
2009	248	51
2010	306	26
2011	323	26

Kaynak: TÜİK, 2013.

Tablo 3: Yolcu ve Taşınan Yük Sayısı (2004-2011)

Yıllar	Yolcu Sayısı	Taşınan Yük (Ton)
2004	44789140	1126107
2005	54525727	1249555
2006	58778131	1279340
2007	66461973	1447603
2008	74968329	1534619
2009	78742075	1597699
2010	102800392	2021076
2011	117620469	2249473

Kaynak: TÜİK, 2013.

2. HAVAYOLU ŞİRKETLERİNDE MALİYETLER VE SINIFLANDIRMALARI

Maliyet, elde edilen ürünün, meydana gelmesi ve pazarlanabilmesi için kullanılan ara malların ve unsurların parasal ifadesidir. Maliyet kelimesi, çeşitli gayelere göre bedel ve karşılık anlamında kullanılmakla birlikte, çoğunlukla bir işletmeye belli bir mal, hizmet veya faktör şeklinde sunulan girdilerin, işletmeye olan yükü anlamını taşır. Bir işletmenin ürettiğı mal ve hizmetler için katlanılan maliyetin genelde iki kaynağı bulunmaktadır. Bunlardan birincisi değişken giderler, ikincisi sabit giderlerdir

⁴ 31.12.2008-31.12.2011 Tarihi itibariyle Türk tescilinde bulunan uçak sayılarıdır.

(<http://tr.wikipedia.org/wiki/Maliyet>). Maliyet fayda yaratılması amacı ile üretim faktörlerinin tüketilmesidir (Altuğ, 1996: 16).

Diğer sektörlerde olduğu gibi havacılık sektöründe de faaliyetlerin yürütülebilmesi için yapılan masraflar, şirket stratejisi ve alınacak kararlarda oldukça önemli bir faktördür. Havayolu şirketlerinde maliyetler ürün veya hizmetin fiyatını belirlemede etkin olmakla birlikte, şirketin rekabet gücünün de önemli bir göstergesidir. Bir havayolu şirketinde maliyet sınıflandırması, farklı amaçlar için çeşitli şekillerde yapılabilmektedir. Havayolu şirketlerinde yapılacak planlama ve alınacak kararlarda maliyet bilgilerine duyulan ihtiyaç üç nedenle ortaya çıkmaktadır. Bunlardan ilki havayolu işletmelerinin, toplam giderlerini yönetim kararları ve muhasebe aracı olarak farklı gider kategorileri içinde ayrıntılı olarak görmek istemeleridir. Bu sayede maliyetlerde zaman içinde meydana gelen değişiklikler ve eğilimler tespit edilebilir. Havayolu şirketleri, uçuş operasyonları ve yolcu hizmetleri gibi şirketin esas faaliyet alanlarındaki maliyetleri ölçerek işletme karı veya zararını, işletme dışı kar veya zarardan ayırabilir ve buna göre planlama yapabilir. İkinci önemli neden ise yapılacak yatırımlardır. Uçak alımları veya uçuş ağına eklenecek yeni bir hat için maliyet saptama aşamasında maliyet bilgilerinin detayına ihtiyaç duyulmaktadır. Havayolu şirketlerinde maliyet kalemlerinin belirlenmesinin üçüncü ve belki de en kritik nedeni, şirketlerin uyguladıkları fiyat politikalarıdır. Kar marjı nispeten düşük olan havacılık sektöründe, maliyet analizi yapılmadan belirlenen ücret seviyeleri zararlı sonuçlanabilir. Ne var ki bu üç amacı aynı anda yerine getirebilen tek bir gider sınıflaması yoktur. Örneğin, genel yönetim amaçları için geliştirilmiş bir gider sınıflandırması, bir fiyatlama stratejisi olarak işe yaramayabilir. Bu sebeple havayolu şirketleri, farklı konularda alınacak kararlarda belirleyici olması amacıyla iki veya daha fazla yolla gider sınıflandırması yaparlar. Taşımacılık şirketleri, çoğunlukla ICAO tarafından belirlenmiş maliyet sınıflandırmasını örnek alır. Diğer yandan havayolu şirketinin ülkesindeki muhasebe uygulamaları da maliyet sınıflandırma yaklaşımlarında etkili olmaktadır (Doganis, 2004: 24).

Havayolu şirketlerinde her alanda belirlenecek stratejilere ve alınacak kararlara hizmet edebilecek tek bir gider sınıflaması bulunmamaktadır. Bu sebeple birçok havayolu, giderlerini farklı bakış açılarına göre yönetimin değişik safhalarında kullanılmak üzere çeşitli şekillerde sınıflamaktadır. Ancak havayolu şirketleri, maliyet sınıflandırmasında genel bir uygulama olarak toplam giderleri faaliyet giderleri ve faaliyet dışı giderler olarak ayırırlar (Oum ve Yu, 1998: 98). Bu sayede şirketin asıl faaliyet konusu olan uçuş operasyonları ve bu operasyonların gerçekleşmesi için katlanılan tüm masraflar belirlenmiş olur. Faaliyet giderlerini, faaliyete konu olmayan diğer giderlerden ayırmak şirketin gelir yönetimi politikalarını da yakından ilgilendirir. Zira hat bazında yapılacak maliyet analizleri ile her bir hattın kendi operasyonel giderlerini karşılayıp karşılamadığı tespit edilerek gelecekle ilgili kararlar alınabilir.

Havayolu şirketlerinde faaliyet giderleri, kendi içinde direkt ve dolaylı faaliyet giderleri olarak bölümlendirilebilir. Direkt faaliyet giderleri uçuş operasyonlarının

gerçekleştirilmesi için katlanılan tüm masrafları ifade eder. Dolayısıyla uçuş gerçekleşmediği sürece direkt faaliyet gideri söz konusu olmaz. Bu giderler; uçuş ekibi ücretleri, yakıt ve yağ giderlerini, uçak bakım ve amortisman giderlerini içermektedir. Dolaylı faaliyet giderleri ise kısaca uçuş operasyonlarının gerçekleşmesiyle doğrudan ilgili olmayan giderler olarak tanımlanabilir. Bu giderler uçaktan ziyade yolcuyla ilgili, yolcu hizmetleri giderleri, biletleme ve uçuş giderleri, istasyon ve yer hizmetleri giderlerinin yanında ayrıca genel yönetim giderlerini de kapsar. Bu sınıflandırma yöntemi havayolları tarafından genel kabul görmüş olsa da, uygulama sırasında bazı farklılıklar ortaya çıkabilmektedir. Örneğin bakım yönetimi ve kabin ekibinin giderleri gibi bazı gider kalemleri bazı havayolu işletmeleri tarafından direkt gider olarak sınıflandırılırken diğerleri tarafından dolaylı gider olarak nitelendirilebilir (Şengür, 2004: 65).

2.1. Maliyet Kavramının Havayolu İşletmelerinde Önemi

Havacılık sektörü büyük yatırımlara ve elde ettikleri düşük kar marjlarına rağmen her geçen gün daha da gelişip dünyada ve ülkemiz ekonomisinde önemli paya sahip olmaktadır. Bu gelişimle birlikte havacılık sektöründe faaliyet gösteren işletmeler, kendi bünyelerinde varlıklarını sürdürebilmek ve kâr maksimizasyonunu gerçekleştirmek amacıyla kaliteden de ödün vermeden maliyet unsurlarını kontrol altında tutmayı ve gerçekleştirebilirlerse maliyetlerini azaltmayı hedeflemektedirler.

Bu durum özel sektörde faaliyet gösteren şirketlerde olduğu gibi kamu sektöründe faaliyet gösteren şirketler için de geçerlidir. Ülkemizin yaşadığı ağır ekonomik krizler ve GSMH'mize oranla çok yüksek olan borç yükünün en büyük sorumlusu olarak gösterilen kamu açıkları, toplumun kamu kurum ve kuruluşlarının yöneticilerinden beklentileri de değiştirmiş, bu kurum ve kuruluşların görevlerinin sadece kamu hizmeti sunmak değil, aynı zamanda maliyetlerini minimize etmeleri olduğu görüşü toplumda genel kabul görür hale gelmiştir. Söz konusu durum Türkiye'de olduğu kadar dünya üzerindeki bayrak taşıyıcısı durumundaki diğer kamu şirketleri içinde geçerlidir. Bu durum sonucunda maliyetlerin doğru şekilde belirlenmesi ve kontrolü özel işletmeler için olduğu kadar kamuya ait işletmeler için de büyük önem kazanmıştır; tüm işletmeler karşı karşıya oldukları maliyet unsurlarını doğru şekilde tanımlamalı ve analiz etmelidirler.

Diğer taraftan maliyetlerin yerinde ve doğru analizi ile birlikte özellikle özelleştirme sektöründeki şirketler öncelikle ana faaliyetleri olan yolcu taşımacılığına yönelmekle birlikte diğer birimlerini ise kendi başlarına kar temin edebilen kar odakları haline getirip getirmeme kararına varmaktadırlar. Maliyetlerin analizine göre birimlerini ayırma kararı aldıklarında ise öncelikle kargo, ikram, teknik, bilgi işlem, iç hatlar vs. gibi birimlerini yine maliyet analizlerinin ışığında verimli bir yapıya kavuşturarak özelleştirmektedirler.

2.2. Faaliyet Giderleri

Havayolu işletmelerinin, işletme konusuyla bağlantılı olarak oluşan tüm giderler faaliyet giderleri olarak; uçuş operasyonlarının gerçekleşmesi için katlanılan tüm masraflar direkt faaliyet giderleri ve yerde oluşan masraflar da dolaylı faaliyet giderleri

olarak tanımlanmıştı. Bu giderlerin hangi kalemlerden oluştuğu tabloda görülmektedir (Doganis, 2002: 23).

Direkt Faaliyet Giderleri

i. Uçuş Operasyonu Giderleri:

Uçuş mürettebat maaşları ve giderleri

Yakıt ve yağ giderleri

Havaalanı ve yol ücretleri

Uçak sigortası,

Uçuş donanımının/ekibinin kirası ve Onarım Giderleri

ii. Bakım:

Mühendislik personel giderleri

Yedek parça kullanımı giderleri

Bakım yönetimi giderleri

iii. Amortisman Giderleri:

Uçuş donanımı amortismanı

Yer tesis ve ekipmanları amortismanı

Ek amortismanlar

Geliştirme giderlerinin ve personel eğitiminin amortismanı

Dolaylı Faaliyet Giderleri

i. İstasyon ve Yer Giderleri

Yer personeli giderleri

Bina ve teçhizat bakım giderleri

Ulaşım giderleri

Dışarıdan alınan yer hizmetleri ücretleri

ii. Yolcu Hizmetleri Giderleri

Kabin ekibi ücret ve giderleri

Diğer yolcu hizmetleri giderleri

Yolcu sigortaları

iii. Biletleme, Satış ve Tanıtım Giderleri

iv. Genel ve Yönetim Giderleri

v. Diğer Faaliyet Giderleri

2.2.1. Direkt Faaliyet Giderleri

Havayolu taşımacılığında operasyonlarının temelini oluşturan uçağın uçuşuna ilişkin giderler direkt faaliyet giderlerini oluşturur. Bu giderler büyük ölçüde uçulan uçak tipine bağlıdır. Bunlar üç ana başlık altında toplanabilir.

i. Uçuş Operasyonu Giderleri

Uçuş operasyonu giderleri bütün havayolu şirketlerinde, direkt faaliyet giderleri içinde en büyük kalemi oluşturmaktadır. Uçuş operasyon giderlerinin faaliyet giderleri içinde büyük bir parçayı oluşturmasının nedeni ise uçuş mürettebatına ödenen maaşlar ile yakıt ücretlerinin bu maliyet kalemi içinde olmasıdır. Uçuş operasyonu giderlerinin büyük bir parçası olan uçuş ekibi giderleri sadece uçuş ekibine ödenen ücretler değil aynı zamanda bununla ilgili tüm diğer yolluklar, seyahat masrafları, sigorta ve diğer sosyal güvence ödemelerini de içermektedir.

Bu maliyet kalemi içinde bulunan diğer önemli gider unsuru olan yakıt giderleri ise uçak tipi ve uçulan mesafe ile yakından ilgilidir. Aynı şekilde zaman zaman oluşan olumsuz hava koşulları nedeniyle uçakların planlanan rotasyonun dışına çıkması da yakıt masraflarını artıran bir unsur olabilmektedir. Burada yer alan bir diğer önemli maliyet unsuru havaalanı ve hat ücretleridir. Ancak ICAO bu gideri dolaylı faaliyet gideri olarak yer ve istasyon giderlerinin altında sınıflandırmaktadır. Bu kalem içinde yer alan diğer giderler, uçak sigorta giderleri ile uçak ve uçuş ekibi kiralaması giderleridir. Ancak kiralama giderleri bazı havayolu işletmeleri tarafından amortisman giderleri içerisinde gösterilmektedir.

ii. Bakım Giderleri

Havayolu şirketlerinde uçuş emniyeti bakımından hayati önem taşıyan bakım ve onarım faaliyetleri, toplam maliyetler içinde önemli bir parçayı oluşturur. ICAO uygulamaları en hafif bakımdan, en ağır bakım ve onarım faaliyetleri için yapılan tüm masrafları tek bir maliyet kalemi altında toplamaktadır. Bu maliyet kalemine bakım ve onarım faaliyetlerin gerçekleşmesi için gerekli tüm tesis, teknik ve idari personel ile değişen ve onarılan parçaların giderleri de dahil edilir. Geleneksel havayolu şirketlerinin genellikle kendi bünyesinde gerçekleştirdikleri bakım onarım faaliyetleri, bazı havayolu şirketlerinde dışardan hizmet almak yoluyla başka şirketlere de yaptırılmaktadır. Böyle durumlarda hizmet alınan şirkete yapılan ödemeler de bakım giderleri içerisinde gösterilmektedir.

Havayolu işletmeleri arasında farklı uçak tipleri için yapılan bakım giderlerini ayrı ayrı hesaplamak da sık rastlanılan bir uygulamadır. Bu sayede havayolu işletmeleri sahip oldukları her bir uçak tipi için yapılan bakım ve onarım masrafları arasında karşılaştırma

yapabilmektedirler.

iii. Amortisman ve Kira Giderleri

Uçuş ekipmanlarının amortisman ve kira masrafları da direkt faaliyet giderlerine konu olmaktadır. Havayolu şirketleri %0-15 arası kalan değere göre eşit tutarlı yıllık amortisman ayırmaktadırlar. Amortisman periyodu genellikle büyük gövdeli uzun menzilli uçaklar için 14-16 yıl, daha küçük ve kısa mesafe uçakları için 8-10 yıl civarındadır. Ancak uygulamada bazı farklılıklar söz konusu olabilmektedir. Örneğin bazı havayolu şirketleri amortisman ayırırken uçağın satın alım fiyatını, bazıları ise bugünkü pazar fiyatını dikkate almaktadırlar. Uçağın bugünkü fiyatı üzerinden amortisman ayıran havayolu şirketleri, yeni uçak alımı için kenara daha fazla para ayırabilmektedirler. Bu iki değişik uygulama şirketlerin muhasebe politikalarıyla ilgilidir. Diğer yandan bazı havayolu şirketleri, uçuş ağına yeni bir hat ekleme ve yeni uçak alımıyla ilgili giderler ile belirli bir uçak tipinde hizmet vermek üzere sertifika eğitimi verilen uçuş ekibinin eğitim masraflarını da amortisman tabi tutmaktadırlar. Bu uygulamadaki amaç bu masrafları da yıllara yaymaktır.

Filolarında tek tip uçak bulunduran havayolu işletmelerinde ise hepsinde sabit olan aylık kira bedelleri ve yıllık amortisman giderleri aynıdır.

ICAO uygulamasında uçuş ekipmanları dışında, yer ekipmanları amortismanları da bu gider kalemi içerisinde gösterilmektedir. Ancak yer ekipmanları giderleri eğer sadece belirli bir uçak tipine hizmet vermiyorsa doğrudan uçuş operasyonları ile ilgili değildir.

2.2.2. Dolaylı Faaliyet Giderleri

Dolaylı faaliyet giderleri; yer veya terminal giderlerini ve genel giderleri kapsamaktadır. Bu giderler için “dolaylı veya yer” terimleri kullanılmaktadır, çünkü yer giderlerinin çoğu uçağın asıl faaliyet konusu olan uçuş operasyonlarının gerçekleştirilmesiyle değil trafiğin miktarıyla ilgilidir (O’Connor, 2001: 32). Dolaylı faaliyet giderleri genel olarak beş ana katagoride incelenebilir;

i. İstasyon ve Yer Giderleri

İstasyon ve yer giderleri, havayolu şirketlerinin havaalanlarında alınması gerekli olan tüm hizmetler için yapılan masrafların toplamıdır. Bu gider kalemi, yer hizmetleri şirketlerine ödenen ücretleri, yer hizmetleri personelinin maaşlarını, araç ve teçhizat bakım giderlerini, bekleme salonlarının kira bedellerini ve diğer havaalanı ücretleri ile ilgili giderlerini kapsamaktadır. Ayrıca yer ekipmanları, yer araçları, bina ve ofis giderleri de bu maliyet kalemine dahil edilmektedir. Her bir bina ve ekipmanların her türlü sigorta ve bakım giderleri ile bunlar için ödenen kira bedelleri de bu gider kalemi içerisinde yer almaktadır.

Havayolu şirketlerinin bazı havaalanlarında yer hizmetlerini başka şirketlere yaptırmaları da sık rastlanan bir uygulamadır. Bu gibi durumlarda başka firmalardan alınan

hizmetin bedeli de bu gider kalemi içerisinde değerlendirilmektedir.

Diğer yandan iniş ücretleri ve diğer havaalanı ücretleri istasyon ve yer giderleri kapsamında değildir.

ii. Yolcu Hizmetleri Giderleri

Yolcu hizmetleri giderlerine konu olan en büyük gider kalemi yolcu hizmet personelinin ücretleridir. Gerçekleştirilen sefer sonrasında ekibin mesai süresinin dolması ya da tarife nedeniyle dönüş seferinin aynı gün gerçekleştirilememesi durumunda oluşan konaklama masrafları da bu gider kalemine konu olmaktadır. Filosunda tek tip uçak bulunan havayolu şirketlerinde ise kabin ekibi sadece belirli bir uçak tipinde hizmet vereceği için bu gider kalemi direkt gider şeklinde belirlenebilir.

Yolculara uçuş esnasında verilen yiyecek ve içecek gibi ikram hizmetleri ile transit yolcuların gece konaklamaları da bu kalem içerisinde yer almaktadır. Ayrıca seferlerde meydana gelen bir gecikme veya iptal sebebiyle bağlantılı seferlerini kaçıran yolcuların havaalanlarında beklemeleri durumunda yedikleri yemek veya seyahatlerinin sağlanamaması durumunda konaklama masrafları da bu gider kalemine dahildir.

iii. Biletleme, Satış ve Tanıtım Giderleri

Bu kalem içerisinde biletleme, satış ve tanıtım hizmetlerinden doğan tüm masraflar yer almaktadır. Seyahat acentelerine ödenen komisyonlar ve her türlü harcamalar da bu gider kalemi içerisinde gösterilir. Ayrıca biletleme, satış ve tanıtım bölümlerinde hizmet veren personele yapılan tüm ödemeler ve bunların kullandıkları ofislerin ve ofis araçlarının giderleri de bu kapsamda değerlendirilir.

iv. Genel ve Yönetim Giderleri

Genel ve yönetim giderleri havayolu işletmelerinde genellikle çok büyük bir paya sahip değildir. Zira satış ve bakım genel giderleri gibi genel giderler kendi konularıyla ilgili giderlere dâhil edilerek genel ve yönetim giderlerinden ayrıştırılabilirler.

v. Diğer Faaliyet Giderleri

Bu gider kalemi içerisinde yukarıda belirtilen gider çeşitlerine dahil edilemeyen giderler yer alır.

Yüksek teknoloji ürünü uçaklarla ulaştırma hizmeti verilen havayolu taşımacılığı sektöründe verilen hizmet karşılığında katlanılan maliyetler diğer sektörlere oranla yüksektir. Özellikle taşıma hizmeti dışında uçuş esnasında verilen ek hizmetler söz konusu olduğunda maliyetler daha da artmaktadır. Ancak düşük maliyetli havayolu işletmeleri aşağıda detayları verilen faaliyet giderlerinden çeşitli şekillerde tasarruf sağlayarak maliyetleri düşürmeyi başarmışlardır.

Düşük maliyetli taşıyıcıların detaylı olarak inceleneceği üçüncü bölümde düşük maliyetli taşıyıcıların gider avantajları her bir maliyet kalemi için ayrı ayrı incelenecektir.

2.2.3. Faaliyet Dışı Giderler

ICAO tarafından 5 faaliyet dışı gider unsuru tanımlanmaktadır:

1. Tesis ve ekipmanların kullanılmamasından kaynaklanan zararlar. Bu zararlar, belli bir parça kullanılmadığı zaman veya elden çıkarıldığı zaman oluşan değeriyle o parçanın net defter değeri arasında bir fark olduğu zaman ortaya çıkar.

2. Banka kredisi veya diğer borçlardan kaynaklanan borç faizleri. Buna rağmen bazı maliyetleme amaçları için (uçak değerlemesi gibi) bazı havayolu işletmeleri uçakla ilgili borç faizlerini bir faaliyet gideri gibi alırlar.

3. Bir havayolunun bağlı olduğu şirketlerden hava ulaşımıyla ilgili olanlarından gelen tüm zararlar. Bazı durumlarda bu madde bir havayolunun tüm finansal performansında önemli olabilir.

4. Döviz kurlarındaki değişikliklerden, hisse senedi ve tahvillerin satışından kaynaklanan ve bu üç kategoriye girmeyen diğer maddeler. Son yıllarda havayolu işletmeleri, döviz kurlarındaki ani dalgalanmaların sonucu olarak zaman zaman büyük kayıplara ya da karlara sahip olmuşlardır. Bunlar açıkça birer faaliyet dışı unsurdur.

5. Diğer vergiler.

Bazı havayolu işletmeleri için faaliyet dışı giderler, şirketin finansal sonuçları üzerinde büyük bir etkiye sahip olabilir. Özellikle sahibi devlet olan havayolu işletmelerinden sermaye desteği yapılmayanların bir çoğu finansmanını kredi alarak sağladığı için, yüklü miktarlarda borç faizi ödemektedirler. Hatta birçok özelleştirilmiş havayolunda da durum böyledir. Örneğin British Airways'ın 1999-2000 finansal yılında ödediği faiz tutarı 679 Milyon sterlindir. Yani günde yaklaşık 2 Milyon sterlin faiz ödemesi yapmaktadır. 1998 yılında Air Canada 71 Milyon USD faaliyet karına sahip olmasına rağmen 107 Milyon USD faiz ödemesi ve 17 Milyon USD faaliyet dışı gider yapmıştır. Böylelikle Air Canada, bağlı şirketlerinden gelen kazançlar ve varlık satışından elde edilen 36 Milyon USD'ye rağmen 18 Milyon USD zarar etmiştir (Şengür, 2004).

Stratejik önemi ve katma değeri yüksek, ülkelerin kalkınmasında ve rekabet gücünde kilit konuma sahip olan havacılık sektörü, bütün dünyada ekonomik büyüme, artan şehir nüfusu, büyüyen orta sınıf nüfusu, küreselleşme ve liberalleşme paralelinde gelişmektedir. Dünya havayolu trafiği ücretli yolcu km olarak, 1970 yılına göre 10 kat büyümüş, 2000 yılından bu yana %53 oranında artış göstermiştir. Uluslararası Hava Taşımacılığı Örgütü (IATA), sektörün toplam yolcu sayısı büyümesini 2012 yılı için %5.3, 2013 yılı için ise %4.5 olarak öngörmektedir.

Yıllık Ortalama Büyüme Beklentileri (2012-2031)

- Dünya ekonomisi (GDP) 3,1%
- Dünya Ticareti 5,3%

- Uçak Filosu 3,8%
- Havayolu trafiği (ÜYK) 4,7%
- Kargo Trafiği (ÜKT) 5.6%

Havacılık sektörü, küresel ekonomiye yaklaşık 2,2 trilyon dolar katkı sağlamakta olup, dünya çapında 56,6 milyon kişiye istihdam olanağı sunmaktadır.

Havacılık endüstrisi için önemli olanaklara ve avantajlara sahip olan Türkiye’de de sektörün gelişimi 2003 yılından itibaren önemli bir ivme kazanmıştır. 2003-2011 dönemine ait Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) verileri karşılaştırıldığında; yurtiçi ve yurtdışı uçuş ağında %138, havayolu işletmesi uçak sayısında %115, havayolu koltuk kapasitesinde %125 ve kargo kapasitesinde %300’lük bir artış gözlemlenmektedir.

SONUÇ ve DEĞERLENDİRME

Lojistik, tüketici ihtiyaçlarını tatmin etmek amacıyla hammaddenin, süreç içindeki envanterin, nihai ürünün veya ilgili bilginin, çıkış noktasından nihai tüketim noktasına kadar etkin ve masrafları en aza indirilmiş bir şekilde varabilmesi için yapılan planlama, uygulama ve kontrol süreci olarak tanımlanmaktadır. Hava yolları ve hava taşımacılığı, deniz taşımacılığı, kara yolu ve demir yolu taşımacılığı ve bunlarla ilgili altyapı ve hizmetleri kapsayan taşımacılık ve lojistik sektörü küreselleşen dünyanın en önemli sektörü durumundadır.

Ulaştırma sektörünün önemli bir alt sektörü olan hava taşımacılığı sektörü günümüzde önemli bir büyüklükle, dünyanın en büyük sektörlerinden birini oluşturmaktadır. Günümüzde hava yolu sektörü diğer taşıma türlerine göre çok daha fazla ilgi görmektedir.. Havayolu taşımacılığı sektörü, hava yolu taşımacılığının gerçek anlamda başladığı ilk yıllarından bugüne sürekli bir değişim süreci içinde yer almıştır. Sektörün bu denli hızla değişmesi rekabet içerisinde bulunan ülke ekonomilerini de yıllar içerisinde oldukça fazla ilgilendirmiştir.

Yaşanan küresel problemler her dönem bu sektörü yakından ilgilendirmiştir. Küresel krizler, petrol fiyatları, 11 Eylül 2001 tarihinde ABD’ye düzenlenen terör saldırıları gibi olaylar havacılık sektörünü ciddi anlamda etkilemiştir ve etkilemeye devam etmektedir. Özellikle petrol fiyatları gibi sürekli artan maliyetler ve hızlanan rekabet, pazardaki değişiklikleri etkileyen temel faktörler olmuştur.

Petrol fiyatları ve benzeri artan maliyetler, havacılık işletmelerini kontrol edebildikleri maliyetleri mümkün olan en düşük seviyeye çekmek için çeşitli yollar aramaya itmiştir. Bu bağlamda havacılık sektörünü etkileyen diğer bir faktör; düşük fiyatlarla ve çok iyi planlamayla ‘charter’ tip hizmet veren bazı havayolu işletmelerinin özellikle gelişmiş ülkelerde ciddi pazar paylarına sahip olmaya başlamaları olmuştur.

Sektör, büyük yatırımlara ve düşük kar marjlarına rağmen gün geçtikçe daha da gelişip dünyada ve Türkiye ekonomisinde önemli paya sahip olmaktadır. Bu gelişimle

birlikte elbette havacılık sektöründe faaliyet gösteren işletmeler kendi bünyelerinde varlıklarını sürdürebilmek ve kâr maksimizasyonunu gerçekleştirmek amacıyla kaliteden de ödün vermeden maliyet unsurlarını kontrol altında tutmayı ve gerçekleştirebilirlerse maliyetlerini azaltmayı hedeflemektedirler. Bu nedenle, maliyet konusu hava taşımacılığı sektöründe en önemli faktörlerden biri konumuna gelmiştir.

Hava taşımacılığı sektöründe özel işletmeler için olduğu kadar kamuya ait işletmeler için de maliyetlerin doğru şekilde belirlenmesi ve kontrolü büyük önem kazanmıştır. Tüm işletmeler karşı karşıya oldukları maliyet unsurlarını doğru şekilde tanımlamalı ve analiz etmelidirler.

Global ekonomideki gelişmeler, 2008 küresel krizinden gelişmiş ülkelere nazaran daha az etkilenilmiş olması, iç hat havalimanı sayısının sürekli ve kısa sürelerde artış göstermesi, 2018 yılında dünyanın en büyük havalimanının İstanbul'a açılacak olması, Türkiye'yi havacılık sektöründe dünyanın önemli ülkelerinden biri olması yolunda çok önemli adımlar attırmıştır. Bu bağlamda THY'nin Türkiye'nin dünyaya açılan en önemli markalarından biri olduğunu ve THY ile birlikte sektörün de büyüme eğiliminde olduğunu söyleyebiliriz.

KAYNAKÇA

Altuğ, O. (1996). *Maliyet Muhasebesi*. 11.bs. İstanbul: Evrim Yayınevi ve Tic. Ltd. Şti.

Doganis, R. (2004). *The Airline Business in the Twenty-first Century*. Londra: Routledge.

Doganis, R. (2002). *Flying Off Course The Economics of International Airlines*. Londra, s.23.

Gattorna, J. L., & Walters, D.W. (1996). *Managing The Supply Chain—A Strategic Perspective*. London: Macmillan Press.

Gerede, E. (2002). *Havayolu Taşımacılığında Küreselleşme ve Havayolu İşbirlikleri-THY A.O'da Bir Uygulama*, Yayınlanmamış Doktora Tezi. Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.

<http://tr.wikipedia.org/wiki/Maliyet>, (23.03.2013).

<http://www.britannica.com/dictionary?book=Dictionary&va=logistics&query=logistics>, (14.05.2013).

<http://www.logisticsworld.com/logistics.htm> (Logistix Partners Oy, Helsinki, FI, 1996), (02.05.2013).

<http://www.logisticsworld.com/logistics.htm>'den naklen: İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi: Lojistik, Ankara, 18, (12.04.2013).

<http://www.tdk.org.tr>, (14.05.2013).

O'Connor, W. (2001). *An Introduction to Airline Economics* (6thed.). USA: Praeger.

Oum, T. H. ve Chunyan, Y. (1998). *Winning Airlines Productivity and Cost Competitiveness of the World's Major Airlines*. Londra: Kluwer Academic Publishers.

Şengür, Y. (2004). *Havayolu Taşımacılığında Düşük Maliyetli Taşıyıcılar ve Türkiye'deki Uygulamaların Araştırılması*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.

TÜİK, 2013.

Wells, A. T. (1999). *Air Transportation A Management Perspective* (4thed.). USA: Wadsworth Publishing Company.