

# HAVACILIK İŞLETMELERİNDE MUHASEBE UYGULAMALARI ÜNİTE ÖZETLERİ

## Ünite 1: Havacılık İşletmelerinde Muhasebe Sistemi

### Giriş

Wright kardeşlerin 1900'lerin başında gerçekleştirmiş olduğu ve toplamda 100 metreyi bulmayan ilk uçuşundan bugüne kadar insanoğlu havacılık anlamında oldukça büyük ve önemli mesafeler kat etmiştir.

### Havayolu Taşımacılığı Faaliyetleri

Havacılık işletmeleri hizmet sunan işletmelerdir. İnsanların ve malzemelerin bir noktadan başka bir noktaya olan ulaşım/nakliye hizmetini yerine getirmektedir. Havacılık sektörü denildiğinde ulaşım hizmetini sunan, somut olarak o hizmetin alındığı havayolu işletmeleri akla gelse de havayolu işletmelerinin yanı sıra havaalanları da havacılık faaliyetleri içerisinde çok önemli bir role sahiptir. Uçuş hizmetlerinin yerine getirilmesinde başlangıç ve bitiş noktalarını havaalanları oluşturmaktadır. Dolayısıyla havaalanlarının sağlayacağı her türlü olanak ve hizmet, havayolu işletmelerinin faaliyetlerine direkt olarak yansacaktır. Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği'nde belirtildiği üzere temsil hizmetleri, yolcu trafik hizmetleri, yük kontrolü ve haberleşme hizmetleri, ramp hizmetleri, uçak hat bakım hizmetleri, uçuş operasyon hizmetleri, gözetim ve yönetim hizmetleri, ikram servis hizmetleri, uçak özel güvenlik hizmet ve denetimi yapılacak uçuşların aksamadan yerine getirilmesi açısından büyük önem taşımaktadır. Ayrıca uçuş eğitimi, fotoğraf çekimi, yangınla mücadele, sınır güvenliği, ilaçlama, hava durumu tahmini, arama-kurtarma gibi faaliyetler genel havacılık faaliyetleri kapsamında hava taşımacılığı faaliyetleri içinde yer almaktadır. "Havayolu Taşımacılığında Hizmet Süreci"nin detaylarını kitabın 4. Sayfasındaki Şekil 1.1'de bulabilirsiniz.

Yöneticilerin, işletme faaliyetleri ile ilgili karar alabilmeleri için faaliyetlerle ilgili bilgiye ihtiyaçları bulunmaktadır. İşletmenin, üretim, pazarlama, muhasebe, insan kaynakları ve benzeri fonksiyonları faaliyetlerin yürütülmesi sırasında ortaklaşa çalışarak faaliyetlerin yerine getirilmesi sağlanmaktadır.

İşletmelerin temel amacı kar elde etmektir. Havayolu işletmeleri için de durum aynıdır. Kar elde edip büyümek, hizmet kalitesini ve dolayısıyla müşteri memnuniyetini artıracak hizmetlerin devamlılığını sağlamak havayolu işletmelerinin temel amaçlarını oluşturmaktadır. Bu amaçların gerçekleştirilebilmesi için havayolu işletmesi kara etki eden en temel iki unsur olan gelirlerini/karlarını ve giderlerini/maliyetlerini yönetebilmelidir.

Karın artırılabilmesi için gelirlerin artırılması en kolay yol olarak öne çıksa da havayolu taşımacılığı sektörü gibi rekabetin oldukça yoğun olduğu ortamlarda satış gelirlerinin artırılması çok kolay olmamaktadır. Satış gelirleri işletmelerin en temel geliridir. Satılan hizmet miktarı ile hizmetin fiyatının çarpımı satış gelirini oluşturmaktadır. Satılan hizmet miktarını artırmak tam kapasiteye yakın çalışan işletme açısından kapasite artışı anlamına gelmektedir. Havayolu işletmesi açısından koltuk sayısı temel kapasite göstergelerinden birisi

olduğundan kapasite artışı, işletmenin yeni uçak filosu yatırımları anlamına gelmekte ve bu da bazı sabit maliyetlerin artışı sonucunu doğurmaktadır. Karları artırabilmenin bir diğer yolu da aslında işletmelerin nisbeten kontrollerinde olan gider ve maliyetlerini yönetebilmeleriyle mümkündür.

### Havayolu İşletmelerinde Bilgi Sisteminin Yapısı ve İşleyişi

İşletmelerin faaliyet gösterebilmeleri, faaliyetleriyle ilgili olarak sahip oldukları bilgilerle mümkündür. Bilgiyi, işlenmiş, anlamlı hale getirilmiş veriler topluluğu olarak ifade edebiliriz. Muhasebe verisini, işletme faaliyetleri sırasında ortaya çıkan finansal işlemler(işletmenin varlıklarında, borçlarında ve sermayesinde değişim yaratan işlemler); muhasebe bilgisini ise bilanço, gelir tablosu, nakit akış tablosu, özkaynak değişim tablosu gibi tablolar ve finansal raporlar olarak ifade edebiliriz.

Verileri bilgiye dönüştüren sisteme, diğer bir ifadeyle, bilgi üreten sisteme bilgi sistemi adı verilmektedir. Sistem, bir amaç doğrultusunda faaliyet gösteren, elemanlardan oluşan ve bu elemanlar arasında etkileşim bulunan, girdi-süreçleme-çıkış akışına sahip olan ve sınırları bulunan bir yapı olarak tanımlanmaktadır. Sistem bir amaç doğrultusunda faaliyet göstermektedir. Sistem elemanlardan oluşmaktadır. Sistem elemanları arasında iletişimin/etkileşimin bulunması gerekmektedir. Sistemde girdi-süreçleme-çıkış akışı vardır.

Havayolu işletmelerinde de temel olarak sistem yapısı aynıdır. Havayolu işletmeleri çevreden sağladığı girdileri (para, araç-gereç, işgücü, ilkmadde ve malzeme, vb.) amaçlarına uygun bir biçimde bir araya getirerek taşımacılık faaliyeti amacını yerine getirmeye çalışmaktadır.

### Havayolu İşletmelerinde Muhasebe Süreci

Muhasebe, işletme faaliyetleri sırasında ortaya çıkan finansal nitelikli verileri genel kabul görmüş muhasebe kavram ve ilkeleri doğrultusunda toplayan, kaydeden, sınıflandıran, özetleyen; analiz etmek ve yorumlamak yoluyla da ilgili bilgi kullanıcılarına işletmenin finansal durumunu, faaliyet sonuçlarını ve işletmeyle ilgili diğer finansal bilgileri raporlar olarak sunan bir bilgi sistemidir.

Muhasebe süreci, işletmelerin faaliyet gösterdikleri dönem içinde yapmış oldukları mali işlemler bütününe ifade etmektedir. İşletmelerin faaliyete başladıkları ilk dönemde muhasebe süreci, işe başlanılan tarihte dönem sonu arasındaki zamanda gerçekleştirilen işlemleri ifade etmektedir.

Bu kısa açıklamadan hareketle bir işletmenin muhasebe sürecini işe yeni başlayan ve işine devam eden işletmeler açısından ele almakta fayda bulunmaktadır. İşe yeni başlayan işletmelerde dönem başında şu işlemler yapılmaktadır; Dönem başı envanterinin yapılması, Dönem başı envanterine dayanarak dönem başı bilançosunun oluşturulması, Envanter bilgilerinin envanter

defterine geçirilmesi ve Dönem başı envanterine dayanarak yevmiye defterine açılış kaydının yapılması.

İşine devam eden işletmelerde ise, açılış bilançosundan hareketle açılış kayıtları yapılır.

İster işine yeni başlamış, ister işine devam eden işletme olsun, açılış kayıtlarının ardından açılış kayıtları büyük deftere aktarılır ve günlük işlemler belgelendirilerek yevmiye defterine kaydedilir. Yevmiye defterine yapılan kayıtlar büyük deftere aktarılır. Yılın her günü, günlük işlemlerin belgelenmesi, yevmiye defterine kayıt ve büyük deftere aktarma işlemleri yapılırken ay sonlarında yevmiye defterinden büyük deftere yapılan aktarmaların matematiksel doğruluğunu sağlamak üzere mizanlar hazırlanır. Mizanlar, birikimli(kümülatif) olarak hazırlanmaktadır.

İşletmeler faaliyetlerini sürdürebilmek için bir takım varlıklara (para, stok, makina-tehizat, taşıtlar, demirbaşlar, vb..) sahip olmak durumundadır. Temel muhasebe eşitliği olarak ifade edilen bu durum  $\text{varlıklar} = \text{kaynaklar}$  veya  $\text{varlıklar} = \text{borçlar} + \text{sermaye}$  şeklinde gösterilmektedir. Bilanço, işletmenin varlıklarını, borçlarını ve sermayesini hazırlandığı tarih itibarıyla göstermektedir.

Dönem içinde meydana gelen finansal olayları bilanço üzerinden izlemek hem iş yükü açısından hem de özellikle ilgili unsurlardaki değişimlerin izlenmesini olumsuz kılması açısından kullanışlı değildir. Bu amaçla meydana gelen değişimlerin varlıklar, kaynaklar, gelirler ve giderler bazında izlenmesi gerekmektedir. Sayılan unsurlarda meydana gelen değişimlerin izlendiği çizelgeye de hesap adı verilmektedir.

Hesap planı, işletmelerde kullanılan hesapları belirli bir sistem içerisinde amaca ve kontrole uygun şekilde bölümleyen, bu bölümleri sınırlayan ve açıklayan, aynı nitelikli işlemlerin sürekli olarak hep aynı hesaplara kayıtlarını sağlayan yönergelerdir. Ülkemizde faaliyet gösteren işletmelerin kullanması amacıyla genel hesap planı oluşturulmuş, 1994 yılından başlamak üzere bilanço esasına göre defter tutmakla birlikte faaliyet konuları bakımından, farklı durumda bulunan finansal kurumlar dışında kalan tüm işletmeler için Tekdüzen Hesap Planı'na uyma zorunluluğu getirilmiştir. Tekdüzen hesap planının dayandığı hesap çerçevesi 1 Seri No'lu Muhasebe Sistemi Uygulama Genel Tebliğinde şöyle belirtilmiştir;

#### Hesap Sınıfları

- Dönen Varlıklar
- Duran Varlıklar
- Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar
- Uzun Vadeli Yabancı Kaynaklar
- Öz Kaynaklar
- Gelir Tablosu Hesapları
- Maliyet Hesapları
- (SERBEST)
- Nazım Hesaplar

Kitabın 10. ve 16. sayfaları arasında havayolu işletmelerinde kullanılabilecek örnek hesap planına ulaşabilirsiniz.

Dönem içinde sermayede artış ve azalışa yol açan işlemler gelir ve gider işlemleri olarak ifade edilmektedir. Dolayısıyla ortaya çıkan bir gelir sermayede artışa; bir gider ise azalışa yol açacaktır. Gelir ve gider arasındaki fark ise kar veya zarar olarak yansıtacaktır. İşletmeler, mal ve hizmet satışlarından, bankadaki mevduatlarından, kiraya vermiş olduğu binalardan, sattığı duran varlıklarından, kur farklarından ve sayısı artırılacak bir çok işlemde gelir ve kar elde edebilirler veya gider ve zarara uğrayabilirler. İşletmelerde gelir ve giderlere ilişkin hesaplar Tekdüzen hesap planında 6 kod numaralı hesap sınıfında yer almaktadır. Kitabın 17. ve 18. sayfalarında bir havayolu işletmesinin ana faaliyetine ilişkin örnek hesap planını görebilirsiniz.

#### Havayolu İşletmelerinde Hizmet Üretim Maliyetinin Oluşumu

Tekdüzen hesap planında maliyetlerle ilgili hesaplar 7 kodlu hesap sınıfında yer almaktadır. Maliyet hesapları, mal ve hizmetlerin planlanan biçim ve niteliğe ulaşana kadar katılan giderlerin toplandığı hesaplar olarak tanımlanmaktadır. Tekdüzen muhasebe sistemi finansal muhasebe ve maliyet muhasebesini hem aynı çatı altında toplayarak birlikte yürütebilen, hem de istenildiğinde ayrı ayrı bağımsız olarak da yürütebilen kendine özgü bir düzenlemedir.

Maliyet hesapları, uygulayan işletmelere kolaylık sağlaması amacıyla 7/A ve 7/B seçenekleri şeklinde kullanılmaktadır. Bir önceki yıldaki net satış büyüklüğü veya aktif büyüklüğü belli bir tutarın üzerinde olan işletmeler 7/A seçeneğini; bu tutarın altında olan işletmeler ise ister 7/A seçeneğini isterlerse 7/B seçeneğini kullanabilmektedir. 7/A grubunda yer alan maliyet hesapları fonksiyon esasına göre muhasebeleştirilirken, 7/B grubunda yer alan hesaplar gider çeşidi esasına göre muhasebeleştirilmektedir.

710 Direkt İlk Madde ve Malzeme Giderleri, 720 Direkt İşçilik Giderleri ve 730 Genel Üretim Giderleri hesapları mamul üreten işletmelerde kullanılmaktadır. Üretim sırasında ortaya çıkan direkt giderler ile endirekt giderler 71, 72 ve 73 no'lu hesap gruplarında yer alan hesaplarda muhasebeleştirilirler. Hizmet işletmeleri ise 74 no'lu hesap grubunda yer alan 740 Hizmet Üretim Maliyeti, 741 Hizmet Üretim Maliyeti Yansıtma hesabı ve 742 Hizmet Üretim Maliyeti Fark hesaplarını kullanarak hizmet maliyetini muhasebeleştirirler.

Hizmet işletmelerinin hizmet üretiminde katlandıkları fiili giderler 740 Hizmet Üretim Maliyeti'nde muhasebeleştirilir. Bu konu ile ilgili örnekleri kitabın 20. sayfasında bulabilirsiniz.

Üretim işletmelerinde üretim için ilk madde ve malzeme kullanımı ilk madde ve malzemenin direkt veya endirekt

malzeme olma durumuna göre 710 Direkt İlk Madde ve Malzeme Giderleri hesabında veya 730 Genel Üretim Giderleri hesabında muhasebeleştirilmektedir. Üretilen hizmetin maliyetinde yalnızca ilk madde ve malzeme maliyeti bulunmamaktadır. Dönem içinde gerçekleşen işçilik giderleri, amortisman giderleri, bakım giderleri, sigorta giderleri, iletişim giderleri, diğer üretim giderleri vb giderler de ilgili hizmetin maliyetinin hesaplanmasında dikkate alınmalı ve hizmet üretim maliyetine dahil edilmelidir. Bu giderlerin yanı sıra hizmet maliyetine dahil edilmeyip ilgili dönemin gideri olarak muhasebeleştirilecek giderler de ilgili aktif ve pasif hesaplarla karşılıklı çalıştırılarak muhasebeleştirilir. Gelir tablosu hesaplarında toplanmış olan giderler ve maliyetler, dönem içinde elde edilen gelirlerle karşılaştırılarak dönemin karı hesaplanır. Ayrı ayrı hesaplarda izlenen giderlerin ve gelirlerin ortak bir hesap altında toplanması ve karın veya zararın belirlenmesi gerekmektedir. Bu amaçla gider hesapları ve gelir hesapları 690 DÖNEM KAR/ZARAR hesabına aktarılır. 690 DÖNEM KAR/ZARAR hesabının alacak toplamı gelirler ve karların toplamını; borç toplamı ise giderler ve maliyetlerin toplamını göstermektedir.

Gelir tablosu, işletmenin belirli bir dönem içindeki faaliyet sonuçlarını gösteren tablodur.

## Ünite 2: Havacılık Gelirlerinin Muhasebeleştirilmesi

### Giriş

Havacılık işletmeleri diğer ticari işletmelerde olduğu gibi kâr elde etme, topluma hizmet etme, istihdama katkı sağlama gibi genel amaçları taşımanın yanında, emniyet kuralları ile donatılmış, genellikle yatırım maliyeti yüksek, buna karşılık kâr oranı düşük işletmelerdir. Havacılık işletmeleri, yapılan işin gereği olarak çoğu zaman birbirinin müşterisi durumundadır. Havayolu işletmeleri havaalanına iniş ve havaalanından kalkış için, başta havaalanı olmak üzere, hava trafik, yer hizmetleri, güvenlik, bakım kuruluşları gibi işletmelerin hizmetlerini satın almak zorundadır.

### Hasılat ve Kâr Kavramları

Genel olarak herhangi bir işletme için ana faaliyet konusunu oluşturan mamul, mal ya da hizmet satışları hasılatı oluşturur. Dar anlamda hasılat, bir işletmenin belirli bir dönemde mal teslimi veya hizmet sunumu sonucunda elde ettiği brüt değerler şeklinde tanımlanabilir. Başka bir ifadeyle hasılat, malların teslimi ya da hizmetlerin yerine getirilmesi ana faaliyetleri ile birlikte, bunlara yardımcı olan etkinlikleri de kapsayan tüm olağan faaliyetlerin sonucunda bir dönem içinde varlıklardaki artışlar ya da borçlardaki azalışlardır.

Hasılat, işletmenin esas müşterilerinden elde edilen geliri ifade eder. Hasılatın, onu elde etmek için katlanılan maliyetle karşılaştırılması sonucunda brüt kâr veya zarar ortaya çıkar. Brüt satış kârı, işletmenin esas faaliyet konusu ile ilgili performansını göstermesi bakımından önemli bir başarımlı ölçütü olarak da değerlendirilir.

Finansal tabloların hazırlanma ve sunulma esaslarına ilişkin kavramsal çerçevede gelir, hesap dönemi boyunca, sermaye sahiplerinin katkıları dışındaki, nakit girişleri veya varlıklardaki artışlar ya da borçlardaki azalışlar şeklinde öz kaynaklarda artışa neden olan ekonomik faydalardaki artışlar olarak tanımlanmıştır. “TMS-18 Hasılat” standardında ise, hasılat, işletmenin olağan faaliyetleri neticesinde ortaya çıkan gelirdir ve satışlar, ücretler, faiz, temettü, isim hakları gibi çeşitli adlar almaktadır şeklinde tanımlanmıştır.

### Havacılık İşletmelerinde Gelirlerin Sınıflandırılması

Muhasebe sistemi içinde gelirler farklı açılardan sınıflandırılabilir. Genel gelir sınıflaması, Muhasebe Sistemi Uygulama Genel Tebliği kapsamında yayımlanarak, ülkemizde 1994’ten beri uygulanan Tekdüzen Hesap Planı (THP) ile belirlenmiştir. Faaliyet sonuçlarının raporlandığı gelir tablosunun oluşturulması bakımından gelirler; Ana faaliyet gelirleri, Diğer faaliyetlerden gelirler, Faaliyet dışı gelirler olmak üzere üç grupta ele alınmaktadır. Son dönemde çeşitli güncellemelerle muhasebe uygulamaları üzerinde etkili olan muhasebe standartlarında ise, ana faaliyet ve diğer faaliyet gelirleri şeklinde ikili bir ayırım tercih edilmektedir. Ana faaliyet gelirleri, işletmenin esas

faaliyet konusu olarak seçtiği alanla ilgili olarak gerçekleştirdiği mal/mamul/hizmet satışlarından elde edilen tutarlardır. Diğer faaliyetlerden gelirler ise, hemen her işletmede yan faaliyet olarak karşılaşılabilecek işlemlerden elde edilen tutarlardır. Bu tür gelir kaynakları genel işletmecilik faaliyetleri ile ilgili olmakla birlikte, havacılık faaliyetleri ile doğrudan ilişkilendirilemeyen işlem ve olaylardır.

Türkiye’deki işletmelerde (finans sektörü hariç) gelirlerin izlenmesi için Tekdüzen Hesap Planı’ndaki gelir hesapları kullanılmaktadır. Tekdüzen Hesap Planında gelirler, 6 kodlu hesap grubu olarak düzenlenmiştir. Ana faaliyet gelirlerinin izlenmesi için belirlenen ana hesaplar; Yurtiçi Satışlar, Yurtdışı Satışlar ve Diğer Gelirler şeklindedir. “Tekdüzen Hesap Planında Gelir Hesapları”nın detaylarını kitabın 35. Sayfasında Tablo 2.1’de görebilirsiniz.

600 Yurtiçi Satışlar Hesabı: Yurt içindeki gerçek ve tüzel kişilere satılan mal ve hizmetler karşılığında alınan ya da tahakkuk ettirilen toplam değerlerin izlendiği hesaptır. Satış gerçekleştirildiğinde hasılat tutarı bu hesaba alacak kaydedilir.

601 Yurtdışı Satışlar Hesabı: Yurt dışına satılan mal/hizmet karşılığında alınan ya da alınacak değerlerin izlendiği hesaptır. İşleyişi Yurtiçi Satışlar hesabı gibidir.

602 Diğer Gelirler: İşletmenin korunması, ihracatı teşvik ya da hükümet politikasına uyma zorunluluğu karşısında oluşan, işletmenin hasılatındaki düşüklüğü veya faaliyet zararını gidermek için, sermaye katkısı niteliğinde olmayan mali yardımlar, devletin bazı malları vergi yükümlülüklerinden istisna etmesi yoluyla yaptığı yardımlar (vergi iadesi) ve satış tarihindeki vade farkları bu hesapta izlenir.

Havayolu işletmelerinde gelirin iki temel kaynağı vardır: yolcu ve yük. Gelir hesapları yolcu ve yük (kargo) işlemlerinden elde edilen gelirleri izlemeye olanak verecek şekilde düzenlenir. Havayolu işletmelerinde ana faaliyet gelirleri; yolcu gelirleri, kargo gelirleri ve diğer gelirler olarak sınıflandırılabilir. Yolcu gelirleri, havayolu ile taşınan yolculardan alınan bilet ücretlerinden oluşur. Havayolu ile gerçekleştirilen trafik birimi (km/mil) başına getiri (yield) şeklinde tanımlanır. Kargo gelirleri, yolcu ile birlikte taşınan kargo yanında yalnızca kargo taşımacılığında elde edilen gelirler, posta taşıma gelirleri ve kargo ile bağlantılı diğer gelirler bu grupta yer alır. Yolcu gelirlerinin hesaplanmasında olduğu gibi, kargo ve posta gelirleri de taşınan mesafe (km/mil) ile ilişkilendirilerek hesaplanır. diğer gelirler adı altında toplanabilir. Diğer gelirler; bilet iade ve değiştirme işlem gelirleri, sık uçan yolcu programlarından kullanılmayan puan gelirleri, uçuş yapmayan yolcu gelirleri, acentelerin hatalı ve sanal rezervasyon işlemlerinden doğan cezalara ilişkin gelirler, gümrüksüz satış (duty free) gelirleri, karayolu ile yolcu taşıma gelirleri, uçak içi internet kullanım gelirleri, kayıp bilet gelirleri, kargo ambar ve

ordino gelirleri, uçuş eğitim gelirleri, hat bakım gelirleri, haberleşme ve reklam gelirleri vb. şeklinde sıralanabilir.

Havayolu işletmelerinde operasyonel performansın tek göstergeye bağlı olarak değerlendirilmesi söz konusu değildir. Bu amaçla kullanılan ölçüt; yolcu taşımacılığında Sunulan Koltuk Kilometre veya Mil (Available Seat Kilometers or Mile – ASK/ASM), yük taşımacılığında ise Arzedilen Ton Km/Mil olmaktadır.

Havayolu işletmeleri, yolcu gelirlerini artırma yöntemi olarak gelir yönetimi uygulamaktadırlar. Buna göre talep yoğunluğu olan zaman dilimlerine veya doluluk oranına göre değişen fiyatlarla gelirin ençoklanması hedeflenmektedir. Gelir yönetimi uygulamasıyla bir yandan yolcuların erken rezervasyon yapmaları teşvik edilirken diğer yandan doluluk oranı artırılmak suretiyle gelir artışı sağlanmış olur. Böylece uçurulan her bir koltuktan daha çok birim gelir ve yüksek doluluk oranı ile kapasiteyi verimli kullanma olanağı elde edilir.

Havaalanlarında hasılat ya hava aracına (uçak sahibine/işleticisine) ya da yolculara verilen hizmetlerden elde edilir. Hava araçlarının havaalanı tesislerini ve araçlarını kullanmasına bağlı olarak konma, konaklama, bakım, yakıt ikmal, apron aydınlatma gibi hizmetlere karşılık alınan ücretler hava araçlarından elde edilen hasılatı oluşturur. Yolculara sunulan terminal hizmetleri, bagaj, güvenlik, ulaşım vb. hizmet bedelleri de yolculardan elde edilen hasılatı oluşturur. Havaalanlarında ana faaliyet gelirleri şunlardır: hava trafiği ile ilgili gelirler, yer hizmetleri gelirleri, imtiyazlar ve kira gelirleri, diğer gelirler. Hava trafiği ile ilgili gelirler, esas olarak havaaracı (uçak) ya da yolcu veya yük (kargo) hareketlerine bağlı olarak ortaya çıkan gelirlerdir. Havaaracına bağlı olarak ortaya çıkan en belirgin gelir iniş (konma) ücretleridir. Havaalanlarında ayrıca belli bir sürenin aşılması durumunda uçak park (konaklama) ücreti alınır. Hava sahasının kullanımı (seyrüsefer) ücretleri havaaracı ile ilgili bir diğer gelir kalemini oluşturur. Yolcu hizmet geliri hemen her havaalanında uygulanan temel gelir kalemlerinden biridir. Havaalanını kullanan her yolcudan havaalanı terminal tesis, kolaylık ve hizmetlerinden yararlanma karşılığı olarak bir miktar ücret alınır. Genellikle yolcu bilet ücretine ek olarak tahsil edilen bu ücret havaalanının statüsüne, yoğunluğuna ve yolcunun uyuşuna göre değişebilmektedir. Yer hizmetleri gelirleri, günümüzde genellikle havaalanı işletmesi tarafından sunulmamakla birlikte yer hizmetleri, havaalanlarının temel hizmet alanlarından. Dolayısıyla yer hizmetleri gelirleri de havaalanı geliri olarak ele alınmaktadır. Bu kapsamda gerçekleştirilen faaliyetler; genel olarak trafik ve ramp olmak üzere iki ana gruba ayrılabilir. Yolcu ile ilgili olarak; bilet kontrol (check in) işlemleri, uçağa yönlendirme (boarding) işlemleri, nitelikli yolcu ağırlama (lounge) hizmetleri, kargo ve posta ile ilgili evrak işlemleri, bilgi hizmetleri, yükleme ve boşaltma belgelerinin hazırlanması gibi işlemlerden elde edilen gelirler bu kapsamdadır. Genellikle uçağa verilen

hizmetler (ramp) kapsamında; bagaj işlemleri, yükleme ve boşaltma işlemleri, uçak içi temizlik, tuvalet ve su hizmetleri, yiyecek içecek (catering) malzemesi taşıma hizmetleri, hat bakım, uçak çalıştırma, güç kaynağı temini, uçak itme-çekme, park işlemleri, yakıt ikmal ve buzlanmayı engelleme işlemleri sayılabilir. İmtiyazlar ve kiralalar (concessions), son yıllarda havaalanlarının en önemli gelir grubunu oluşturan hizmetler olarak dikkat çekmektedir. Akaryakıt istasyonları, perakende ticareti yapan işletmeler, yiyecek içecek hizmeti sunanlar bu grubun en belirgin aktörleridir. Diğer gelirler, havaalanlarının konumundan kaynaklanan bazı ayrıcalıkları gelire dönüştürmek mümkündür. Ticari ve ekonomik faaliyetlerin yanında, kültür, sanat, spor vb. şehir yaşamının hemen her tür özelliğini içinde barındıran kuruluşlardır.

Yer hizmeti işletmelerinin ana faaliyet gelirleri şunlardır: temsil gelirleri, ramp gelirleri, bakım hizmeti gelirleri ve diğer gelirler.

İşletmelerin ana faaliyet konuları dışında, genel amaçlı işletmecilik uygulamaları ile ilgili olarak yaptıkları işlerden kâr payı, faiz, komisyon, kira, danışmanlık ve eğitim gibi çeşitli gelirlerinin ortaya çıkması muhtemeldir.

### **Havacılık İşletmelerinde Gelir Döngüsü ve Kullanılan Belgeler**

Hasılat işlemleri müşterinin talebini/siparişi mal/hizmet sağlayıcısına iletmesiyle başlar, malın teslimi/hizmetin yerine getirilmesi ve tahsilat ile tamamlanır. Bu süreci havayolu ve havaalanı işletmeleri için ayrı ele almakta yarar var. Havayolu işletmelerinin hizmeti genel olarak yolcu ve yük taşımadır. Kitabın 41. Sayfasındaki Şekil 2.1’de “Havayolu İşletmelerinde Bilet Satış ve Tahsilat Süreci” ile ilgili detayları görebilirsiniz.

Havayolu işletmelerinin hizmet satış sürecinde kullanılan belgelerden en çok bilineni yolcu biletidir. Yük (kargo) taşımacılığında da yük taşıma senedi (konşimento) kullanılır. Genel olarak satışın kaydına esas olan belge faturadır. Havayoluyla seyahatin taraflar arasındaki sözleşmesi niteliğindeki yolcu bileti, üzerinde pek çok bilgiyi barındırır. Günümüzde havayolu taşımacılığı, e-ticaret (elektronik bilet) uygulamaları ile kesintisiz, aracı ve maliyetsiz rezervasyon ve bilet satış hizmeti verebilmektedir. İlk üçü birim (IATA) kodu olmak üzere 13 haneli numarayı taşıyan e-bilet; “elektronik ortamda düzenlenen ve muhatabına elektronik veya kağıt ortamda teslim edilen bilet” şeklinde tanımlanmıştır. Elektronik bilet en az şu bilgileri içermelidir: havayolu işletmesinin ünvanı, yolcunun adı-soyadı, belge numarası (13 haneli), düzenlenme tarihi, yapılan hizmetin türü ve tutarı, Ödeme türü (nakit/kredi kartı/banka kartı/ havale/promosyon vb.)

Yük (kargo) taşımacılığında ise “havayolu yük taşıma senedi/ havayolu konşimentosu (AirWaybill-AWB) temel taşıma belgesi işlevini görmektedir. Bu belge taşınacak yük ile ilgili olarak, taşıyıcı (operatör) havayolu işletmesi ile yük sahibi veya komisyoncu (freight forwarder)

arasında yapılan taşıma sözleşmesidir. Ayrıca yük yerleşim planını ve yüklerin hangi sıra ile indirileceğini ayrıntılı şekilde gösteren “Yük Manifestosu” da diğer bir taşıma belgesi olarak belirtilebilir.

Yüklerin, yük sahipleri adına çeşitli taşımacılık yollarıyla taşınmasına aracılık eden freight forwarder, sevkiyat, depolama, dağıtım, gümrükleme, sigorta hizmetleri gibi lojistik faaliyetleri yürüten uzman organizatördür.

Fatura, satılan mal veya yapılan iş karşılığında müşterinin borçlandığı tutarı göstermek üzere, malı satan veya işi yapan tarafından müşteriye verilen belgedir. Faturada; düzenleme tarihi, seri ve sıra numarası, düzenleyenin adı, ünvanı, adresi, vergi numarası ve dairesi, müşterinin adı, adresi, vergi numarası ve dairesi, malın cinsi, miktarı, birim fiyatı ve tutarı, teslim tarihi ve irsaliye numarası gibi bilgiler bulunur (VUK, md.229-232). Bu amaçla fatura yerine geçen belgeler VUK md.233’te şöyle sıralanmıştır: perakende satış fişleri, makineli kasaların kayıt ruloları, giriş ve yolcu taşıma biletleri.

Bilindiği üzere, 3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanununun 6. maddesine göre, Türkiye’de yapılan veya Türkiye’de yararlanılan hizmetler vergiye tabidir. Kanunun 7. maddesinde ise, Türkiye ile yabancı ülkeler arasında ve transit taşımacılık işlerinde hizmetin iç parkura isabet eden kısmı Türkiye’de yapılmış sayılır denilmektedir. Özetle havayolu işletmelerinin yurt içi yolcu ve yük taşıma işleri ile bunların yanında hizmet bedeli, komisyon gibi ücretler üzerinden yürürlükteki oranlarla KDV hesaplanacak, dış hat uçuşlarında ise KDV hesaba katılmayacaktır. Havaalanında hava aracına yapılan temizlik, yönlendirme, buz çözme gibi yer hizmetleri ile havaalanı vergisi adı altında uygulanan hizmet bedelinden de KDV hesaplanmayacaktır.

### **Tahsilat Süreci ile İlgili Hesaplar**

Hasılatın/gelirin işletmeye katkı sağlaması için, gelir döngüsünün tamamlanması, yani tahsilatın gerçekleşmesi gerekir. Kelime anlamı toplama, elde etme olan tahsilat, nakit Türk parası veya yabancı para şeklinde olabileceği gibi, banka hesabı üzerinden de yapılabilir. Tahsilat peşin mal veya hizmet satışlarından, çek veya senetlerden, banka EFT/havale işlemlerinden olabilir. Tahsilat işlemlerinin muhasebeleştirilmesi için kullanılan hesaplar kasa, alınan çekler, bankalar veya diğer hazır değerler şeklindedir. Tahsilat işlemlerinde kullanılan hesaplar ve işleyişi şunlardır: Kasa Hesabı, Alınan Çekler Hesabı, Bankalar, Diğer Hazır Değerler, ve Kredi Kartlarından Alacaklar.

### **Havacılık İşletmelerinde Gelirlerin ve Tahsilatın Muhasebeleştirilmesi**

Havacılık işletmelerinde gelirlerin izlenmesi bakımından pazarlama, operasyon gibi faaliyet birimleri ile muhasebe arasında bağlantının kurulmasına gereksinim vardır.

Hasılatın/gelirin gerçekleşmesi/tahakkuk etmesi için geliri doğuran olayın gerçekleşmesi; mamulün/malın teslim

edilmiş, hizmetin/taahhüdün yerine getirilmiş olması gerekir. Hasılat/gelir peşin satış karşılığında nakit para şeklinde olabileceği gibi, alacak hakkının doğması da tahakkuk işlemini gösterir. Dönemsellik işletmenin belli bir zaman diliminde (1 ay, 1 yıl) elde ettiği gelir ile aynı dönemde katlandığı giderin karşılaştırılmasını ifade eder.

Muhasebeleştirme için aşağıdaki durumlar belirleyici olur;

- Hizmetin tamamen ya da önemli oranda yerine getirilmesi,
- Hasılat tutarı ve zamanının makul bir güvenilirlikle belirlenebilmesi,
- İşleme bağlı olarak bir hakkın veya mülkiyetin el değiştirmesi.

Hasılatın gerçekleşmesinde kuşku varsa, hasılatın kaydedilmesi için kesin tahsilat beklenebilir. Satışlarda vade farkı uygulanması, şüpheli alacaklar, satıştan iadeler, iskonto ve indirimler gibi bazı durumlarda da hasılatta düzeltme yapmak gerekebilir.

Kitabın 49. ve 53. sayfaları arasında “Havayolu Gelirlerinin Muhasebeleştirilmesi” örneğini görebilirsiniz.

Kitabın 53. ve 54. sayfalarında “Havaalanı Gelirlerinin Muhasebeleştirilmesi” örneğini görebilirsiniz.

## Ünite 3: Havayolu Maliyetlerinin Muhasebeleştirilmesi

### Maliyetle İlgili Kavramlar ve Maliyet Türleri

Havayolu işletmelerinin ana faaliyet konusu havayoluyla ulaşım hizmeti sağlamaktır. Havayolu hizmetinin oluşumunda tüketilen unsurlar için katlanılan bedel havayolu hizmet üretim maliyetini oluşturur. Havayolu hizmetinin üretilebilmesi için gerekli olan unsurların saptanması, hizmet üretim maliyetinin nelerden oluştuğunu belirlememizi sağlayacaktır.

Genel anlamıyla maliyet, bir şeye sahip olabilmenin bedelidir. Bir varlığa sahip olmak ya da hizmetten yararlanmak için katlanılan bedel, o varlığın veya hizmetin maliyeti olmaktadır. Maliyet, hedeflenen sonuca ulaşmak için katlanılması gereken fedakârlıkların para ile ölçülebilen tutarı şeklinde tanımlanabilir. İşletme faaliyetleri, birtakım ekonomik değerlerin kullanılmasıyla gerçekleştirilir.

Gider, işletmeye ekonomik yarar sağlamak amacıyla elden çıkarılan, tüketilen varlıkların değeri olarak tanımlanabilir. Diğer bir ifadeyle gider, belli bir amaca ulaşmak için yapılan normal tüketimlerdir. Gider ile maliyet arasında yakın ilişki olmakla birlikte gider, yararı tükenmiş maliyet olarak da ifade edilebilir.

Harcama bir varlığın edinilmesi, hizmetin sağlanması ya da zararın karşılanması amacıyla para veya başka bir varlık verme, hizmet sunma, borç altına girme dir.

Zarar ise, işletmeciliğin acı gerçeklerinden biridir. Ticari hayatta istenmeyen fakat karşılaşılma olasılığı yüksek olan bir sonuçtur. Varlıkların amaç dışı tüketilmesi, aşırı veya kontrolsüz kullanılması, çalınmış, kaybolmuş olması gibi nedenlerle oluşan kayıplar zarar olarak tanımlanır.

Maliyeti tanımlarken genellikle bir şeye dayandırmak gerekir. Söz konusu dayanak, maliyeti hesaplanmak istenen maliyet nesnesi (cost object) olarak ifade edilen unsur olan mal, hizmet, faaliyet, bölüm veya herhangi bir nesnedir. Oluşan maliyetin maliyet nesnesine (mamule/hizmete) yüklenmesine olanak sağlayan tüketim faktörü ise (faaliyet, eylem, gider türü) maliyet sürücüsü (cost driver) adını alır. Maliyetin çıkış noktasına ya da maliyeti hesaplanmak istenen duruma göre maliyet türleri; direkt-endirekt, değişken-sabit, dönem-üretim, gerçekleşengeleceğe ait, ilgili-ilgisiz, kontrol edilebilir-edilemez, toplam-birim-marjinal, batık-fark-alternatif maliyet şeklinde ele alınabilir.

Direkt (Dolaysız) Maliyetler, üretim faaliyeti ile doğrudan ilişkilendirilebilen, mamul ve/veya hizmetlere dağıtım anahtarı kullanmadan yüklenebilen giderlerden oluşur. Üretim faaliyeti durduğunda bu tür giderler gerçekleşmez.

Endirekt (Dolaylı) Maliyetler, gerçekleşme yeri ve şekli itibarıyla üretim miktarı ile doğrudan ilişkilendirilemeyen giderlerden oluşur. Aynı zamanda hesaplama güçlükleri nedeniyle bu tür giderler, ancak uygun dağıtım anahtarları kullanılarak üretilen mamul ve/veya hizmet maliyetine yüklenirler.

Değişken Maliyetler, üretim hacmine (mamul/ hizmet miktarına) bağlı olarak artıp azalan giderlerden oluşur. Bu tür giderlerin üretim miktarıyla doğru orantılı olarak değişeceği kabul edilir.

Sabit Maliyetler, belli bir üretim aralığında, üretim miktarına bağlı olarak değişmeyen giderlerden oluşur.

Karma Maliyetler, işletme faaliyetlerine konu olan maliyetler bazen kararlı davranışlar sergilemez, değişken ya da sabit olma özelliği süreklilik göstermez. Bu tür giderlerin bir kısmı üretim faaliyetine paralel değiştiği halde, üretim durduğunda tamamen ortadan kalkmaz (yarı değişken) veya belli bir üretim düzeyinde sabit kaldığı halde, söz konusu sınır aşıldığında sıçramalar şeklinde artar (yarı sabit).

İşletme faaliyetlerine göre sınıflandırıldığında giderleri iki grupta ele almakta yarar vardır. Birinci grup, işletmenin ana faaliyetini oluşturan mal/hizmet üretimi için katlanılan giderlerden oluşur. İkinci grup ise üretime doğrudan katılmayan dönem giderleridir. Üretim Maliyeti, mamul/hizmet üretim maliyetini oluşturan giderlerin toplamıdır. Mamul üreten işletmelerde üretim giderleri; direkt ilk madde ve malzeme giderleri, direkt işçilik giderleri, ve genel üretim giderlerinden oluşur. Bu giderlerin toplamı, belli bir dönemde üretilen mamullerin maliyetini verir. Buradan elde edilen birim maliyet, satılan mamul miktarı ile ilişkilendirilerek satılan mamullerin maliyeti bulunur. Havayolu, havaalanı gibi hizmet işletmelerinde üretim sürecinde yapılan tüketimler hizmet üretim maliyeti adı altında toplanır. Yakıt tüketimi, işçilik, sigorta, amortisman, vergi, haberleşme gibi pek çok unsurdan oluşan hizmet üretim maliyeti, dönemsel olarak satılan hizmet maliyetine dönüştürülür. Dönem Giderleri, bir hesap döneminde işletme işlevleri temelinde gerçekleşen giderlerdir.

Gerçekleşen Maliyetler, mamul ya da hizmet üretimi sonunda fiili tüketimin hesaplanmasıyla bulunan, katlanılmış maliyetlerdir. Gelecekteki Maliyetler, belli bir üretim miktarı için, deneyimsel ve sezgisel olarak gelecekte olması beklenen (tahmini) ya da belli koşullar altında, bilimsel yöntemlerle olması gereken (standart), öngörölmüş maliyetlerdir.

Alınacak kararı etkileme durumuna göre giderler, kararla ilişkisine göre ayrılabilir. Kararın alınmasında etkili olan giderler ilgili, kararda dikkate alınmayacak giderler ise ilgisiz olarak tanımlanabilir.

Kontrol Edilebilir Maliyetler, işletme yönetiminin/birim yöneticilerinin sorumluluk alanındaki kararla önemli bir kayba uğramadan artırılıp azaltılabilen maliyetlerdir. Kontrol Edilemeyen Maliyetler ise, sorumlu yöneticinin kararıyla engellenemeyen maliyetlerdir.

İşletmelerde maliyet muhasebesinin temel fonksiyonlarından biri, toplam ve birim maliyetleri hesaplamaktır. Toplam Maliyet, belli bir zaman diliminde gerçekleşen üretimin direkt ve endirekt maliyetlerinin

toplamıdır. Birim Maliyet, belli bir zaman aralığındaki toplam maliyetin üretim miktarına bölünmesiyle bulunan birim başına üretim maliyetidir. Ortalama maliyet olarak da bilinir. Marjinal Maliyet, üretimdeki bir birim artışın birim maliyette meydana getirdiği artıştır. Batık maliyet, alınacak kararı etkilemeyen ve söz konusu kararla değişmeyen maliyetlerdir. Fark maliyeti, iktisattaki marjinal maliyetin, işletme yönetiminde bir birim üretim artışının toplam maliyette neden olduğu artış olarak karşılığıdır. Fırsat maliyeti, vazgeçme maliyeti ya da kaçırılan net kazanç olarak da adlandırılır.

### **Havayollarında Maliyet Unsurları ve Maliyet Muhasebesi**

Havaaracı uçuş maliyetleri; uçuş ve kabin ekibi ücretleri, uçak yakıt ve yağ gideri, hava trafik ücretleri, havaalanı ve yer hizmeti giderleri, ve diğer ücret ve giderlerdir. Kavramsal açıklamalardan yararlanarak, havayolu maliyetleri farklı şekillerde sınıflandırılabilir. Kurumsal raporlarda yaygın kullanılan sınıflama, uçuş faaliyeti ile ilişkisine göre maliyetlerin direkt ve endirekt olarak ayrılması şeklindedir. Kitabın 68. sayfasında Tablo 3.1’de “Havayolu Maliyetleri”nin detaylarını bulabilirsiniz.

Direkt Uçuş Maliyeti, havaaracının kullanım şekline ve iş modeline bağlı olmadan her uçuşta katlanılması gereken giderlerin toplamıdır. Endirekt Uçuş Maliyeti, uçağın uçurulmasına doğrudan bağlı olmamakla birlikte yolcunun ve yükün taşınabilmesi için katlanılması gereken giderlerden oluşur. Genel olarak işletmelerin ana faaliyet konusu dışında tutulan pazarlama, satış ve dağıtım giderleri, havayolu hizmetinin bir parçası olarak gerçekleştirilir. Havayolu işletmesinin genel yönetim birimlerinde çalışanların (hukuk, muhasebe, halkla ilişkiler vb) ücret ve giderleri, havaaracı ve donanım alımıyla doğrudan ilişkilendirilebilen finansman giderleri dışında kalan genel finansman giderleri dönem gideri olarak muhasebeleştirilir.

Maliyet muhasebesi, üretim maliyetlerini hesaplamak ve yönetim kararlarına yardımcı olacak verileri sağlamak amacıyla kurulan muhasebe sistemidir. Maliyet muhasebesi, işletme içi bilgi kullanıcılarına maliyet temelli ayrıntılı bilgi sunan bir alt muhasebe sistemidir.

Ülkemizde 1994 yılından bu tarafa uygulanmakta olan Tekdüzen Muhasebe Sistemi içindeki maliyet hesapları sınıflaması iki seçeneğe ayrılmıştır. Birinci grupta 7/A hesap grubu olarak, giderler işletme işlevlerine göre sınıflandırılmıştır. İkinci grupta ise, 7/B hesap grubu adıyla gider çeşitleri sınıflaması yer almaktadır.

İşletmenin finansal durumuna ilişkin olarak gelecekte yararlanılacak olan maliyet bilgilerini raporlama aracı Finansal Durum Tablosu (Bilanço), belli bir dönemde tükenen maliyetlerin (giderlerin) raporlanacağı araç ise Gelir Tablosu olmaktadır. İşletmede üretim, pazarlama, finansman gibi temel işlevlerden hareketle faaliyet hacmine, hukuki yapıya, yönetim tercihine bağlı olarak

şekillenen işlevsel faaliyet (gider merkezi) gruplaması yapılabilir.

### **Havayolu Hizmet Üretim Maliyetinin Oluşumu ve Muhasebeleştirilmesi**

Havayolu hizmet üretim maliyetini doğru belirleyebilmek için, üretim girdilerini ve üretim işlemlerini tam olarak belirlemek gerekir. Havayolu işletmesi için hizmet üretim maliyeti, hava taşımacılığı (uçuş) hizmetini sağlamak amacıyla elden çıkarılan varlıkların değeri ya da yapılan giderlerin (malzeme, işçilik, dışarıdan sağlanan hizmetler) toplamı şeklinde tanımlanabilir. Tedarik süreciyle sağlanan yakıt, yağ, yedek parça, işgücü, vb. girdiler çeşitli hizmet birimlerinde kullanılarak hizmet üretim maliyetine dönüşür. Dönemsel olarak hesaplanabilen hizmet üretim maliyeti uçak, sefer, istasyon veya hat bazında ele alınabilir.

Hizmet Üretim Maliyeti, havayolu hizmetinin gerçekleştirilmesi amacıyla tüketilen tüm girdilerin, toplam maliyetinin kaydedildiği hesaptır. Havayolu hizmetinin üretim sürecinde tüketilen yakıt, işçilik, dışarıdan sağlanan hizmet, amortisman, sigorta, vergi vb. girdi maliyetleri sefer, istasyon ya da hat bazında hesaplanarak Hizmet Üretim Maliyeti hesabına borç kaydedilir. Kitabın 72. sayfasında Tablo 3.3’te “Hizmet Üretim Maliyeti Akışı”ni görebilirsiniz. Havayolu hizmet üretim maliyetinin en belirgin unsurları yakıt tüketimi ve işgücü maliyetleridir. Üretim süreci sonunda oluşan üretim maliyeti, Hizmet Üretim Maliyeti hesabında toplanır. Hizmet Üretim Maliyeti hesabında biriken maliyet tutarı, dönem sonunda Satılan Hizmet Maliyeti hesabına yansıtılır.

### **Havayollarında Malzeme Tüketimlerinin Muhasebeleştirilmesi**

Havayolu taşımacılığının gerçekleşebilmesi için havaaracında kullanılan yakıt önemli maliyet kalemlerinden biridir. Havayolu hizmet üretiminde en çok tüketilen malzeme olan uçak yakıtı, genellikle stok hesaplarına alınmadan, doğrudan hizmet üretim maliyetine aktarılır. Bu durumda yolcu ve yük taşımacılığı ile ilgili olarak gerçekleşen malzeme tüketimi için 740 Hizmet Üretim Maliyeti hesabı borçlandırılır. Yakıt maliyeti: (Tüketim Miktarı x Birim Fiyat + KDV) şeklinde formüle edilebilir. Kitabın 74. ve 75. sayfalarında yakıt maliyetleri ile ilgili örnekleri bulabilirsiniz. Havayolu işletmelerinde uçak yakıtı dışında en önemli malzeme tüketimi bakım-onarım faaliyetleri ile ilgilidir. Gider kalemleri malzeme, işçilik, vs. ayrımı yapılmadan, bakım hizmet gideri şeklinde, yine Hizmet Üretim Maliyeti hesabı üzerinden muhasebeleştirilir.

### **Havayollarında İşçilik Maliyetinin Muhasebeleştirilmesi**

Havayolu işletmelerinde işçilik denildiğinde ilk akla gelen uçuş ve kabin ekibi ücretleri, sonra da bakım işçiliği olmaktadır. Bunların yanında daha pek çok işçilik maliyeti



unsuru söz konusu olmakla birlikte, uçuş maliyetini doğrudan artıran bu tür işçilikler olmaktadır.

Ücret, bir kimseye bir iş karşılığında işveren veya üçüncü kişiler tarafından sağlanan ve para ile ödenen tutardır (İş Kanunu, md. 32). Ücret, prim, ikramiye ve bu nitelikteki her çeşit istihkak (hakediş) kural olarak Türk parası ile işyerinde veya özel olarak açılan bir banka hesabına ödenir. Gelir Vergisi Kanunu, md.61’de ise ücret şöyle tanımlanmıştır; “işverene tabi bir işyerine bağlı olarak çalışanlara hizmet karşılığı verilen para ve ayınlar ile sağlanan ve para ile temsil edilen menfaatlerdir.” İş sözleşmesi, bir tarafın (işçi) bağımlı olarak iş görmeyi, diğer tarafın (işveren) ücret ödemeyi üstlenmesinden oluşan sözleşmedir. İş sözleşmesi, Kanunda aksi belirtilmedikçe özel bir şekle tabi değildir.

Havayolu işletmelerinde çalışanların hak ettiği brüt ücreti belirleyen pekçok unsur vardır. Bunlar; esas ücret, fazla çalışma ücreti, hafta tatili ve genel tatil ücreti, yıllık izin ücreti, özendirici ücretler, sosyal güvenlik hakları, primler, tazminatlar, kişisel ve aynı haklar şeklinde sıralanabilir. Esas ücret, işçinin yaptığı işin niteliğine göre sözleşme ile belirlenen temel ücretidir. Fazla çalışma ücreti, ülkenin genel yararı ya da işin niteliği veya üretimin artırılması gibi nedenlerle (İş Kanunu, md. 41), Kanunda yazılı koşullar çerçevesinde haftalık 45 saati aşan çalışmalar karşılığında hesaplanan ücrettir. Hafta tatili ücreti, sözleşme koşullarına uygun çalışan işçilere 7 günlük zaman diliminde, (1 günlük ücret tam ödenerek) kesintisiz en az 24 saat dinlenme (hafta tatili) verilir. Genel tatil ve ulusal bayram günleri ücreti: işçilere, genel tatil ve ulusal bayram günlerinde çalışmazlarsa, o günün ücreti tam olarak ödenir. Tatil yapmayarak ayrıca çalışılan her gün için 1 günlük, yani günlük ücretin 2 katı ücret ödenir. Yıllık izin ücreti: işyerinde işe başladığı günden itibaren, deneme süresi dahil en az 1 yıl çalışmış olanlara yıllık ücretli izin verilir.

Brüt ücretten çalışan adına yapılan kesintiler; Sosyal Sigorta Primi İşçi Payı: %14, Gelir Vergisi, Damga Vergisi: %0759, İşsizlik Sigortası işçi Payı’dır. İşveren adına yapılan kesintiler de şöyledir; Sosyal Sigorta Primi İşveren Payı: %20,5 ve İşsizlik Sigortası İşveren Payı: %2.

Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu (5510 sayılı) kapsamında işveren, çalıştırdığı işçilerin ücretinden belli oranlarda sigorta primi kesmek ve buna işveren adına hesaplanan sigorta primi payını da ekleyerek Sosyal Güvenlik Kurumuna ödemekle yükümlüdür. Yapılan işe göre çalışanların karşılaşacağı risk durumu esas alınarak, sigorta prim oranları belirlenmiştir. Kitabın 79. sayfasında Tablo 3.2’de “Sigorta Primleri” ile ilgili detaylara ulaşabilirsiniz. Gelir Vergisi Kanununa göre çalışanların ücretleri üzerinden gelir vergisi kesintisi (stopaj) yapılmaktadır. Damga Vergisi Kanunu gereği ücretlerde damga vergisi oranı sabit olarak, brüt ücretin %0759’u şeklinde uygulanmaktadır. 4447 sayılı İşsizlik Sigortası Kanunu ile getirilen uygulamaya göre (R.G. 08.09.1999/23810), işsizlik sigortasının gerektirdiği ödemeleri, hizmet

ve yönetim giderlerini karşılamak üzere, bu Kanun kapsamına (md.46) giren tüm sigortalılar, işverenler ve Devlet işsizlik sigortası primi öder.

Havayolu işletmelerinde çalışanlara ödenen ücretin belirlenmesinde genellikle iki yöntem söz konusudur. Bunlardan birinci, yaygın kullanımı olan zaman esaslı, aylık sabit ücret, diğeri de yapılan iş türü ve miktarı ile ilişkilendirilen primli ücrettir. Zaman esaslı ücret hesaplamasında, belirlenen günlük ücret tutarı ile çalışılan gün sayısı çarpılarak aylık, bazen de haftalık ücret toplamı bulunur. Çalışılan günlerin hesabında hafta tatili, yıllık izin ve genel tatil günleri çalışılmış gün olarak sayılır. Fazla mesai ve diğer eklentiler ayrıca hesaba katılır. Çalışanlara yapılan esas ücret ödemeleri yanında, genellikle iş verimliliğini artırmak amacıyla, işe özendirici nitelikte yapılan ek ödemeler prim olarak ifade edilebilir. Kitabın 81. ve 84. sayfaları arasında “Ücret ve Kesintilerin Hesaplanması ve Muhasebeleştirilmesi” ile ilgili örnekleri bulabilirsiniz.

### **Diğer İşletme Giderlerinin Muhasebeleştirilmesi**

Havayolu işletmelerinde uçuşla ilgili olarak malzeme giderleri ve işçilikler yanında, uçakların sigorta, amortisman, bakım giderleri ile havaalanı ve hava trafik giderleri her zaman karşılaşılan giderlerdir. Kitabın 84. ve 85. sayfalarında havaalanı hizmet giderleri ile ilgili bir örnek bulabilirsiniz.

## Ünite 4: Havaalanı Maliyetlerinin Muhasebeleştirilmesi

### Havaalanlarında Yatırım ve Finansman

ICAO tarafından yapılan tanımda havaalanı, yolcu ve uçak trafiğini sağlayacak binaları, altyapı ve alanları kapsayan, hava ulaşımı için özel olarak düzenlenmiş yerlerdir (ICAO, Annex 14). Diğer bir ifadeyle havaalanları, hava ulaşımının başlangıç ve bitiş noktasını oluşturan, amaca uygun altyapı ve üstyapılar, bina, tesis ve cihazlar ile donatılmış, uzman insan kaynağı ve yoğun teknolojik destek ile faaliyette bulunan sistemlerdir. Havaalanlarında iki temel faaliyet sahası bulunur. Bunlardan biri uçakların yoğun olarak kullandığı pist, apron, taksiyolları ve onların çevresinden oluşan hava tarafı faaliyet sahasıdır. Diğer de yolcuların, havaalanı çalışanlarının, yük sahiplerinin, aracı işletmelerin ve diğer paydaşların kullandığı terminaler ve çevresinden oluşan kara tarafı faaliyet sahasıdır. Havaalanları, sahiplik ve sermaye yapısı, büyüklük, hizmet tipi gibi farklı açılardan sınıflandırılabilir. Havaalanlarının geleneksel yapısı incelendiğinde, genellikle çok büyük hacimli tek parça araziye gereksinim duyulan, bu amaçla kamu arazisinin kullanılmasını veya büyük kamulaştırmaların yapılmasını gerektiren devasa yapılarla karşılaşılmaktadır.

Yatırım kavramı, belirli bir kaynağın, gelir getirici faaliyetlerde kullanılmak üzere, uzun vadeli olarak tahsis edilmesi şeklinde ifade edilebilir. Bu çerçevede havaalanı yatırımları, pist-aprontaksiyolu gibi altyapılar, yolcu ve kargo terminal binaları, meteoroloji, trafik ve haberleşme tesis ve cihazları, itfaiye, bakım-onarım ve güvenlik donanımları gibi unsurların temin edilmesi ya da artırılması anlamına gelir. Bu tür yatırım maliyetlerinin işletme faaliyetleri ve dönemsel finansal raporlar kapsamında kâr/ zarar ile ilişkilendirilebilmesinin tek yolu amortisman ayırmaktır. Havaalanlarında sahiplik ve yönetim seçenekleri şöyle sıralanabilir: devlet sahipliği, yönetim sözleşmeleri, kiralama ya da imtiyazlar, sahipliğin kısmen devri, kamu-özel işbirliği, ve özel sektör sahipliği. Havaalanı işletmeciliğinde 1980’li yıllardan itibaren etkisi görülmeye başlanan serbestleşme, liberalleşme, ticarileşme, küreselleşme gibi eğilimlerin etkisiyle, havaalanı sahipliği, yönetim ve kontrolü genellikle devlet sahipliğinden özel sektöre doğru kayma eğilimindedir. Sahiplik ve yönetim yapısı ile ilişkili olarak havaalanı finansmanı üç şekilde gerçekleşmektedir. Bunlar; kamu finansmanı, özel sektör finansmanı, karma finansman veya yaygın adıyla kamu-özel işbirliği uygulamaları şeklindedir.

Havaalanlarında sahiplik, işletmecilik, yönetim ve finansman konularının ağır yükünü ilgili taraflar arasında paylaştırarak hafifletmeye ve böylece tüm taraflar için kazan-kazan fırsatları oluşturmaya yönelik pekçok yöntem geliştirilmiştir. Bunlardan en yaygın bilineni yap-işlet-devret-YİD (built-operatetransfer-BOT) modelidir.

Duran varlıklar, işletme faaliyetlerinde uzun süre yararlanmak amacıyla edinilen ve satış amacı taşımayan

varlıklardır. Kitabın 99. sayfasında Tablo 4.1’de “Duran Varlık Hesapları”nın detaylarını görebilirsiniz.

Havaalanlarının gelir ve gider sınıflamasına esas olacak faaliyet sonuçlarının havacılık gelir ve giderleri ile havacılık dışı gelir ve giderler şeklinde ayrılması konuyu daha anlaşılır kılacaktır. Kitabın 100. ve 101. sayfalarında havaalanlarında sık karşılaşılan duran varlıklara bazı örnekler bulabilirsiniz.

### Havaalanlarında İşletme Maliyetlerinin Sınıflandırılması

Havaalanı işletmelerinin ana faaliyet konusu, uçuş emniyetini aksatmadan, havaaraçlarına konma-konaklama, trafik gibi hizmetleri, yük ve yolculara da çok çeşitli terminal hizmetleri ile güvenlik hizmetlerini sunmaktır. Bunun yanında günlük gereksinimi karşılamaya yönelik olarak itfaiye, bakım, yakıt ikmal, karayoluyla ulaşım, uçuş ve meteoroloji ile ilgili bilgilerin sağlanması, dinlenme ve eğlenme gibi bazı hizmetlerin de aynı süreç içinde yer alması söz konusudur. Havaalanlarında işletme maliyetleri, havayollarında olduğu gibi, faaliyetleri gerçekleştirirken tüketilen malzeme giderleri, işçilik giderleri, bakım ve güvenlik hizmet giderleri, amortisman, sigorta, vergi ve benzeri giderler şeklinde sınıflandırılabilir.

Havaalanı Giderleri:

1. Faaliyetler ve bakım ile ilgili giderler;

- Personel giderleri,
- Tedarik giderleri,
- Satın alınan hizmet giderleri,
- Genel yönetim giderleri,
- Diğer sermaye dışı giderler.

2. Sermaye ile ilgili giderler;

- Amortisman ve tükenme payları,
- Faizler,
- Diğer sermaye giderleri.

Kitabın 103. sayfasında Tablo 4.2’de “Havaalanı Giderleri ve Kullanılan Hesaplar” ile ilgili detaylı bilgileri bulabilirsiniz.

Uçuş hizmetleri ile ilgili giderler: Uçuş hizmetleri ile ilgili giderler, uçuş sahası (PAT sahası) varlıklarının işletilmesi, bakımı, korunması ile ilgili giderlerden oluşur. Bu grupta pist, apron, taksiyolları, bunların çevresindeki alanlar, hava trafik kontrol kulesi, seyrüsefer yardımcıları, meteoroloji cihazları, körük-köprü vb. varlıklar yer alır.

Terminal hizmetleri ile ilgili giderler: Havaalanlarında yolcuların kullanımına tahsis edilen bina, tesis ve alanların yanında yük (kargo) işlemleri için tahsis edilen bina, tesis ve alanlar da mevcuttur.

Yer hizmetleri ile ilgili giderler: Havaalanlarında uçak ya da yolcu ve yük ile ilişkili olarak verilen temsil, yük kontrolü ve haberleşme, yolcu trafik, ramp, uçak temizlik, uçak hat bakım, uçuş operasyon, ulaşım, ikram servis, gözetim ve yönetim, uçak özel güvenlik hizmet ve denetimi gibi yer hizmetlerinin verilmesi gerekir. Bu hizmetleri sağlama sorumluluğu havaalanında, havayolu işletmesinde veya özel olarak bu tür işleri yapmak için havaalanında bulunan yer hizmetleri işletmesindedir.

Diğer dönem giderleri: Havaalanında yürütülen uçuş, terminal ve yer hizmetleri ile ilişkilendirilemeyen dönem giderleri, her işletmede olduğu gibi konusuna uygun bir gider hesabında kayıt altına alınır. Bu tür giderlerin ortak özelliği, havacılık faaliyetleri dışında kaldıkları için, “hizmet üretim maliyetine” dahil edilmeyip doğrudan Kâr veya Zarar hesabına atılmalarıdır. Bu grupta yer alan giderler; araştırma-geliştirme giderleri, pazarlama-satış ve dağıtım giderleri, genel yönetim giderleri ve finansman giderleridir.

Havaalanına yatırım bedeli maliyet, havaalanı hizmetlerini sunabilmek için yapılan tüketimler gider, varlıkların kaybedilmesi ya da hizmetin satılamaması nedeniyle oluşan değer kayıpları da zarar olarak adlandırılmaktadır.

Havaalanlarında hizmet üretim maliyeti, uçuş sahasında, terminallerde ve diğer havacılıkla ilgili alanlarda gerçekleşen giderlerin toplamından oluşur. Kitabın 105. sayfasında Şekil 4.1’de “Havaalanı Hizmet Üretim Süreci”ni bulabilirsiniz. Havaalanları için satışların maliyeti, yararlanılacak havaalanı hizmetini sağlamak amacıyla elden çıkarılan varlıkların değeri ya da yapılan giderlerin (malzeme, işçilik, enerji, vb.) toplamı şeklinde tanımlanabilir. Tedarik süreciyle sağlanan malzeme, işgücü, enerji vb. girdiler çeşitli hizmet birimlerinde kullanılarak önce hizmet üretim maliyetine dönüşür, dönem sonlarında ise, hizmet üretim maliyeti hesabında biriken tutarlar, satılan hizmet maliyetine yansıtılır. Satılan hizmet maliyetinin nihai durağı ise, dönem kârı veya zararı hesabı olacaktır. Havaalanı hizmetlerinin üretilmesi için katlanılan giderler 740 Hizmet Üretim Maliyeti hesabı kullanılarak muhasebeleştirilecektir. Hizmet üretim maliyetini oluşturan işçilikler, malzeme kullanımı, amortismanlar vs. bu hesapta toplanır. Burada biriken tutarlar dönem sonunda yansıtma hesabı aracılığıyla 622 Satılan Hizmet Maliyeti hesabına aktararak dönem giderine dönüştürülür.

KDV Kanunu 13-b maddesinde yer alan (16/7/2004-5228/14 md. ile yeniden düzenlenmiş); “Deniz ve hava taşıma araçları için liman ve hava meydanlarında yapılan hizmetler” ifadesiyle, havaalanlarında hava araçlarına, yolcu ve yüklere yapılan hizmetler vergiden istisna edilmiştir.

### **Uçuş Sahası Hizmet Maliyetlerinin Muhasebeleştirilmesi**

Havaalanlarında uçuş sahası (Pist-Apron-Taksiyolu -Pat sahası) fiziki olarak havaalanının en karakteristik altyapı

tesisi olarak ifade edilebilir. Gerek uygun ve yeterli bir arazinin temini gerekse bu altyapının imalatı oldukça büyük maliyetlere katlanmayı gerektirmektedir. Uçuş (pat) sahası bakım maliyetleri başlığı altında toplayabileceğimiz bu tür maliyetler içinde; malzeme, işçilik, enerji tüketimi ile seyrüsefer ve kontrol cihazlarının bakım, sigorta ve amortisman giderleri sayılabilir. Kitabın 107. ve 108. sayfalarında bakım ve güvenlik hizmetlerinin dışkaynak kullanımı yoluyla temin edilmesi durumu ile ilgili örnekler bulabilirsiniz.

### **Terminal Hizmet Maliyetlerinin Muhasebeleştirilmesi**

Terminal hizmetlerinin çoğu havaalanının varlık nedeni olan yolcu ya da yük ile doğrudan ilgilidir. Bu yüzden havaalanı terminallerinde gerçekleşen giderler, 740 Hizmet Üretim Maliyetleri hesabında izlenir. Kitabın 108. ve 110. sayfaları arasında bu konu ile ilgili örnekleri inceleyebilirsiniz.

### **Havaalanlarında Diğer Giderlerin Muhasebeleştirilmesi**

Diğer işletmelerde olduğu gibi havaalanı işletmelerinde de çeşitli faaliyetlerin yürütülmesi sonucu ortaya çıkan dönem giderleri söz konusudur. Bunların muhasebeleştirilmesinde herhangi bir farklılık olmayacaktır. Gider yerinin bağlı olduğu birim ve maliyet sorumluluğu gözetilerek, bu tür dönem giderleri, ilgili gider hesabına borç kaydı yapılarak izlenir.

Dönem boyunca çalıştırılan; 740 Hizmet Üretim Maliyeti, 750 Araştırma-Geliştirme Giderleri, 760 Pazarlama Satış ve Dağıtım Giderleri, 770 Genel Yönetim Giderleri ve 780 Finansman Giderleri hesabında biriken tutarlar, dönem sonunda ilgili yansıtma hesapları kullanılarak, 622 Satılan Hizmet Maliyeti, 630 Araştırma-Geliştirme Giderleri, 631 Pazarlama Satış ve Dağıtım Giderleri, 632 Genel Yönetim Giderleri ile 660 Kısa Vadeli Borçlanma Giderleri ve 661 Uzun Vadeli Borçlanma Giderleri hesaplarına aktarılır.

6 kodlu gider hesaplarındaki tutarlar da, 653 Komisyon Giderleri, 654 Karşılık Giderleri, 659 Diğer Olağan Gider ve Zararlar gibi diğer dönem giderleri ile birlikte 690 Dönem Kârı veya Zararı hesabının borç yanına devredilerek süreç tamamlanır.

Burada havaalanı işletmelerinin dönem gelirleri ve giderlerinin karşılaştırılmasıyla, dönemin faaliyet sonucu yani dönem kârı veya zararı bilgisi elde edilir. Faaliyet sonuçlarına ilişkin, çeşitli finansal ve yönetsel kararlarda kullanılabilecek bu bilgiler, Gelir Tablosunda raporlanarak tüm bilgi kullanıcılarının kullanımına sunulur.

## Ünite 5: Havacılık İşletmelerinde Maliyet Davranışı ve Maliyet-Hacim- Kâr Analizleri

### Giriş

Havacılık işletmeleri uçak, yer hizmetleri, havaalanı gibi unsurların gerçekleştirilmesinde yüksek yatırımları nedeniyle sabit maliyetleri oldukça yüksek işletmelerdir. Hedeflenen kârın ve yapılan yatırımın geri dönüşü; hedef gelir, maliyet, kapasite oranı ve yolcu sayısı ile gerçekleştirilebilir. Bu amaca ulaşmayı test edecek tekniklerden birisi “maliyet-hacim-kâr (MHK) analizi” tekniğidir. teknik, belirli bir dönemde oluşan kârlar, toplam gelirler, toplam maliyetler ve bağımsız değişkenlerin toplam hacim ile olan ilişkisini analiz etmekte ve yöneticilerin karar almasına katkı sağlamaktadır.

### Maliyet-Hacim-Kâr Analizi

MHK analizi hizmetlerin satış fiyatı, faaliyet düzeyi, birim değişken maliyet, toplam sabit maliyetler, satış karması unsurlarının birbiriyle etkileşimine odaklanarak; işletmenin maliyetleri, satış hacmi ve kârı arasındaki ilişkinin anlaşılması konusunda yönetime yardımcı olmaktadır.

#### *MHK Analizi Varsayımları ve Sınırlılıkları*

MHK analizinin ürettiği bilgilerin varsayımları ve sınırlılıkları şöyledir:

- Maliyet yönetiminde etkinliğin sağlanabilmesi her şeyden önce maliyet analizlerinde kullanılacak maliyet veri tabanını destekleyen sağlam bir muhasebe sistemi alt yapısının işletmede kurulmuş olması ön koşuluna bağlıdır.
- Tüm maliyetler sabit ve değişken maliyet olarak sınıflandırılır.
- Değişken maliyetler, sunulan hizmet miktarına bağlı olarak aynı oranda değişim göstermektedir ve birim başına değişken maliyetler her zaman sabit kalmaktadır.
- Toplam maliyet fonksiyonu belirlenen sınırlar içinde doğrusaldır.
- Birim satış fiyatı değişmediği kabul edildiği için toplam gelir fonksiyonunun da belirli hacim aralığı için doğrusal olduğu kabul edilir.
- Sadece tek bir hizmet için analiz yapılır, eğer birden fazla hizmete ilişkin satış karması için yapıyorsa değişkenler sabit kabul edilir.
- MHK analizinde ya hacim ya da satış değeri olmak üzere tek bir maliyet taşıyıcısından yararlanılır.
- Maddi/maddi olmayan duran varlıklar farklı üretim hacimlerinde aynı kaldığı varsayılmaktadır.
- Girdilerden sağlanan verimlilik sabit kabul edilmektedir.
- Satışlar ile stoklar arasında tam bir zaman uyumu mevcuttur.
- Normal kapasiteye yakın bir faaliyet hacmi söz konusudur.

- Olağanüstü gelir veya gider ortaya çıkmamaktadır.
- Yarı sabit ve yarı değişken maliyetler göz ardı edilmektedir.
- Analiz tekniği kısa dönem için doğru kabul edilmekte ve uygulanmaktadır.
- Riskler ve belirsizlikler göz ardı edilmektedir.

#### *MHK Analizine İlişkin Kavramlar*

Fiyat: İşletmenin hayatını sürdürebilmesi, büyüebilmesi ve kar elde edebilmesi için müşterilerinin ödemeyi kabul edebileceği parasal değerdir. Müşteri tarafından isteğe bağlı ödemeler “fiyat”ın bir parçası değildir. Bunlara; bilet/bagaj kontrol (desk check-in), koltuk seçimi; özel bagaj, yiyecek-içecek servisi, seyahat sigortası, evcil hayvan seyahati, uçak-ıçi eğlence araçları kullanımı vb. örnek olarak gösterilebilir.

Maliyet: bugün ve gelecekte fayda getirmesi beklenen mamul veya hizmetlerin sunulabilmesi için katlanılan fedakârlıkların parasal bedeli olarak tanımlanabilir. Yöneticiler, havayolları hizmetlerine ilişkin karar alma sürecinde hizmetlerle ilgili maliyetleri farklı bakış açılarıyla değerlendirmeyi arzu ederler. Muhasebede maliyeti saptanan şeye maliyet nesnesi adı verilir. Bu durumda yöneticilerin karar alma sürecinde maliyetlerle ilgili bilmek istediği veya ihtiyaç duyduğu her şey maliyet nesnesini oluşturmaktadır. Bu yüzden maliyetler birtakım amaçlarda kullanılmak üzere tespit edilirler. Maliyet verisi ve bilgisi belli amaçlara hizmet eden birer araçtır.

Yatırım Giderleri, işletmeye gelecek hesap dönemlerinde yarar sağlayacak varlık ve hizmetlerin edinilmesi için yapılan, yani bu varlık ve hizmetlerin maliyetini oluşturan giderlerdir. Bu varlıklar; işletmenin sahip olduğu maddi duran varlıklar, maddi olmayan duran varlıklar ve gelecek aylara/ yıllara ait giderler kapsamındaki bilanço hesaplarıdır. Yatırım giderleri ilgili varlıkların ilgili dönemin faaliyetlerinde kullanılmaları sonucunda ortaya çıkan amortismanları ve tükenme payları ilgili dönemin hizmet maliyetine yüklenmektedir.

İşletme Giderleri, işletmenin dönem içi çalışmalarında kullanılarak tüketilmek ya da satılmak üzere satın alınan varlıklar ve hizmetlerin maliyetini oluşturan giderlerdir. Stok maliyetleri, dönem giderleri, zarara dönüşen giderler bu grupta yer almaktadır.

Doğrudan (direkt) maliyetler, belirli bir hizmet veya maliyet nesnesi ile doğrudan ilişki kurulabilen maliyetlerdir. Bu nedenle genellikle yönetimin kontrolü altındaki maliyetlerdir. Örneğin bir uçağa ilişkin rutin bakım veya amortisman giderleri doğrudan maliyet olarak nitelendirilebilir.

Doğrudan (indirekt) maliyetler, belirli bir hizmet veya maliyet nesnesine doğrudan yüklenemeyen ya da yüklenmesinin ekonomik olmadığı maliyetlerdir. Bir havalimanında aylık harcanan elektrik maliyetinin her bir

yolcuya düşen payının doğrudan tespit edilmemesi örnek olarak gösterilebilir.

Belirli bir zaman dilimi ve faaliyet hacmi içinde, faaliyet hacmindeki artış ve azalışlardan etkilenmeyerek aynı kalan maliyetlerdir. Sabit maliyetler genellikle kapasite yaratıcı maliyetler olarak ön plana çıktıkları için kapasite maliyetleri adını da alabilmektedir. Sabit maliyetler, havayolunun sınırları dâhilinde belirli bir çıktı (uçak sayısı, yolcu sayısı, yer hizmetleri donanım sayısı vb.) aralığında (toplam olarak) sabit kalır. Amortisman, sigorta, emlak vergileri ve yönetim ücretleri bu tür sabit maliyetlere örnek olarak gösterilebilir.

Yöneticilerin üzerinde söz sahibi olduğu veya değiştirebildiği maliyetlere “yönetilen (kontrol edilebilir) maliyetler” denilmektedir. Değişken maliyet, yöneticilerin karar alma sürecinde kontrol edebildiği maliyetlerdir. Sabit maliyetlerin aksine, toplam değişken maliyetler satış hacmi değişikliklerle doğrudan tepki göstererek değişikliğe uğrar. Faaliyet durdurulduğu anda bu maliyetlerin kendiliğinden ortadan kalktıkları görülür. Örneğin seferdeki yolcu sayısına bağlı olarak yemek servisi sayısı değişecektir. Bu nedenle direkt malzeme maliyetleri ve satış komisyonları değişken maliyet olarak kabul edilir.

Katkı Payı ve Katkı Oranı Maliyet: hacim ve kâr analizinde maliyet bakış açısıyla ortaya çıkabilecek değişiklikler genellikle yöneticinin kontrol edilebileceği geçerli maliyetler için söz konusudur. Bununla birlikte bazı durumlarda yöneticiler kontrol edemediği maliyetlerde de değişiklik yapabilir. Örneğin eğer havayolu yönetimi bir ülkeye yeni bir sefer koyarak yolcu sayısını arttırmak istiyorsa, bunu yeni bir uçak satın alarak gerçekleştirebilir. Bu durumda yeni uçağın satın alınması ile birlikte işletme yeni bir sabit maliyet değerine ulaşmış olacaktır.

### Mhk Analizinde Başabaş Noktası

Maliyet, hacim ve kâr ilişkisinde “kâra geçiş noktası” veya “ölü nokta” olarak da adlandırılan “başabaş noktası”, işletmenin faaliyetleri sonucunda kârın veya zararın olmadığı sıfır noktadaki hizmet miktarını ve satış tutarını ifade etmektedir. Ancak bu noktanın üzerinde satış yapılması durumunda işletme kâr elde etmeye başlarken, başabaş noktasının altında satış yapılması durumunda zarar söz konusu olacaktır. Başabaş noktasında toplam gelirler toplam maliyetlere eşit olması ve bu nedenle de kâr veya zarar sıfırdır. Ayrıca başabaş noktasına ulaşmak için ne kadar hizmet sunulması gerektiği de tespit edilebilmektedir.

Başabaş noktası;

- Muhasebe yaklaşımı,
- Denklem yaklaşımı,
- Grafik yaklaşımı ve
- Doluluk oranı (faktörü) yaklaşımı

ile tespit edilebilmektedir.

### Muhasebe Yaklaşımı

İşletmeler, tahmini ya da belirli bir satış hacminde gerçekleştirilmiş finansal sonuçlara dayalı bilgiyi üretebilmek için “katkı payına dayalı gelir tablosu” hazırlamak durumundadır. Katkı payına dayalı gelir tablosunda maliyetler değişken ve sabit maliyet olarak sınıflandırılır. Böylece işletmenin satışlarından elde ettiği gelirin değişken maliyetlerden eksilmesi sonucu ortaya çıkan katkı payının sabit maliyetleri karşılayıp karşılamadığı test edilmiş olmaktadır. Katkı payının sabit maliyetleri karşılayabilmesi durumunda ise kâr veya zarardan söz edilmesi mümkün olmaktadır.

### Denklem Yaklaşımı

Denklem yaklaşımında, muhasebe yaklaşımında kullanılan gelir tablosu denklem şekline dönüştürülmektedir. Bu yaklaşımda kâr fonksiyonu esas alınmaktadır. Satış fiyatı ve birim değişken maliyetin değişmediği varsayımı altında; toplam gelirler, satış fiyatı ile satış miktarının çarpımına eşit olurken, toplam değişken maliyetler ise, birim değişken maliyet ile satış miktarının çarpımından oluşmaktadır. Bu durumda kâr fonksiyonu birim katkı payı açısından şöyle de ifade edilmektedir:  $Kâr = \text{Toplam Satış Gelirleri} - (\text{Toplam Değişken Maliyetler} + \text{Toplam Sabit Maliyetler}) = (\text{Satış Fiyatı} \times \text{Hizmet Miktarı}) - [(\text{Birim Değişken Maliyet} \times \text{Hizmet Miktarı}) + \text{Toplam Sabit Maliyetler}]$

**Başabaş Noktası / Hedeflenen Kâr Düzeyinde Satış Miktarının Belirlenmesi:** Şirketi başabaş noktasına ulaştıracak satış hacmini kâr eşitliği yardımıyla hesaplayabilmektedir. Sabit maliyetlerin değişmediği varsayımıyla, kâr fonksiyonundan  $\{K = [(F - D) \times M] - S\}$  satış hacminin çekilmesi durumunda aşağıdaki formüle ulaşılmaktadır. Bu durumda işletmeyi başabaş noktasına veya hedeflediği kâra ulaştıracak formül şöyle düzenlenebilir.  $BBN/\text{Hedef Kâr Düzeyinde satış miktarı} = \text{Sabit Maliyetler} + \text{Hedef Kâr Birim Katkı Payı} \rightarrow M = S + K F - D$

**Başabaş Noktası / Hedeflenen Kâr Düzeyinde Satış Hasılatının Belirlenmesi:** MHK analizinin satış hasılatının belirlenmesinde “katkı oranı” kavramından yararlanılmaktadır. Katkı oranı, birim satış fiyatı (ya da satış hasılatı) birim değişken maliyeti aşan kısmının satış hasılatının bir yüzdesi olarak ifade edilmektedir. Satış hacmi yerine toplam satış hasılatı açısından MHK ilişkisini inceleyebilmek için toplam sabit maliyetler katkı oranına bölünmektedir. Sabit maliyetler karşılandıktan sonra hedeflenen kâra ulaştıracak satış hasılatının tahmin edilmesinde ise aşağıdaki formülden yararlanılmaktadır:  $BBN / \text{Hedeflenen Kâr Düzeyinde Satış Hasılatı} = \text{Sabit Maliyetler} + \text{Hedeflenen Kâr Katkı Oranı}$

**Başabaş Noktası Satış Fiyatının Belirlenmesi:** Şirketler sundukları hizmetin satış fiyatını tespit etmek istediğinde, başabaş noktasındaki satış fiyatının hesaplanması önem kazanmaktadır. Çünkü hizmet için katlanılan maliyetleri de kapsayan en düşük satış fiyatı saptanması durumunda

ancak hizmet satılabilir. Başabaş noktası satış fiyatı, sunulan hizmetin satış hacmini göz önünde bulundurularak aşağıdaki formül yardımıyla hesaplanmaktadır.  $BBN \text{ Satış Fiyatı} = \text{Sabit Maliyetler} / (\text{Sunulan Hizmet Miktarı} + \text{Birim Değişken Maliyet}) \Rightarrow F = S / M + D$

#### **Grafik Yaklaşımı**

Satış gelirleri, toplam maliyetler ve kâr arasında beklenen ilişkinin grafik üzerinde gösterilmesine MHK grafiği adı verilmektedir. MHK grafiği birçok faaliyet ilişkin olarak MHK ilişkisini öne çıkartarak, yöneticilere farklı bakış açılarıyla işletmeyi görebilme olanağı tanımaktadır. MHK grafiğinde genellikle satış miktarları grafiğin yatay ekseninde yer alırken, satış tutarları dikey ekseninde gösterilmektedir. MHK grafiği üç adımda hazırlanmaktadır.

#### **Doluluk Oranı Yaklaşımı**

Birçok havayolu şirketi için önemli bir hedef olarak konulan kârlılık, birbiriyle doğrudan etkileşim içinde olan üç değişkene dayalıdır. Bu değişkenlerden ilki tedarik koşullarının bir fonksiyonu olarak katlanılan birim maliyet, diğer ikisi ise talebe bağlı olarak yaratılan birim gelir veya hasılat ile doluluk oranı veya yükleme faktörü (load factor)'dür. Doluluk oranı havacılık gibi bazı sektörlerde yaygın olarak kullanılan ve maliyet-hacim-kâr analizi ve güvenlik payı alanlarında etkin olarak kullanılan bir yaklaşımdır. Şirketlerin bu oranları açıklamaları durumunda, farklı şirketlerin aynı seferlerinin veya aynı şirketin farklı dönemlerinin karşılaştırılma olanağı yaratılabilmektedir. Böylece şirketlerin maliyet, gelir, doluluk ve diğer stratejilerini karşılaştırma ve düzeltme olanağı yaratılabilmektedir. Ancak havayolu şirketleri genellikle doluluk oranını açıklamaktan kaçınmakta ya da rakipleri karşısında kendilerini daha güçlü göstermeye yönelik gerçek değerleri açıklamaktan kaçınırlar.

#### **Mhk Analizinde Riskin Ölçülmesi**

Her işletme başabaş noktasından ne kadar uzakta olduğunu bilmek için çalışmalar yapar. Bunun için sunulan hizmetin gelecekteki (ya da mevcut) satış miktarı veya satış tutarı ile başabaş noktasındaki satış miktarı veya satış tutarı arasındaki fark işletmenin güvenlik payı olarak adlandırılır. İşletmenin amacına bağlı olarak satış değerinin tahmin edilmesinde kullanılabilir. Planlama yapılırken gelecekte karşılaşılabilecek risklerde göz önünde bulundurularak satışlar tahmin edilebilir. Eğer güvenlik payı küçükse, yöneticiler potansiyel zarardan kaçınmak için satışlarını artırmak ve maliyetlerini düşürücü önlemler almaya yönelik kararlar almalıdır. Özellikle de az sayıda müşteriye sunulan hizmetlerde müşterinin sözleşmesini iptal etmesi durumunda güvenlik payının sıfır veya sıfırın altına düşmesi söz konusu olacaktır. Güvenlik payı ne kadar büyük ise işletmenin zarar etme riski o kadar azalmış olmaktadır. Bu durum ise, işletmenin başabaş noktasına kadar hizmete ilişkin alacağı kararlarda ve hazırlayacakları planlarda daha özgür

davranmasına neden olacaktır. Güvenlik payı iki farklı formül yardımıyla hesaplanabilmektedir.  $\text{Güvenlik Payı} / \text{Satış Miktarı} = \text{Bütçelenen (Fiili) Satış Miktarı} - \text{BBN Düzeyindeki Satış Miktarı}$   $\text{Güvenlik Payı} / \text{Satış Tutarı} = \text{Bütçelenen (Fiili) Satış Tutarı} - \text{BBN Düzeyindeki Satış Tutarı}$   $\text{Güvenlik Payı} / \text{Satış Miktarı} = \text{Kâr (Bütçelenen Satış Düzeyinde) Katkı Oranı}$

İşletmenin farklı iki alternatife ilişkin maliyetlerini veya kârlarını birbirine eşitlendiği satış miktarı kayıtsızlık noktası olarak ifade edilmektedir. İşletmenin maliyet yapısındaki değişimi daha iyi analiz edebilmek için kayıtsızlık noktasının hesaplanması gerekir. İşletme yönetiminin farklı alternatifler arasında karar verebilmeleri için alternatifler arasındaki maliyetleri, satış miktarlarını veya fiyatlarını karşılaştırması bir gerekliliktir.

## Ünite 6: Havacılık İşletmelerinde Satın Alma ve Kiralama İşlemleri

### Varlık-Kaynak İlişkisi

Varlık-kaynak ilişkisini açıklamak için bilançoda yer alan ana grupları tanımlamakta fayda bulunmaktadır. Dönen varlıklar, Duran varlıklar, Kısa vadeli yabancı kaynaklar, Uzun vadeli borçlar, Öz kaynaklar. Varlıkların ve kaynakların bu ayrımındaki temel nokta 1 yıl veya normal faaliyet dönemi ayrımıdır. Bu bakımdan varlıkların finansmanında kullanılacak kaynakların vadelerinin de finanse edilen varlığın kullanım amaç ve süresiyle uyumlu olması gerekmektedir.

Havayolu işletmesinin 15 yıl kullanacağı uçağı kısa vadeli borçlanma yoluyla değil de uzun vadeli borçlanma yoluyla edindiğini varsaydığımız da, uçak faydalı ömrü boyunca kullanılacak ve böylelikle gelir elde edilecek, bu gelirler dönen varlıkları besleyecek; alınmış olan uzun vadeli borç da dönemlere yayılmış bir biçimde uçağın kullanımıyla sağlanan katkılarla geri ödenebilecektir. Öz kaynak yapısı güçlü olan işletmeler ise borçlanma yoluna gitmeden, kendi kaynaklarıyla da maddi duran varlık yatırımı yapabilir. Bu durumda da büyük miktarlarda bir tutarı doğrudan ilgili varlığa bağlamış olmakta, kendi kaynağını başka alanlarda kullanabilme şansını yitirmiş olacaktır.

### Kiralama İşlemleri

#### Finansal Kiralama

Finansal kiralamanın kullanımının dünya çapında yaygınlaşmasının altında işletmelerin lehine olan bazı noktalar bulunmaktadır. Madde

- Kiracı işletme, kiraladığı varlıkla ilgili %100 finansman olanağı sağlamaktadır. Böylelikle işletme diğer faaliyetleri için sermaye tasarrufu sağlama olanağına kavuşmuş olacaktır.
- Uzun vadeli kaynak kullanımı yoluyla duran varlıklar finanse edilmektedir.
- Teşvik belgesine bağlı yatırımların finansal kiralama ile yapılması durumunda teşvik avantajı yaratmaktadır.
- Kiralanan varlığa ilişkin kira ödemeleri vergi matrahından düşülebilmektedir.

Bu sayılan avantajlarının yanında finansal kiralamanın dezavantajlı noktaları da bulunmaktadır. Varlığın kullanımına sınırlar getirmesi (değiştirme, tamir ve bakım işlerinin kiralaanın iznine tabi olması gibi) Varlıkların büyük ölçüde finansal kiralama yoluyla finanse edilmesi, kredi kuruluşları nezdinde kredibilite zayıflamasına sebep olabilecektir. Faaliyet kiralaması yoluyla yapılan kiralamalarda ise kira süresi boyunca yapılacak olan kira ödemeleri dönem gideri olarak gelir tablosuna yansıtacak, işletmenin bilançosunda herhangi bir varlık ve yükümlülük olarak yer almayacaktır.

Uluslararası Muhasebe Standartları Kurulu Ocak 2016'da Uluslararası Finansal Raporlama Standartları kapsamında UFRS-16 Kiralama İşlemleri standardını yayınlamıştır. Şu an kullanılmakta olan TMS-17 Kiralama İşlemleri standardının yerine geçecek olan bu yeni standart 1 Ocak

2019 tarihi ve sonrasında başlayan mali dönemden itibaren uygulamaya geçecektir. Eğer kiracı işletme UFRS-15 Müşterilerle Yapılan Sözleşmelerden Doğan Hasılat standardını uyguluyorsa belirtilen tarihten daha erken uygulamaya geçebilecektir.

Bu noktada tanımda yer alan bazı unsurlara değinmekte fayda vardır. Bu önemli noktaları şu şekilde ifade edebiliriz;

- Kiralama süresinin varlığın ekonomik ömrünün %80'inden daha büyük bir bölümünü kapsaması: Örneğin, bir uçağın ekonomik ömrü 20 yıl, kiralama süresi 18 yıl ise kiralama süresi ekonomik ömrün %80'inden fazla olduğu için bu işlem finansal kiralama işlemi kapsamında değerlendirilecektir.
- Kira ödemelerinin bugünkü değerleri toplamının varlığın rayiç bedelinin %90'ından büyük olması: Örneğin, sözleşmede uçağın rayiç bedelinin 80.000.000.- lira ve kira ödemelerinin bugünkü değerleri(kira süresi boyunca yapılacak ödemelerin belirli bir faiz oranı doğrultusunda bugünkü değerine indirgenmesidir. Örneğin 5 yıl sonraki 100.000.- liranın bugünkü değerinin hesaplanması gibi) toplamının 75.000.000.- lira olması durumunda bu işlem finansal kiralama olarak değerlendirilir. Çünkü 75.000.000.- lira, 80.000.000.- liranın %90'ı olan 72.000.000.- liradan büyüktür.

Finansal kiralama işleminde kiralaan ve kiracı olmak üzere iki taraf bulunmaktadır. 6361 sayılı Kanuna göre kiracı, sözleşmede öngörülen şartlara uygun olarak varlığı kullanmak zorundadır. Sözleşmede aksine bir hüküm yoksa varlığın her türlü bakımı ve koruması kiracıya aittir. Kiralanan varlığın sigorta ettirilmesi zorunludur. Varlığın hangi taraf tarafından sigorta ettirileceği sözleşmede belirtilir ve kiracı sigorta primlerini öder. Sözleşme süresince oluşan kayıp ve hasarlar ise kiracıya aittir. Finansal kiralamaya konu olan varlığın mülkiyeti, kiralamayı yapan finansal kiralama şirketine aittir. Taraflar, sözleşmede, sözleşme süresi sonunda kiracının varlığın mülkiyetini satın alma hakkını haiz olacağını kararlaştırabilir (6361 sayılı Kanun md.23-24).

#### Faaliyet Kiralaması (Operasyonel Kiralama)

Faaliyet kiralaması finansal kiralama dışında kalan tüm kiralamalar olarak tanımlanmaktadır(6361 sayılı Kanun md.3). Genellikle kısa süreli kiralamalar faaliyet kiralaması kapsamına girmektedir. Böylelikle kısa süreli ihtiyaç duyulan bir varlık kiralanan ve kira süresinin sonunda kiralaana iade edilmektedir. Kiralaan, o varlığı başka şirketlere de farklı zaman dilimlerinde kiraya verebilmektedir.

#### Havaaracı Kiralama İşlemleri

Hava araçlarının kiralamasında finansal kiralamanın ve faaliyet kiralamasının farklı uygulama biçimleri görülebilmektedir. Finansal kiralamanın bir alt uygulaması

olan kaldıraçlı finansal kiralama Japonya ve Amerika’da özellikle 1990’lı yıllarda yoğun olarak kullanılmaktaydı. Kaldıraçlı kiralama, kiralama şirketinin kiraya vereceği varlığı satın alırken ihtiyaç duyduğu finansmanın büyük bir kısmını kredi kurumlarından sağladığı bir finansman biçimidir.

Finansal kiralamanın bir başka türü de “Sat ve Geri Kirala” türü kiralamalardır. Bu tür kiralamalarda, işletme, aktifinde bulunan bir varlığı finansal kiralama şirketine satmakta, satış sonrasında finansal kiralama şirketinden varlığı bir finansal kiralama sözleşmesiyle kiralamaktadır. Kiralama süresi sonunda varlık tekrardan satıcı işletmeye devredilmektedir. Ortada bir satış işlemi olduğu için satılan varlığın mülkiyeti finansal kiralama şirketine geçmekte, ancak varlığın kullanım hakkı satışı yapan işletmede kalmaktadır.

Faaliyet kiralaması kapsamında yer alan alt uygulamalar havayolu işletmelerinin zaman zaman tercih ettiği uygulamalar olarak karşımıza çıkmaktadır. Örneğin, “Wet Lease” şeklindeki bir kiralamada havaaracı, kokpit ekibi, kabin ekibi ve diğer teknik ekiple birlikte kiralanabilmektedir. Havaaracı Kiralama Usul ve Esasları Talimatı’nın wet-lease, “havaaracının, kiraya verenin işletme ruhsatı kapsamında işletildiği kiralama operasyonu” olarak tanımlanmaktadır (SHGM, Havaaracı Kiralama Usul ve Esasları Talimatı md. 4-i). Aynı talimatın “4-g” bendinde ise wet-lease’in bir türü olan “Kısa Süreli Wet-Lease” tanımlanmıştır. Buna göre kısa süreli wet-lease “En fazla 3 güne kadar yapılan wet-lease kiralama operasyonu” olarak tanımlanmaktadır. Wet-lease türü kiralama ACMI(aircraft, crew, maintenance and insurance lease) kiralama olarak da adlandırılmaktadır.

Vergi Usul Kanunu’na eklenen “Finansal Kiralama İşlemlerinde Değerleme” başlıklı mükerrer 290. maddede finansal kiralama işlemlerinde, finansal kiralamaya konu olan iktisadi kıymet(varlık) ile sözleşmeden doğan hak, borç ve alacakların değerlendirme esaslarına yer verilmektedir. Buna göre;

- Kiracı, kiralama konusu varlığın rayiç bedeli veya sözleşmeye göre yapılacak kira ödemelerinin bugünkü değerinden düşük olmasıyla değerler.
- Kiralayan açısından alacak tutarı, kiralama süresi boyunca yapılacak kira ödemelerinin toplam tutarı, kiralama konusu varlık ise bu varlığın net defter değerinden kira ödemelerinin bugünkü değerinin düşülmesi sonucunda bulunan değer ile değerlendirilir. Bu tutarın sıfır veya negatif olma durumunda ise varlık iz bedeliyle değerlendirilir ve aradaki fark varlığın elden çıkarılmasından elde edilen kazançlar gibi işleme tabi tutulur.
- Kiralayan tarafından aktifleştirilen alacak tutarı ile kira ödemelerinin bugünkü değeri arasındaki fark, gelecek dönemlere ait faiz geliri olarak muhasebeleştirilir.

- Kiracı tarafından aktifleştirilen varlık, yeniden değerlendirme ve amortisman tabi tutulur.
- Kiracı tarafından yapılan kira ödemeleri borç anapara ödemesi ve faiz gideri olarak ayrıştırılır.

TMS-17 Kiralama İşlemleri Standardı’nda da benzer esaslar geçerli olmakla birlikte Vergi Usul Kanunu hükümlerine göre hazırlanan bilançoda kiralaan varlık Maddi Olmayan Duran Varlıklar grubunda “Haklar” kaleminde raporlanırken, TMS-17’ye göre kiralaan varlık Maddi Duran Varlıklar grubunda gösterilmektedir. Dolayısıyla varlığa ilişkin birikmiş amortisman tutarları da ilgili grup içinde yer alacaktır.

### **Finansal Kiralama İşlemlerinin Muhasebeleştirilmesi**

#### ***Vergi Usul Kanunu’na ve TMS-17 Kiralama İşlemleri Standardına Göre Muhasebeleştirme İşlemleri***

VUK’da yapılan düzenlemelerle finansal kiralama işlemlerinin muhasebeleştirilmesi ile TMS-17 Kiralama İşlemleri Standardı büyük ölçüde uyum göstermektedir. Finansal kiralama şirketleri ise Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu’nun 17/05/2007 tarihli ve 26525 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan “Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketlerince Uygulanacak Tekdüzen Hesap Planı ve İzahnamesi ile Kamuya Açıklanacak Finansal Tabloların Biçim ve İçeriği Hakkında Tebliğ”ine tabi olduklarından, bu kısımda sadece kiracı işletmenin (Anadolu Havayolları) kayıtlarına yer verilecektir.

#### ***BDDK Tebliği’ne Göre Muhasebeleştirme İşlemleri***

Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu’nun 17/05/2007 tarihli ve 26525 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan “Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketlerince Uygulanacak Tekdüzen Hesap Planı ve İzahnamesi ile Kamuya Açıklanacak Finansal Tabloların Biçim ve İçeriği Hakkında Tebliğ”inde tüm finansal kiralama, faktoring ve finansman şirketlerinin muhasebe işlemlerinde kullanması gerekli tekdüzen hesap planına yer verilmiştir. Üretim, sanayi ve hizmet işletmelerinin kullanmış olduğu Tekdüzen Hesap Planından hem hesapların kodları hem de hesapların adları açısından farklılık gösteren bu hesap planı, ilgili işletmelerin özellikli faaliyetlerinden dolayı hazırlanarak yürürlüğe konulmuştur.



## Ünite 7: Havacılık İşletmelerinde Bütçeleme ve Finansal Kontrol

### Giriş

Şirketler sürekli değişim halinde olan bir pazarla başa çıkmak zorundadır. Böyle bir pazarda hayatını sürdürebilmek için doğru ve güvenilir tahminlere dayalı bir plan yaratmak gerekir. Havacılık sektörünün karmaşık yapısı planlamayı daha güçleştirmektedir.

Rakiplerinden daha iyisini yapmak için akıllıca kararlar almak bir zorunluluktur. Bu ise; gelirleri artırma ve maliyetleri azaltma amaçlarına yönelik fırsatları yaratacak finansal yapının temelini oluşturacak tahminleri ve bütçeleri akılcı bir yaklaşımla ortaya koymakla mümkün olabilmektedir.

Havayolu şirketleri zamanının %80'inden fazlasını verileri toplama ve yönetme ile geçirirken, %20'den azını bulguları analiz etmekle geçirmektedir. Bu durum planlama ekibi açısından tamamlanmamış bir resmi boyanmaya çalışılması anlamına gelmektedir.

### Bütçelemeye İlişkin Kavramlar

Bütçe, belirlenmiş bir dönemde işletmenin vizyonu, misyonu, hedef ve amaçları göz önünde bulundurularak yönetimin her kademesinin katılımıyla işletme eylemlerinin finansal değerlerinin yazılı bir şekilde planlanması ve bu planın yürütülmesi için gerekli koordinasyonun yapılmasına yardımcı olmak olarak tanımlanır.

Planlama, geliştirilen hedefleri içermektedir ve bu hedefleri başarmak amacıyla bütçeler hazırlanmaktadır. Kontrol ise, planlama aşamasında yer alan hedeflere ulaşma ve organizasyonun tüm bölümlerini bu amaç için bir bütün olarak çalıştırma olasılığını yükseltmek için yönetim tarafından alınan önlemleri ifade etmektedir.

Bütçelerin istenilen etkinliği sağlayabilmesi için hem planlamanın hem de kontrol unsurlarının sistematik bir şekilde ortaya konulması gerekmektedir. Planlama ile bütçe kaynak dağılımı ve bilginin örgüt içindeki iletişimi ve paylaşımı ilişkilendirilmeye çalışılırken, kontrol fonksiyonu ile başarımlar değerlendirilmektedir.

Stratejik yönetim modeli; çevre analizi, stratejilerin oluşturulması, stratejilerin uygulanması ve değerlendirme-kontrol olmak üzere dört temel aşamada tanımlanmaktadır.

Bütçelerin hazırlanmasındaki temel amaç, şirketin uzun dönemde ulaşmak istediği hedeflere adım adım ulaşmaktır. Geliştirilen ve uygulanan stratejilerin sonuçlarının değerlendirilmesi ve hedeflenen sonuçlar ile gerçekleşen sonuçlar arasındaki farklılığın karşılaştırılması değerlendirme-kontrol aşamasında gerçekleştirilmektedir.

İşletme stratejilerini geliştirirken;

- İçinde bulunduğu sektör veya pazara sunduğu hizmetler ile rekabetçi konumunu korumayı ve güçlendirmeyi,

- Pazardaki fırsatları değerlendirmeyi ve söz konusu tehditlere yönelik önlemleri geliştirmeyi,
- Müşteri ihtiyaç ve beklentilerini karşılayarak hedeflediği kârlılığa, büyümeye ve inovasyona ulaşmayı amaçlamaktadır.

### Geleneksel Bütçelemeden Katılımcı Bütçeleme Anlayışına Geçiş

Geleneksel bütçeleme anlayışında müşteriler ile yakın ilişki kurulamaması nedeniyle rekabetten uzaklaşmakta ve müşterinin istekleri göz ardı edilmektedir. Böyle bir yaklaşım ile bütçeleme süreci ve anlayışı işletmeye katma değer yaratamamaktadır. Bu yaklaşım, bütçeye sadece hazırlanması gereken tablolar bütünü olarak görmektedir. Geleneksel bütçe anlayışının özellikleri şöyle özetlenebilir:

- Yıllık olarak gerçekleştirilir ve zaman içindeki bir nokta yansıtır.
- Bütçe hazırlama sürecinde, çalışanların iş yükü önemli ölçüde artar.
- Bütçelerin tamamlanması altı ay ya da daha uzun bir süreyi kapsar ve bütçeler sadece koşullarda önemli bir değişiklik yaşanırsa güncellenir.
- İşletmenin amaçlarında ya da hedeflerinde değişimlerin yaşanması durumunda bütçe üzerinde yeniden çalışma yapılması gerekir.
- Bütçe süreci bir bütün olarak değerlendirilemeyebilir.
- Yorumlama, rakamlar üzerinde düzeltme veya “bütçe detayı” üzerindeki herhangi bir değişiklik üst yönetimin onayına bağlıdır.

Katılımcı bütçe, işletme bir bütün olarak düşünülerek, tüm kademelerin birbirinden etkileşimli bir şekilde yararlanmasını ve alt birimlerin kendi bütçe tahminlerini hazırlamaları yönünde teşvik edilmesini sağlayan bir bütçe yaklaşımıdır. Bu yaklaşımda orta yöneticiler alt birimlerdeki tahminleri çaprazlayarak en uygun tahminlere dönüştürmekte ve gerekirse alt birimlerin göndermiş olduğu tahminler güncellendikten sonra tekrar gönderilerek etkileşim en üst düzeye çıkarılmaktadır. Grup yöneticileri ise alt birimlerden gelen ve orta yöneticiler tarafından filtrelenen tahminleri kabul ya da ret kararını almaktadır. Bu süreç bir döngü olarak sürekli bir şekilde devam etmektedir.

Katılımcı bütçeleme, yönetim felsefesi bakımından bir “değişim”i ifade etmektedir. Değişim ile; “çalışanların kaynak olarak değil, varlık olarak değerlendirilmesi gerektiği”, “kârın mamulden değil, müşteriden elde edildiği”, “kalitenin ticaretin dışındaki bir unsur değil, bir inanma işi olduğu” ve “yönetimin maliyetlerden çok işletme değeriyle ilgilenmesi gerektiği” vurgulanmaktadır.

Geleneksel planlama araçları ile işgücünün optimum kullanımını sağlamak, kârlılığı en yüksek düzeye çıkarmak, değişen iş koşullarından yararlanmak ve bilgiye dayalı kararları almak oldukça zordur. Yavaş, uzun ve

yanlış planlama süreci yöneticilerin hızlı karar alma becerisini zorlaştırmaktadır. İleriye yönelik varsayımları test etmek için çok sayıda senaryonun havayolu yönetimi tarafından oluşturulması ve analiz edilmesi katılımcı bütçeleme ile gerçekleştirilebilir.

**Bütçenin İşletmeye Sağladığı Faydalar:**

- Yöneticilerin sorumluluklarını yerine getirmesine yardımcı olan eylemlerin yazılı bir plan haline gelmesini sağlamak.
- Bütçeler, geleceğin planlanması ve tasarlanmasında yöneticilerin işletmeye bir gelecek yaratması konusunda düşünmeye zorlamak.
- Yönetimin amaçları ve hedefleri ile işletme faaliyetleri arasında bağlantı kurmak.
- Yöneticilerin sorumluluklarına ilişkin yapılacak başarı değerlendirmelerine dayanak noktası oluşturmak için bir mekanizma sağlamak.
- Bütçeleme sürecinde kaynakların işletme birimlerine çok daha etkin bir şekilde dağıtılması ve kullanılması sağlanmak.
- Yönetimin belirlediği işletme stratejilerinin geliştirilmesine yardımcı olmak.
- Koordinasyon ve iletişimi kolaylaştırmak.

**Bütçenin Sınırlılıkları:**

- Üst yönetim, bütçe düzenlemeyi bir gerekliliği yerine getirmek adına özensiz bir şekilde gerçekleştirilebilir.
- Girişimci veya yöneticiler hayallerini gerçekleştirmekte bütçeleri bir araç olarak kullanabilir,
- Bütçeler bilimsel olmayan verilere ve yöntemlere dayalı olarak hazırlanabilir,
- Bütçeler işletmedeki verimsizliği gizlemek amacıyla hazırlanabilir,
- Bütçeler işletmenin bütün sorunlarını çözümlenecek bir araç olarak görülebilir,
- Bütçe komitesi ulaşılmak istenen hedefleri ya ulaşılmaz ya da çok kolay ulaşılabilir şekilde belirleyebilir,
- Büyük işletmeler, yöneticilerinin yaratıcılıkları kısıtlayarak ve tutucu stratejiler geliştirebilir ve tek tip yönetici modeli ile işletmeyi kısır döngüye yönlerebilir,
- Üst yönetim, alt düzey yöneticilerin üzerinde bütçeleri bir baskı aracı olarak kullanabilir.

## **Bütçeleme Süreci**

Küçük ve orta büyüklükteki işletmelerde bütçeleme süreci ayrıntıdan uzak ve kişisel ilişkilerden yararlanarak basit bir şekilde sadece birkaç gün veya haftada oluşturulmaktadır. Ancak havayolu şirketleri genellikle büyük işletmelerin veya devletin sahipliğindedir. Bu nedenle havacılık sektöründe bütçeleme sürecinin tüm aşamaları aylarca üzerinde çalışılmayı gerektirmektedir.

Bütçeler, kıt kaynakların kullanımına ilişkin işletme kararlarının yanında bu kaynakları sağlayacak fonların elde edilmene yönelik finansman kararlarını da yansıtmaktadır. Bu bölümün amacı, havayolu şirketlerinin karar almada yöneticilere muhasebenin bütçe aracı ile nasıl katkı sağlayacağını göstermektir.

Bütçe komitesi tüm bütçe programların yürütülmesinde ve bütçe ile ilgili programların organize edilmesinde en üst yetkili organdır. Bütçe komitesinin etkin bir şekilde çalışabilmesi için en azından komitenin başında bir üst yöneticinin olması tercih edilmektedir. Genellikle komite üyeleri arasında; bir CEO (genel müdür) veya bütçe daire başkanı ya da bir veya birden fazla başkan yardımcısı, stratejik işletme birimlerinin temsilcileri ve mali işler müdürü yer almaktadır.

Bütçe komitesi, bütçe hazırlıklarının yönetilmesini ve bütçenin niteliğini ortaya koyan ilk bütçe yönergesini oluşturmaktan sorumludur.

Bütçe yönergesi oluşturulurken, işletme içi ve dışı faktörlerin; işletmenin hedefleri, çalışanların değerleri ve deneyimleri, istasyon, hat ve bölümlerin hedefleri ve amaçları ile uyum içinde gerçekleştirilmelidir. Aksi takdirde hazırlanan yönerge sadece kağıt üzerinde kalacaktır.

Görüşme, düzeltme ve onay aşamasında, bütçe birimi yetkilileri ilk bütçe tekliflerini incelemeye almaktadır. Bu incelemede; tekliflerin bütçe yönergelerine uygunluğu, bütçe amaçlarına mantıklı bir şekilde ulaşıldığının doğrulanması ve bütçelenmiş faaliyetlerin diğer bütçe birimlerinin faaliyetleri ile uyumunun gerçekleştirilmesi göz önünde bulundurulmaktadır.

İşletme içi faktörlerde veya çevre koşullarında ortaya çıkan yenilikler karşısında bütçenin güncellenmesi gerekmektedir.

## **Bütçe Programlarını Hazırlama Süreci**

Bütçeleme süreci, havayolu şirketlerinin kısa ve uzun dönemli amaçlarını ve hedeflerini üst yönetimin belirlenmesi ile başlamaktadır. Bütçelenecek programların tamamında bu amaçlar ve hedefler göz önünde bulundurularak faaliyet bütçeleri ve finansal bütçeler hazırlanmaktadır.

Faaliyet bütçeleri; tarife bütçesi, satış bütçesi, satın alma bütçesi, harcama bütçesi ve sunulan hizmetlerin maliyeti bütçelerinden oluşmaktadır. Finansal bütçeler; nakit bütçesi, öz kaynak değişim tablosu, gelir tablosu ve bilançonun tahmini olarak gösteren bütçelerden oluşmaktadır.

Bütçe hazırlama sürecinin başlangıcı tarife planlamasıdır. Tarife planlaması bir anlamda zamanlama takvimidir. Tarife planlaması ile hangi uçağın, hangi günlerde hangi noktadan hangi noktaya uçağına ilişkin tüm zaman planlamasının yapılmasıdır. Tarife planlaması yapılırken, hem müşteri talepleri hem tarifenin havayolu şirketine

maliyeti hem tarifeden kâr elde edebilmesi hem de tarifenin yapılacağı yerin yasal, havaalanı vb. koşulları göz önünde bulundurulmaktadır.

Satış bütçesi işletmenin satış fiyatı ve miktarı beklentilerini göstermektedir. Bir işletme belirli bir döneme ilişkin satış bütçesini; satış düzeyi tahminlerine, yolcu ve kargo kapasitesine, işletmenin kısa dönemli amaçlarına ve uzun dönemli planlarına göre hazırlamaktadır.

Sunulan hizmetlerin maliyeti bütçesi, ilgili dönemde sunulması planlanan hizmetlerin tahmini toplam maliyetlerinin raporlandığı bir bütçedir. Bu bütçe, ACMI maliyetleri ile direkt faaliyet maliyetlerinin toplamından oluşmaktadır. ACMI maliyetleri; direkt işçilik maliyetleri, uçak maliyetleri, teknik bakım maliyetleri, uçak motoru maliyetleri, kontrol maliyetleri ile sigorta maliyetlerinin toplamıdır. Direkt faaliyet maliyetleri ise işletmenin temel faaliyeti olan tarifeli, tarifesiz ve diğer uçuşlara ilişkin hizmetleri sunabilmesi için katlanılan; iniş, yakıt, ikram, yer hizmetleri, güvenlik, üstgeçit vb maliyetlerin toplamıdır.

Genel giderlere ilişkin hazırlanan bütçe, hizmetin sunumu ile doğrudan ilişkisi olmayan tüm giderlerin planlanması amaçlanmaktadır.

Nakit bütçesi, kasa girişleri ve çıkışlarında bütçelenen tüm faaliyetlerin etkilerinin bir araya getirilmesidir. Bu bütçe ile bütçe dönemi boyunca işletmenin karşılaşılabileceği nakit durumları tasvir edilmeye çalışılmaktadır. Böyle bir bütçenin hazırlanmasıyla yönetim; planladığı faaliyetleri başarmak için gerekli nakit akışını, gereksinim duyabileceği ek finansman olanakları için gerekli zamanı, acil borçlanmadan kaynaklanan yüksek faiz yükünden kaçınmayı ve atıl kalan nakdi en iyi şekilde değerlendirebileceği yatırım araçlarını planlayabilmektedir.

Gelir tablosunun bütçesinde, gelir tablosunu oluşturan kalemler göz önünde bulundurulmalıdır. Sunulan hizmetlere ilişkin net satış gelirleri Satış Bütçesinden (1a) elde edilecektir. Net satış gelirleri ile sunulan hizmetlerin maliyeti arasındaki fark “Tahmini Brüt Satış Kârı veya Zararı”nı oluşturmaktadır.

### **Bütçe Sapma Analizi**

İşletmelerin ulaşmak istedikleri hedeflere ulaşip ulaşamadıklarını belirleyebilmeleri için bütçelenen dönemin gerçekleşen fiili finansal durumlarla karşılaştırılması ve kontrol edilmesi gerekir. Bütçesel kontroller sonucunda bütçelenen tahmini finansal rakamlarla gerçekleşen finansal rakamlar arasındaki farka bütçe sapması denir. Bütçe sapması sonucunda ortaya çıkan farkların büyüklüğü, sapma yönü ve işletmeye sağladığı katkı veya kriz analiz edilmelidir. Sapma nedenlerinin analizine sapma veya fark analizi adı verilmektedir.

Sapmalar gelirlere ilişkin olabileceği gibi giderler içinde söz konusudur. Ortaya çıkan sapmalar gelirler için hasılat, satış ve kâr olarak tanımlanırken, giderler için maliyet, gider veya zarar olarak ifade edilmelidir

## Ünite 8: Havacılık İşletmelerinde Performans Yönetimi

### Giriş

İşletmelerde raporlamaya ve analize konu olan genellikle iki tip bilgi söz konusudur. Bunlar finansal bilgiler ve finansal olmayan bilgilerdir. Finansal bilgiler işletmenin muhasebe sisteminde üretilerek belli ilke ve standartlara uygun şekilde raporlanır. Bu amaçla işletme dışındaki bilgi kullanıcılara finansal durum tablosu, gelir tablosu, nakit akış tablosu, öz kaynaklarda değişim tablosu gibi finansal tablolar sunulur.

Konuyu havacılık sektörü boyutuyla ele aldığımızda hem kendi aralarında hem de birlikte iş yapmak zorunda oldukları işletmeler topluluğu içinde performans yönetimi son derece önemli hale gelmektedir. Çünkü herhangi bir noktada meydana gelen aksaklık, bozulma büyük bir alanda kişiler, işletmeler ve kurumlar boyutunda etkiye neden olacaktır.

Öte yandan performans konusunun sınırlarını belirlemek oldukça zordur. Performans ölçütleri, sistemleri, yönetimi için standart bir reçete de verilememektedir.

### İşletmelerde Performans Yönetimi

Performans bir amacın gerçekleştirilme derecesidir denilebilir. Performans ölçümü, amaçlanan hedeflerin ne kadarına ulaşıldığını görebilmek için yapılan sistematik bilgi toplama işidir.

Performans yönetimi ise, işletmenin belirlenen amaçlara ulaşmak için mevcut ve geleceğe ilişkin durumu ile ilgili bilgi toplama, karşılaştırma ve performansın sürekli gelişimini sağlayacak yeni ve gerekli etkinlikleri başlatma, sürdürme görevlerini üstlenen bir yönetim sürecidir.

Geleneksel performans yöntemlerinde;

- Finansal performans göstergelerine ağırlık verilir. Kalite, esneklik, müşteri memnuniyeti gibi göstergeler hakkında veri sağlamada yetersiz kalır.
- Stratejik odaklanma eksiktir.
- Sermaye yatırımının kârlılığı gibi kısa vadeli sonuçlara önem verilir.
- Makine ve iş gücü verimliliği gibi üretim ağırlıklı performans göstergelerine ağırlık verilir.
- Yöneticiler, belli standartlardan sapmama konusunda yönlendirilir.
- Müşterilerin işletmeden ne bekledikleri ve rakip işletmelerin performansları hakkında veri sağlamada yetersiz kalır.

Stratejik performans yönetim sistemi ise geleneksel performans yönetim sistemlerinden farklı olarak finansal ve finansal olmayan performans göstergelerini bir arada kullanarak işletme stratejilerini ölçülebilir performans göstergelerine dönüştüren performans yönetim sistemidir.

Stratejik performans yönetiminde bulunması gereken özellikler;

- Performans yönetim sistemi işletmenin stratejisini yansıtmalı ve stratejik amaçlarla uyum içinde olmalıdır.
- Finansal göstergelerin yanı sıra işletmenin stratejisine uygun olarak finansal olmayan performans göstergelerini de içermelidir.
- Yapılan performans ölçümleri kapsamlı olmalı ve işletmenin başarısında etkili olan tüm faktörleri ölçebilmelidir.
- Performans sistemi geribildirim sağlamalıdır.
- Sistem, tüm örgüt unsurlarınca sahiplenilmeli ve desteklenmelidir.
- Konulan performans hedefleri ulaşılabilir olmalıdır.
- Yapılan ölçümler adil olmalıdır.
- Sistem genel olarak basit, açık ve anlaşılır olmalıdır.

Performans ölçümü performans göstergeleri aracılığıyla gerçekleştirilir. Performans göstergeleri amacına ve kullanıldığı bilgi türüne göre; ardıl ve öncül göstergeler, girdi, çıktı ve verimlilik göstergeleri, nitel ve nicel göstergeler, finansal ve finansal olmayan göstergeler şeklinde gruplanabilir.

Ardıl göstergeler gerçekleşmiş ve bitmiş bir durumu gösteren sonuç göstergeleri olup, örgütün faaliyet sonuçlarını yansıtmaktadır. Öncül göstergeler ise işletmenin gelecekteki performansını tahmin etmeye yarayan göstergelerdir.

Girdi, hedeflenen çıktıları elde etmek için kullanılan kaynakların miktarını gösterir. Çıktı, üretilen mamul miktarı veya sunulan hizmetin göstergesidir. Verimlilik, en az girdi ile en çok çıktıyı üretme biçimi olarak tanımlanabilir.

Nicel performans göstergeleri rakamlarla ve istatistik bilgilerle ilişkilidir. Nicel göstergelere terminal kiralalarını, iniş ücretlerini örnek olarak verebiliriz. Nitel göstergeler ise rakamlarla ölçülemeyen, çalışan memnuniyeti, müşteri memnuniyeti, süreçlerin etkinliği gibi maddi olmayan değerlendirmelerdir.

İşletmenin faaliyetleri ile ilgili sonuçları para değeri ile ölçen göstergeler finansal, bunun dışındakiler finansal olmayan performans göstergeleridir. Hedeflere ulaşmada sıklıkla kullanılan hasılat, kârlılık, nakit akışı gibi göstergeler finansal niteliklidir. Finansal olmayan göstergelere müşteri memnuniyeti, doluluk oranı, zamanında kalkış oranı gibi örnekler verilebilir.

### Stratejik Performans Yönetim Aracı Olarak Dengeli Sonuç Kartı

Dengeli Sonuç Kartı, bir işletmenin misyon ve stratejisini anlaşılabilir performans ölçümlerine dönüştüren, böylece stratejik yönetim için gereken çerçevenin oluşturulmasını sağlayan stratejik performans ölçüm sistemidir. DSK'da hedef ve ölçütler, örgütün vizyon ve stratejisi göz önünde tutularak dört boyutta değerlendirilir: Bunlar; finansal

boyut, müşteri boyutu, içsel süreç boyutu, öğrenme ve gelişme boyutudur.

DSK'nın finansal boyutunda "Finansal başarı kazanmak için ortaklarımıza nasıl görünmeliyiz?" sorusuna cevap aranmaktadır.

DSK'nın müşteri boyutunda "İşletme vizyonunu gerçekleştirmek için müşterilerimize nasıl görünmeliyiz?" sorusuna cevap aranır.

DSK'nın içsel süreç boyutunda "Hissedar ve müşterilerimizi memnun edebilmek için iyileştirilmesi gereken içsel süreçler nelerdir ve hangi işlemlerde mükemmelliğe ulaşmamız gerekir?" sorusuna cevap aranmaktadır.

DSK'nın öğrenme ve gelişme boyutunda "Vizyonumuza ulaşmak için değişim ve gelişim yeteneklerimizi nasıl artırabiliriz, değer yaratma ve iyileştirmenin sürekliliğini nasıl sağlayabiliriz?" sorusuna cevap aranır.

Dengeli sonuç kartı uygulama süreçleri;

1. Vizyonun açıklanması
2. Orta kademe yöneticilere DSK'nın anlatılması
3. Stratejik önemi olmayan yatırımların elenmesi ve kurumsal değişim programının başlatılması
4. İşletme birimlerinin DSK'larının gözden geçirilmesi
5. Vizyonun netleştirilmesi
6. DSK'nın organizasyonun bütününe duyurulması ve kişisel performans hedeflerinin belirlenmesi
7. Uzun dönemli plan ve bütçelerin güncellenmesi
8. Dönemsel olarak performans değerlendirmelerinin yapılması
9. Yıllık stratejik değerlendirmelerin yapılması
10. Tüm çalışanların kişisel hedeflerinin DSK ile ilişkilendirilmesi şeklinde sıralanır.

## **Havayolu İşletmelerinde Performans Yönetimi**

Havayolu sektöründe yaşanan hızlı büyüme ve buna bağlı olarak altyapı sorunlarının oluşması, artan güvenlik önlemleri, sürdürülebilir havacılık konuları, uçuş operasyonlarının çevresel etkileri, havaalanlarının ticarileşmesi, havayolu işbirlikleri ve şirket birleşmeleri, pazarın serbestleşmesi, büyük gövdeli uçakların kullanılmaya başlaması, düşük maliyetli taşıyıcıların sektöre girişi gibi havayolu sektöründe yaşanan köklü değişimlerle, havayolu yöneticileri için performans yönetimi çok daha önemli hale gelmiştir.

Havayolu işletmelerinde kıyaslama başta olmak üzere, kalite yönetim sistemi, süreç yönetimi, faaliyet tabanlı maliyetleme, toplam kalite yönetimi, çevre yönetim sistemi, değer odaklı yönetim, iş mükemmeliyet modeli gibi çeşitli performans geliştirme yöntemleri kullanılmaktadır. İşletmede bu yöntemlerden yalnızca biri kullanılabileceği gibi birden fazla yöntemin bir arada kullanılması da olanaklıdır.

Havayolu işletmelerinde kullanılan performans göstergeleri finansal, operasyonel, hizmet kalitesi, insan kaynakları ve çevresel olmak üzere beş alanda incelenebilir.

Operasyonel maliyet, sunulan koltuk kilometre maliyeti, nakit akış oranı, yatırım sermayesi getirisi, borç/özsermaye oranı, hisse başına kazanç, fiyat/kazanç oranı, özsermaye kârlılık oranı, gelirin faizi karşılama oranı, cari oran, temettü karşılığı, hisse başına net varlık değeri gibi göstergeler havayolu işletmelerinde kullanılan diğer finansal performans göstergeleridir.

Zamanında kalkış oranı, ücretli yolcu kilometre, sunulan koltuk kilometre, doluluk oranı, filo yaşı ve tipi, uçuş saati, başabaş doluluk oranı, blok saat gibi göstergeler operasyonel performans göstergeleridir.

Havayolu hizmet kalitesi ile ilgili pek çok gösterge bulunmakla birlikte, belli başlı göstergeler; uçak içi koltuk konforu, temizlik ve gürültü seviyesi, personelinin görünümü, nezaketi ve uçak içi hizmet, kabin ekibinin hizmetlerdeki etkinliği havayolu uçuş ve yer emniyeti, zamanında kalkış performansı, uçuş tarifesinin sıklığı ve uygunluğu, uçuş öncesi ve sonrası hizmetlerin uygunluğu, uçuş gecikmelerinin yönetimi, müşteri şikâyetlerinin değerlendirilmesi, kayıp ve hasarlı bagaj hizmetleri şeklinde sıralanabilir.

Havayollarında insan kaynaklarıyla ilgili performans göstergeleri: toplam ve bölümlere göre personel sayısı, toplam çalışan sayısının insan kaynakları bölümünde çalışan personele oranı, her bir çalışan için yapılan eğitim yatırımı miktarı, çalışan memnuniyeti ve sadakati, çalışanlara ait yaş, cinsiyet, eğitim durumları ile ilgili istatistikler, işten ayrılanların oranı, açık iş pozisyonuna yapılan başvuru sayısı şeklinde sıralanabilir.

Havayolu çevresel performans göstergeleri; her ücretli yolcu kilometre için uçak yakıtı tüketim miktarı, CO2 emisyon/ücretli yolcu kilometre, uçak gürültüsünden etkilenen nüfusun oranı, geri dönüşümü sağlanan atık yüzdesi, ortalama filo yaşı şeklinde sıralanabilir.

Finansal olmayan performans göstergeleri, finansal performansı da etkilemektedir. Bu açıdan bakıldığında havayolu yönetiminde DSK gibi çok boyutlu performans yönetim sistemlerine gereksinim duyulmaktadır.

## **Havaalanı İşletmelerinde Performans Yönetimi**

Havaalanlarında performans yönetimi döngüsel bir süreçtir. Bu süreç bir havaalanının örneğin güvenlik, müşteri hizmetleri, maliyet gibi konularda ulaşmak istediği nihai sonuçları tanımlamasıyla başlar. Ulaşmak istenen amaçlar geniş bir şekilde tanımlandıktan sonra bunların başarıya ulaşp ulaşmadığını ölçebilecek performans ölçütleri/göstergeleri belirlenir. Sonra her ölçüm için ulaşılmak istenen hedefler ve belirlenen her performans alanı için destekleyici göstergeler belirlenir.

Bu alanda kullanılan temel göstergeler şunlardır; toplam yolcu sayısı, gelen-giden yolcu sayısı, uçak hareketleri, yüklenen-boşaltılan yük miktarı, uçuş noktası sayısı.

Temel faaliyetler performans göstergelerinin yanı sıra; emniyet ve güvenlik performans göstergeleri, hizmet kalitesi performans göstergeleri, verimlilik ve maliyet etkinliği performans göstergeleri, finansal/ticari performans göstergeleri ve çevresel performans göstergeleri de kullanılmaktadır.

Bilindiği üzere, performans yönetim sistemi kurmanın ilk aşaması bir stratejik plana sahip olmaktır. Bu amaçla Dayton Uluslararası Havaalanı yönetimi, ilk olarak SWOT analizi yaparak, işletmenin güçlü ve zayıf yanlarını ve işletmenin stratejik pazar pozisyonunu belirledikten sonra stratejik planını hazırlamıştır. Havaalanının stratejilerine uygun olarak hedefleri ve buna uygun performans göstergeleri belirlenerek, işletme tarafından 2007 yılında DSK uygulanmaya başlamıştır.

Dayton Havaalanı'nda doğru stratejilerin belirlenmesi, bunun yanında başarılı performans yönetim sisteminin bir yıllık uygulanmasıyla elde edilen sonuçlardan bazıları şöyledir;

- Yolcu sayısında 2006 yılından 2007 yılına % 9,3'lük artış sağlanmıştır.
- Havacılık gelirleri düşerken, havacılık dışı gelirlerde artış sağlanmıştır.
- 2006 yılında 3,95 dolar olan iniş ücreti, 2007'de 1,10 dolara düşürülmüştür.
- Havaalanının çevreye ekonomik katkısı 1 milyar dolar olarak hesaplanmıştır

### **Yer Hizmeti İşletmelerinde Performans Yönetimi**

Yer hizmeti işletmeleri, havayolu işletmeleri adına hizmet verdikleri için, yaptıkları hizmet kalite anlaşması gereği havayoluna verdikleri hizmeti ölçümlemeleri gerekmektedir. Yer hizmeti işletmeleri verdikleri hizmetin performansını Havaalanı Yer Hizmetleri Yönergesi (Airport Handling Manual-AHM)'in 804. maddesinde belirlenen ölçütlere göre ölçmektedir.

Havaalanı Yer Hizmetleri Yönergesi, yer hizmetleri kuruluşları ve havaalanı işletmecilerinin müşterilerine, her havaalanında eşit ve havayollarının taleplerini de tatmin eden standartlarda hizmet vermeleri amacıyla oluşturulmuş bir dokümandır.

AHM 804'e göre yapılan performans ölçümleri sadece operasyonel süreçleri kapsamaktadır. Ancak yer hizmeti işletmelerinde finansal, müşteri, insan kaynakları, çevresel gibi farklı alanlarda performans ölçümü de yapılmaktadır. Performans gelişimini sağlamak için Kalite Yönetim Sistemleri, Çevre Yönetim Sistemi, İş Mükemmeliyet Modeli, Performans Prizması gibi performans yönetim araçları da kullanılmaktadır.

## **ÖNEMLİ NOTLAR**

*Bilanço, bir işletmenin belli bir tarihteki finansal durumunu (varlıklarını, borçlarını ve sermayesini) gösteren finansal tablodur.*

*Hesap, varlıklarda, borçlarda ve sermayede meydana gelen artış ve azalışların izlendiği çizelgelerdir.*

**Gelir tablosu**, işletmenin belirli bir dönem içindeki faaliyet sonuçlarını gösteren tablodur.

**Hasılat** işletmenin ana faaliyet konusu işlemlerden elde ettiği ve sürekliliği olan brüt tutarlardır.

**Hasılat işlemleri THP'ında 6 kodlu gelir hesaplarında izlenmektedir.**

**Gelir Yönetimi** Aynı hat ve uçaktaki koltuklar için rezervasyon süresi içinde farklı fiyat seçenekleri sunularak, uçuş başına gelirin artırılması çabalarıdır.

$$\text{Ücretli Yolcu Km} = \text{“Ücretli Yolcu Sayısı x Uçulan Mesafe (Km)"}\]$$

**e- Bilet** Havayolu yolcu taşıma biletinin bilgisayar ortamında hazırlanmış şekli

**Muhasebe dönemi, işletmenin faaliyet sonucunun ölçüleceği, kâr veya zararın belirleneceği zaman aralığıdır.**

**Maliyet**, varlıklara sahip olabilmek için yapılan giderlerin toplamıdır.

**Gider**, maliyetlerin işletme faaliyetleri uğrunda tüketilmesidir.

**Harcama**, belli amaçla yapılan ödeme, borçlanma veya varlık değişimidir.

**Maliyet muhasebesi**, üretim maliyetlerini hesaplamak ve yönetim kararlarına yardımcı olacak verileri sağlamak amacıyla kurulan muhasebe sistemi.

**Hizmet Üretim Maliyeti** Havayolu hizmetinin gerçekleştirilmesi amacıyla tüketilen tüm girdilerin, toplam maliyetinin kaydedildiği hesaptır.

**Ücret** Bir tarafın emeği ve bilgisini kullanarak çalıştığı zamana karşılık hakettiği bedel, diğer tarafın satın

aldığı hizmete karşılık belli bir tutarı ödeme yükümlülüğüdür.

*Havaalanına yatırım bedeli maliyet, havaalanı hizmetlerini sunabilmek için yapılan tüketimler gider, varlıkların kaybedilmesi ya da hizmetin satılamaması nedeniyle oluşan değer kayıpları da zarar olarak adlandırılmaktadır.*

## **FİNAL ÖNEMLİ NOTLAR**

- 1. Satış Karması** Birden fazla hizmet sunan işletmelerde, sunulan hizmet yelpazesinin dağılımını gösterir.
- 2. Kâr** Bir mal ve hizmet üretiminde elde edilen gelirin maliyetten yüksek olmasının bir sonucudur.
- 3. Zarar** İşletmenin elde etmiş olduğu gelirler için tüketilen giderlerin gelirlerden büyük olması durumudur.
- 4.** Fiyat İşletmenin hayatını sürdürebilmesi, büyüebilmesi ve kar elde edebilmesi için müşterilerinin ödemeyi kabul edebileceği parasal değerdir.
- 5. Gelir Yönetimi** Havacılık, turizm gibi sektörlerde talebin arzın üzerinde olduğu bir pazarda satış geliri en üst düzeyde sağlayabilmek için sınırlı kapasiteyi en etkin bir şekilde kullanma faaliyetidir.
- 6. Yönetilemeyen maliyetler** Yöneticinin karar ve faaliyetlerinden etkilenmeyen maliyetlerdir. İlgili bölüm için kontrol edilemeyen maliyetleri kapsar
- 7. Yönetilen maliyetler** Yöneticinin karar ve faaliyetlerinden önemli ölçüde etkilenen maliyetlerdir.
- 8. Değişken maliyetler** Faaliyet hacmindeki değişmelere bağlı olarak artan veya azalan maliyetlerdir.
- 9. Katkı Payı** Mamul veya hizmetin satış değerinden değişken maliyetlerini çıkardıktan sonra arta kalan değerdir (Satış Gelirleri – Değişken Maliyetler)
- 10. Başabaş Noktası** Toplam satış hasılatı ile toplam maliyetlerin birbirine eşit olduğu hacim veya faaliyet tutarı düzeyidir. Kâr veya zararın sıfır olduğu noktadır.
- 11. Başabaş Noktası Doluluk Oranı** Havacılık sektöründe doluluk oranı, önemli bir performans ölçüsüdür. Eğer şirketler maliyetlerini karşılayacak oranda doluluk sağlayabilirlerse, başabaş noktasına ulaşmış olmaktadır. Bu oran, hem şirketin aynı seferde farklı zamanlardaki kârlılığını karşılaştırma olanağı yaratırken, aynı zamanda kısa ve uzun menzilli uçuşları bir bütün olarak değerlendirilmesini sağlamaktadır.
- 12. Güvenlik Payı** Mevcut ya da bütçelenen satış tutarının başabaş noktasına uzaklığını ifade etmektedir.
- 13. Güvenlik Oranı** Güvenlik payının bütçelenen (fiili) satış miktarına veya satış tutarına bölünmesi sonucu ortaya çıkan yüzdesel değerdir
- 14. Kayıtsızlık Noktası** İşletmenin alternatif maliyetlerini veya kârlarını birbirine eşitlediği satış miktarıdır.
- 15. Uluslararası Muhasebe Standartları Kurulu Ocak 2016'da Uluslararası Finansal Raporlama Standartları** kapsamında UFRS-16 Kiralama İşlemleri standardını yayınlamıştır. Şu an kullanılmakta olan TMS-17 Kiralama İşlemleri standardının yerine geçecek olan bu yeni standart 1 Ocak 2019 tarihi ve sonrasında başlayan mali dönemden itibaren uygulamaya geçecektir. Eğer kiracı işletme UFRS-15 Müşterilerle Yapılan Sözleşmelerden Doğan Hasılat standardını uyguluyorsa belirtilen tarihten daha erken uygulamaya geçebilecektir.
- 16. Bütçe** Belirli bir dönem için işletmenin vizyonu, misyonu, hedef ve amaçlarına uygun olarak planlanması ve bu planın yürütülmesinde gerekli koordinasyonun sağlanmasıdır.
- 17. Planlama** İşletme yönetiminin ulaşmaya çalıştığı hedeflerdir.



- 18. Kontrol Planlanan** hedeflerin ulaşılması sürecinde hedeflerden uzaklaşmayı önleyici tedbirleri ifade eder.
- 19. Slot Tahsisi** Havayolu şirketinin, uçağının havaalanına iniş ve kalkışı için belirli sıra ve kurallar çerçevesinde belirli bir zaman dilimini satın almasıdır
- 20. Satış Bütçesi** Satılması arzu edilen satış düzeyi ve satış fiyatından satılması durumunda elde edilecek satış tutarını gösterir
- 21. Direkt Faaliyet Maliyetleri** İşletmenin temel hizmetlerini sunabilmesi için ACMI maliyetleri dışında katlandığı tüm maliyetlerdir. Operasyonel maliyetler olarak da ifade edilir. İşletmenin sunduğu hizmetlerin sağlanması için katlanılan ACMI maliyetleri dışında kalan maliyetler ifade edilmektedir. Direkt maliyetler, doğrudan hizmet ile ilişkilendirilebilen maliyetlerdir.
- 22. ACMI Maliyetleri** Uçak, mürettebat, teknik ve motor bakım ve sigorta maliyetlerinin toplamından oluşmaktadır.
- 23. Direkt İşçilik** Maliyetleri İşletmenin temel faaliyetine ilişkin sunduğu hizmeti gerçekleştiren işçiler için katlanılan maliyetlerdir. İşçilik ücretleri, sosyal güvenlik işveren payları, tazminatlar, harcırahlar gibi maliyetleri kapsamaktadır.
- 24. Mock-up** Kokpit/Kabin LCD ekranlar, bilgisayarlar, uçak içinde ve dışında kullanılan malzemelerle desteklenen uygulama istasyonu ve maketlerdir.
- 25. Nakit Fazlası** Nakit girişlerinden nakit çıkışlarının büyük olması durumudur.
- 26. Nakit Noksanı** Nakit girişlerinin nakit çıkışlarından küçük olması durumudur.
- 27. Bilanço** İşletmenin belirli bir andaki finansal durumunu gösteren tablodur. Bir işletmenin belirli bir tarihte sahip olduğu varlıklar ile bu varlıkların sağladığı kaynaklar bilanço aracılığıyla ilgililere sunulmaktadır.
- 28. Performans yönetimi** Yapılanların başarımlarını belirlemeye yönelik çabalarla yapılır.
- 29. Dengeli Sonuç Kartı**, işletme stratejisini performans ölçümlerine dönüştürerek anlaşılır şekilde ifade eden stratejik performans ölçüm sistemidir
- 30. Dengeli sonuç kartının** dört boyutu: finansal, müşteriler, içsel süreçler, öğrenme ve gelişmedir.
- 31.** 100 yolcu ile 2500 km uçuş yapan bir uçak için ücretli yolcu kilometre: 250.000 (100 x 2500) şeklinde bulunur.
- 32.** ACI'nin temel amacı, uluslararası havalimanlarını temsil etmek, ilgili standart ve politikaları geliştirmek, üyeler arası işbirliğini sağlamak, havacılık sistemlerinin gelişimine katkı sağlamak, eğitim ve desteklerle dünya çapında havalimanı standartlarını yükseltmektir.
- 33.** Bir birim çalışma yükü (WLU) 1 yolcuya veya 100 kg kargoya eşittir.
- 34. Hizmet Kalite Anlaşması**, yer hizmeti işletmesinin sunduğu hizmetlerde, havayollarının taleplerini de karşılayabilmesi amacıyla, havayolu ile yer hizmeti kuruluşu arasında yapılır.

1 Aşağıdakilerden hangisi hava taşımacılığı faaliyetleri kapsamında yapılan faaliyetlerden **değildir**?

- A. Uzaktan kumandalı uçak gösterileri
- B. Uçakla yapılan ilaçlama faaliyetleri
- C. Uçakla hava durumu gözleme faaliyetleri
- D. Balonla yapılan turistik gezi faaliyetleri
- E. Uçuş eğitim faaliyetleri

2 Bir havayolu işletmesinin yakıt anlaşmaları imzalaması işletmenin hangi stratejisine örnek olarak gösterilebilir?

- A. Müşteri memnuniyeti stratejisi
- B. Maliyet kontrol stratejisi
- C. Pazar üstünlüğü stratejisi
- D. Şirket birleşmesi stratejisi
- E. Ulaşım ağı genişletme stratejisi

3 Aşağıdakilerden hangisi sistem ile ilgili olarak yanlış bir ifadedir?

- A. Sistem elemanları arasında etkileşim bulunmalıdır
- B. Girdi-süreçleme-çıktı akışı sistemin temel akışıdır
- C. Sistem, ortak bir amaç için faaliyet göstermelidir
- D. Sistem, kendisinden daha küçük sistemleri kapsayabilir
- E. Sistemin tek bir amacı bulunmalıdır

4 Aşağıdakilerden hangisi muhasebe bilgi sisteminin "girdi" aşamasında yer almaktadır?

- A. Finansal tablolar
- B. Büyük defter
- C. Yevmiye defteri
- D. İlk işlem belgeleri
- E. Mizanlar

5 Aşağıdakilerden hangisi bir havayolu işletmesinin varlıkları arasında yer alan bir unsurdur?

- A. Havayolu işletmesinin yurtiçi tedarikçileri
- B. Havayolu işletmesinin finansal kiralama işleminden doğan borçları
- C. Havayolu işletmesinin sahip olduğu taşıtlar
- D. Yurtiçi bilet satış gelirleri
- E. Havayolu işletmesinin sermayesi

6 Aşağıdakilerden hangisi bir havayolu işletmesinin maddi olmayan varlıkları arasında yer alır?

- A. Kokpit simulator yazılımları
- B. Uçak gövdeleri
- C. Eğitim uçakları
- D. Uçak motorları
- E. Binalar

7 Aşağıdakilerden hangisi bir havayolu işletmesinin ana faaliyet gelirlerinden birisidir?

- A. Faiz gelirleri
- B. Yolcu fazla bagaj gelirleri
- C. Menkul kıymet satış karları
- D. Komisyon gelirleri
- E. Kambiyo karları

8 Aşağıdakilerden hangisi bir havayolu işletmesi için stok unsuru niteliğindedir?

- A. Tahsile verilen alacak senetleri
- B. Taşıtlar
- C. Faaliyetleri kolaylaştırmak amacıyla kullanılan demirbaşlar
- D. Uçuşlarda ikram edilen yiyecekler
- E. Havayolu işletmesinin iştirakleri

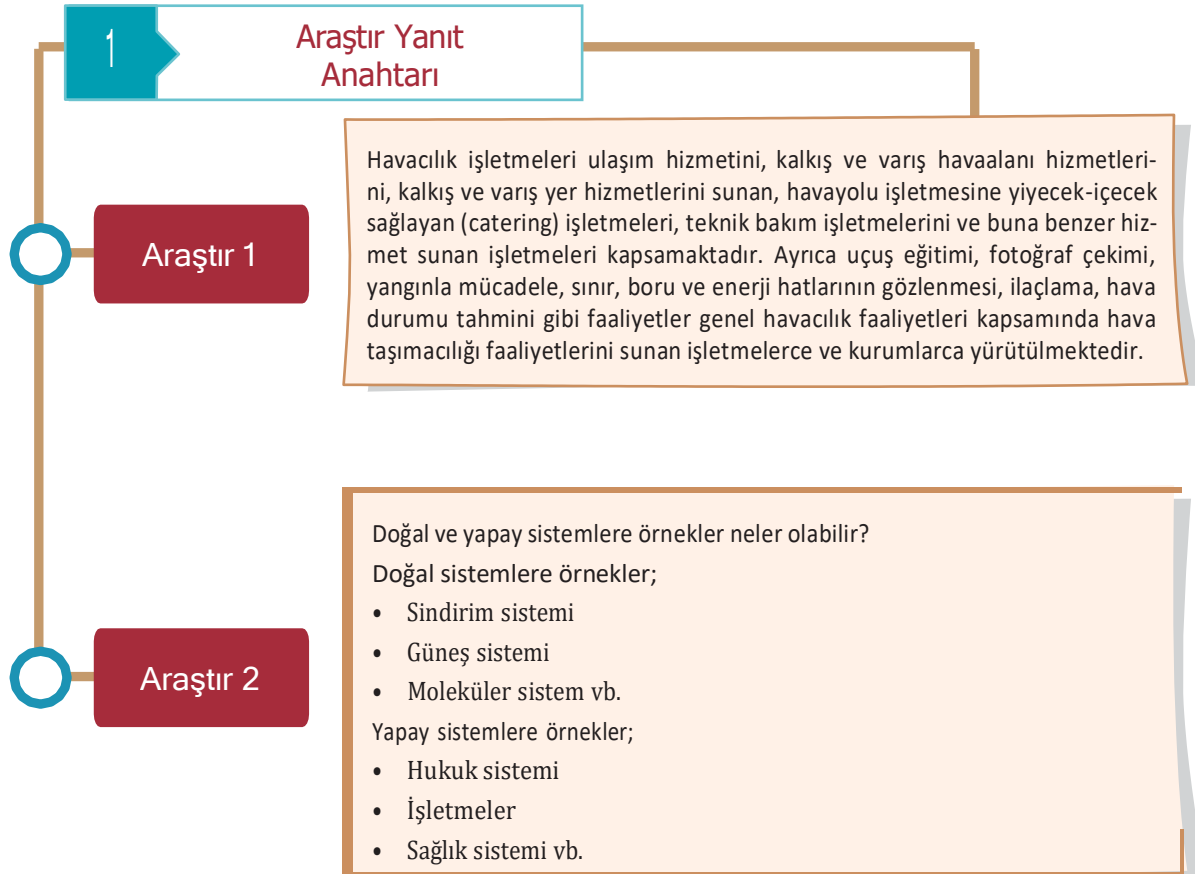
9 Aşağıdakilerden hangisi hizmet üretim maliyet akışıyla ilgili yanlış bir ifadedir?

- A. Hizmet üretim maliyeti, yansıtma hesabı aracılığıyla satılan hizmet maliyetine aktarılır
- B. Hizmet üretimi için kullanılan stoklar, stok hesabının alacağında muhasebeleştirilir
- C. Hizmet üretimi dışında katlanılan giderler dönem gideri olarak muhasebeleştirilir
- D. Maliyet hesapları yansıtma hesapları aracılığıyla sonuç hesaplarına aktarılır
- E. Yönetime ilişkin giderler ortaya çıktığında hizmet üretim maliyeti hesabında muhasebeleştirilir

10 Aşağıdakilerden hangisi bir havayolu işletmesinin gelir tablosuyla ilgili olarak yanlış bir ifadedir?

- A. Dönem karı içinde yan faaliyet karının en yüksek olması istenir
- B. Faaliyet karı havayolu işletmesinin ana faaliyet karlılığını göstermektedir
- C. Pazarlama, Satış ve Dağıtım giderleri faaliyet giderleri içerisinde yer almaktadır
- D. Kargo gelirleri brüt satışlar içinde yer almaktadır
- E. Olağan kar/zarar bölümü havayolu işletmesinin yan faaliyetlerden kaynaklanan gelirlerini ve giderlerini göstermektedir

1. A	Yanıtınız yanlış ise “Havacılık Faaliyetleri ve Havayolu İşletmeleri” konusunu yeniden gözden geçiriniz.	6. A	Yanıtınız yanlış ise “Hesap Planı” konusunu yeniden gözden geçiriniz.
2. B	Yanıtınız yanlış ise “Havacılık Faaliyetleri ve Havayolu İşletmeleri” konusunu yeniden gözden geçiriniz.	7. B	Yanıtınız yanlış ise “Gelirlerin ve Giderlerin İzlenmesi İçin Kullanılan Hesaplar” konusunu yeniden gözden geçiriniz.
3. E	Yanıtınız yanlış ise “Bilgi ve Bilgi Sistemi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.	8. D	Yanıtınız yanlış ise “Hesap Planı” konusunu yeniden gözden geçiriniz.
4. D	Yanıtınız yanlış ise “Bilgi ve Bilgi Sistemi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.	9. E	Yanıtınız yanlış ise “7/A Seçeneğine Göre Maliyet Hesaplarının İşleyişi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.
5. C	Yanıtınız yanlış ise “Hesap Planı” konusunu yeniden gözden geçiriniz.	10. A	Yanıtınız yanlış ise “7/A Seçeneğine Göre Maliyet Hesaplarının İşleyişi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.



1. İşletmenin belirli bir dönemde mal teslimi veya hizmet sunumu sonucunda elde ettiği brüt değerler aşağıdakilerden hangisidir?

- A. Faaliyet B. Net gelir  
C. Hasılat D. Varlık  
E. Sermaye

2. “Yolcu gelirleri” aşağıdakilerden hangisinin ana faaliyet gelirleri içinde yer alır?

- A. Havaalanı işletmeleri  
B. Havayolu işletmeleri  
C. Yer hizmetleri işletmeleri  
D. Seyahat acenteleri  
E. Konaklama işletmeleri

3. Aşağıdakilerden hangisi havaalanı işletmelerinin ana faaliyet gelir türüdür?

- A. Havaaracı bakım gelirleri  
B. Yük (kargo) gelirleri  
C. Dış hat bilet gelirleri  
D. Yer hizmetleri gelirleri  
E. Tur ve gezi gelirleri

4. Aşağıdakilerden hangisi, havayolu işletmelerinde yük taşıma işlerini belgelendirmek için kullanılır?

- A. Konşimento  
B. Hisse senedi  
C. Mal senedi  
D. Hesap özeti  
E. Ördino

5. Yolcu biletinin elektronik ortamda düzenlenmesi durumunda, aşağıdakilerden hangisi biletin üzerinde bulunması zorunlu olan bilgilerden biri değildir?

- A. Havayolu işletmesinin unvanı  
B. Onüç haneli bilet numarası  
C. Ödeme türü  
D. Yolcunun adı-soyadı  
E. Yolcunun T.C. kimlik numarası

6. İşletmenin kasasına para girişi aşağıdakilerden hangisi ile ifade edilir?

- A. Tahsil B. Tediye  
C. Satış D. Hasılat  
E. Ödeme

7. Havacılık işletmelerinde gelirlerin muhasebeleştirilmesinde aşağıdakilerden hangisi geçerlidir?

- A. Nakit esası  
B. Tahakkuk esası  
C. Tahsilat esası  
D. Transfer esası  
E. Mahsup esası

8. Havayolu iç hat bilet satış gelirleri aşağıdaki hesaplardan hangisine alacak kaydedilir?

- A. Kasa B. Bankalar  
C. Yurtiçi Satışlar D. Yurtdışı Satışlar  
E. Diğer Gelirler

9. Havayolu işletmesinin dış hat yolcu bileti ile ilgili bilgiler aşağıdaki gibidir;

Yolcu ücreti: 1.500 TL, Fazla bagaj ücreti 300 TL, Yakıt harcı: 150 TL, Biletleme hizmet bedeli: 30 TL, Sigorta bedeli: 22 TL, Meydan hizmet ücreti (alan vergisi): 6 TL. Buna göre yolcudan tahsil edilecek toplam ücret aşağıdakilerden hangisidir?

- A. 1.696,60 TL B. 1.701,70 TL  
C. 2002 TL D. 2008 TL  
E. 2.313,40 TL

10. Havaalanı terminal hizmetlerinden yararlanma bedeli olarak dış hatlar giden yolcudan alınan yolcu hizmet (yolcu servis) gelirinin muhasebeleştirilmesi için, havaalanı işletmesinde aşağıdaki kayıtlardan hangisi yapılır?

- A. 600 Yurtiçi Satışlar Hesabı borçlandırılır  
B. 600 Yurtiçi Satışlar Hesabı alacaklandırılır  
C. 602 Diğer Gelirler Hesabı alacaklandırılır  
D. 601 Yurtdışı Satışlar Hesabı borçlandırılır  
E. 601 Yurtdışı Satışlar Hesabı alacaklandırılır

1. C	Yanıtınız yanlış ise “Hasılat ve Gelir Kavramları” bölümünü yeniden gözden geçiriniz.	6. A	Yanıtınız yanlış ise “Tahsilat Süreci ve İlgili Hesaplar” konusunu yeniden gözden geçiriniz.
2. B	Yanıtınız yanlış ise “Hasılat ve Gelir Kavramları” konusunu yeniden gözden geçiriniz.	7. B	Yanıtınız yanlış ise “Havacılık İşletmelerinde Gelirlerin ve Tahsilatın Muhasebeleştirilmesi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.
3. D	Yanıtınız yanlış ise “Havacılık İşletmelerinde Gelirlerin Sınıflandırılması” konusunu yeniden gözden geçiriniz.	8. C	Yanıtınız yanlış ise “Havacılık İşletmelerinde Gelirlerin ve Tahsilatın Muhasebeleştirilmesi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.
4. A	Yanıtınız yanlış ise “Havacılık İşletmelerinde Gelir Döngüsü ve Kullanılan Belgeler” konusunu yeniden gözden geçiriniz.	9. D	Yanıtınız yanlış ise “Havacılık İşletmelerinde Gelirlerin ve Tahsilatın Muhasebeleştirilmesi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.
5. E	Yanıtınız yanlış ise “Havacılık İşletmelerinde Gelir Döngüsü ve Kullanılan Belgeler” konusunu yeniden gözden geçiriniz.	10. E	Yanıtınız yanlış ise “Havacılık İşletmelerinde Gelirlerin ve Tahsilatın Muhasebeleştirilmesi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.



**1** Bir havayolu işletmesinde uçuş hizmeti satış hasılatının karşılığı olarak yararı tükenmiş olan malzeme, işçilik, enerji gibi tüketimler, aşağıdaki kavramlardan hangisi ile açıklanır?

- A. Maliyet B. Gider C. Harcama  
D. Zarar E. Yatırım

**2** Bir havayolu işletmesinde pilot ücretleri aşağıdakilerden hangisinin kapsamındadır?

- A. Uçuşla ilgili direkt maliyet  
B. Uçuşla ilgili endirekt maliyet  
C. Sabit dönem gideri  
D. Uçuşla ilgili olmayan direkt gider  
E. Sabit endirekt gider

**3** Bir havayolu işletmesinde uçak satın alma finansmanı için kullanılan kredinin dönem faizi, aşağıdakilerden hangisinin kapsamındadır?

- A. Dönem gideri  
B. Endirekt gider  
C. Genel finansman gideri  
D. Amortisman gideri  
E. Uçak sahiplik gideri

**4** Aşağıdakilerden hangisi havayolu işletmelerinde hizmet üretim maliyetinin bir unsuru olarak **yer almaz**?

- A. İşçilikler B. Malzeme tüketimi  
C. Vade farkı D. Amortisman  
E. Vergiler

**5** Bir havayolu işletmesinde ileride uçak bakım malzemesi olarak kullanmak üzere, kredili satın alınarak stoklanan yedek parça ve yağların muhasebe kaydı için aşağıdakilerden hangisi doğrudur?

- A. 150 İlk Madde ve Malzeme hesabı alacaklandırılır  
B. 740 Hizmet Üretim Maliyeti hesabı borçlandırılır  
C. 157 Diğer Stoklar hesabı alacaklandırılır  
D. 150 İlk Madde ve Malzeme hesabı borçlandırılır  
E. 320 Satıcılar hesabı borçlandırılır

**6** Havayolu hizmet üretimi ile ilgili olarak “taşınan yolcu/km” bilgisi, aşağıdakilerden hangisidir?

- A. Girdi B. Çıktı C. Faaliyet  
D. Süreç E. Kazanç

**7** Ücretten yapılacak kesintiler arasında aşağıdakilerden hangisi **yer almaz**?

- A. Gelir vergisi kesintisi  
B. Sosyal sigorta primi  
C. Damga vergisi  
D. Katma değer vergisi  
E. İşsizlik sigortası primi

**8** Havayolu işletmesinin danışma bölümünde 1.800 TL brüt ücretle çalışan bir kişi için tahakkuk ettirilen aylık ile ilgili olarak aşağıdakilerden hangisi **yapılmaz**?

- A. 740 Hizmet Üretim Maliyeti hesabı 1.800.- borçlandırılır  
B. 335 Personale Borçlar hesabı 1.210,35.- alacaklandırılır  
C. 361 Ödenecek Sosyal Güvenlik Kesintileri hesabı 675.- alacaklandırılır  
D. 360 Ödenecek Vergi ve Fonlar hesabı 319,65.- alacaklandırılır  
E. 770 Genel Yönetim Giderleri hesabı 2.205.- borçlandırılır

**9** Tur Havayolu İşletmesinde kabin görevlisi olarak çalışan bir personelin aylık çalışma durumu şöyledir;

- Normal iş günü: 26 gün (x7,5 saat)
- Fazla çalışma: 15 saat
- Hafta tatilinde çalışılan: 3 gün
- Çalışılmayan hafta tatili: 1 gün

Yukarıdaki bilgilere ve 10 TL saat ücretine göre kabin görevlisinin aylık net ücreti aşağıdakilerden hangisidir?

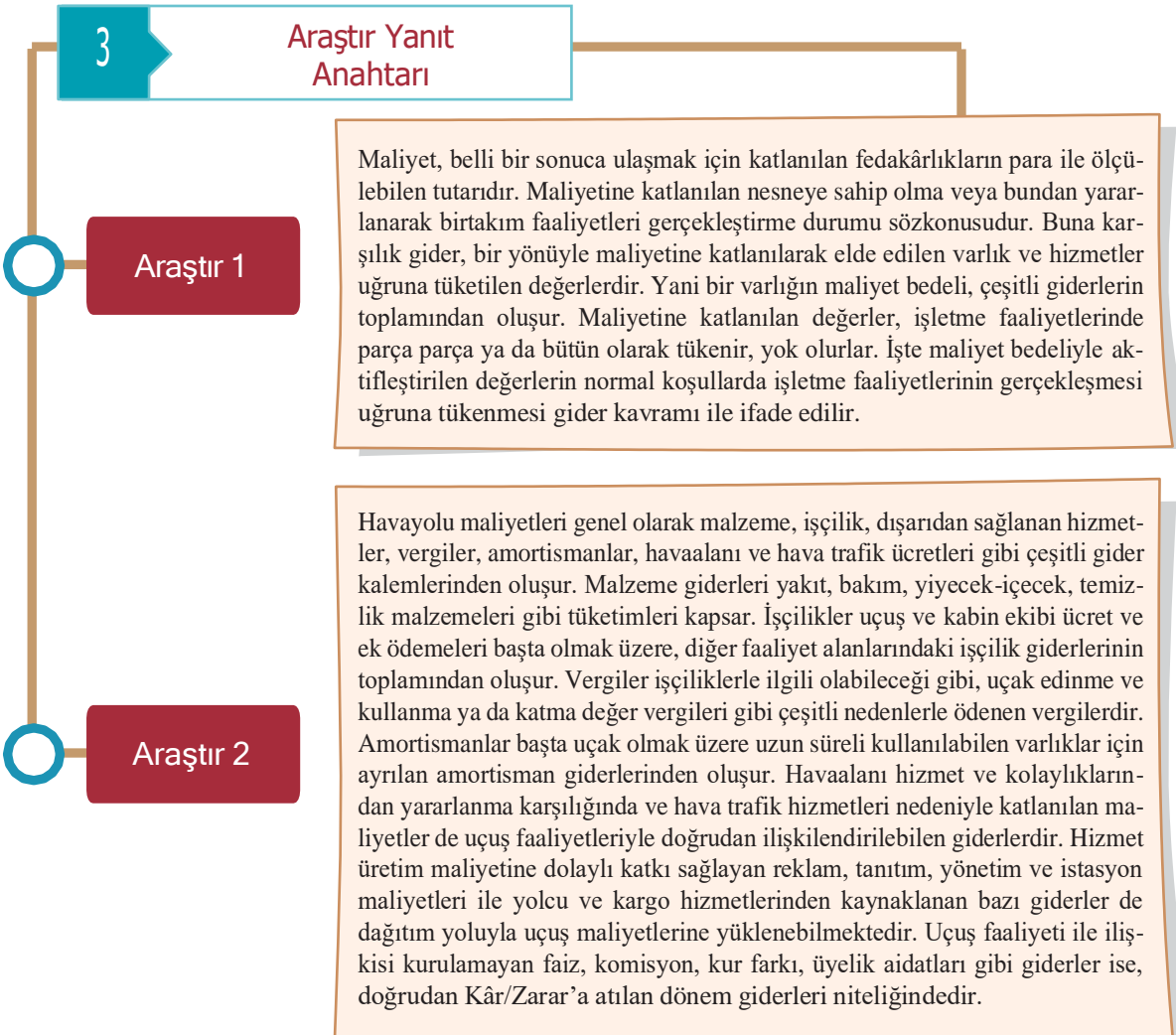
- A. 3.000 TL  
B. 2.700 TL  
C. 1.950 TL  
D. 1.815,50 TL  
E. 1.734,50 TL

**10** Havayolu işletmesi yeni bir hizmet çeşidinin tanıtılması amacıyla yüklü bir maliyetle reklam filmi hazırlatmıştır. Söz konusu reklam gideri aşağıdakilerden hangi hesaba kaydedilmelidir?

- A. Hizmet Üretim Maliyeti  
B. Genel Yönetim Giderleri  
C. Pazarlama Satış ve Dağıtım Giderleri  
D. Finansman Giderleri  
E. Ar-Ge Giderleri



1. B	Yanıtınız yanlış ise “Maliyetle İlgili Kavramlar ve Maliyet Türleri” konusunu yeniden gözden geçiriniz.	6. B	Yanıtınız yanlış ise “Havayolu Hizmet Üretim Maliyetinin Oluşumu ve Muhasebeleştirilmesi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.
2. A	Yanıtınız yanlış ise “Havayollarında Maliyet Unsurları ve Maliyet Muhasebesi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.	7. D	Yanıtınız yanlış ise “Havayollarında İşçilik Maliyetinin Muhasebeleştirilmesi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.
3. E	Yanıtınız yanlış ise “Havayollarında Maliyet Unsurları ve Maliyet Muhasebesi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.	8. A	Yanıtınız yanlış ise “Havayollarında İşçilik Maliyetinin Muhasebeleştirilmesi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.
4. C	Yanıtınız yanlış ise “Havayolu Hizmet Üretim Maliyetinin Oluşumu ve Muhasebeleştirilmesi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.	9. E	Yanıtınız yanlış ise “Havayollarında İşçilik Maliyetinin Muhasebeleştirilmesi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.
5. D	Yanıtınız yanlış ise “Havayolu İşletmelerinde Malzeme Tüketimlerinin Muhasebeleştirilmesi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.	10. C	Yanıtınız yanlış ise “Diğer İşletme Giderlerinin Muhasebeleştirilmesi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.





1 Aşağıdakilerden hangisi, havaalanı işletmelerinde bir yatırım unsuru **değildir**?

- A. Pistler B. Kule  
C. Terminal binaları D. Notam  
E. ILS

2 Aşağıdakilerden hangisi, havaalanlarında bir maddi duran varlık **değildir**?

- A. Binalar B. Haklar  
C. Köprüler D. Merdivenler  
E. Güç kaynakları

3 Aşağıdakilerden hangisi terminal hizmet giderlerindendir?

- A. İtfaiye giderleri  
B. Hangar giderleri  
C. Pist temizleme giderleri  
D. Borçlanma giderleri  
E. Bakım giderleri

4 Aşağıdakilerden hangisi havaalanı işletmelerinde bir işletme maliyeti kalemidir?

- A. İşçilikler B. Hangarlar  
C. Üst geçiş ücretleri D. Demirbaşlar  
E. İsim hakkı

5 Aşağıdakilerden hangisi havaalanı işletmelerinde hizmet üretim maliyetinin bir unsurudur?

- A. Uçak yakıtı  
B. Ticari mallar  
C. Yolcu hizmetleri  
D. Genel müdürün maaşı  
E. Genel finansman giderleri

6 Gürsu Havaalanı işletmesinde, pist kenarlarının temizlenmesi için taşeron firmaya 3.000 TL ödeme yapılmıştır. İşlemin muhasebe kaydı için aşağıdakilerden hangisi doğrudur?

- A. 740 Hizmet Üretim Maliyeti hesabı 3.000.- alacaklandırılır  
B. 770 Genel Yönetim Giderleri hesabı 3.000.- borçlandırılır  
C. 251 Yeraltı ve Yerüstü Düzenleri hesabı 3.000.- borçlandırılır  
D. 320 Satıcılar hesabı 3.000.- alacaklandırılır  
E. 740 Hizmet Üretim Maliyeti hesabı 3.000.- borçlandırılır

7 Karagül Havaalanında apronun buzlanması önleyici kimyasal malzeme kullanılmıştır. İşlemin muhasebeleştirilmesi için aşağıdaki kayıtlardan hangisi yapılır?

- A. 150 İlk Madde ve Malzeme hesabı borçlandırılır  
B. 153 Ticari Mallar hesabı alacaklandırılır  
C. 740 Hizmet Üretim Maliyeti hesabı borçlandırılır  
D. 100 Kasa hesabı alacaklandırılır  
E. 750 Araştırma ve Geliştirme Giderleri hesabı borçlandırılır

8 Yolcu terminalinde temiz/taze hava akımının sağlanması için yapılan giderler aşağıdakilerden hangisinin kapsamındadır?

- A. Genel üretim maliyeti  
B. Genel yönetim giderleri  
C. Kargo hizmetleri maliyeti  
D. Terminal hizmet üretim maliyeti  
E. Personel maliyetleri

9 Transit Havalimanı kargo terminalinde, saati 50 TL'den kiralanarak 6 saat çalıştırılan yükleme aracının ücreti ile ilgili olarak aşağıdakilerden hangisi yapılmalıdır?

- A. Kasa hesabı 300 TL borçlandırılır  
B. 740 Hizmet Üretim Maliyeti hesabı 300 TL borçlandırılır  
C. 740 Hizmet Üretim Maliyeti hesabı 300 TL alacaklandırılır  
D. 253 Tesis Makine ve Cihazlar hesabı 300 TL borçlandırılır  
E. 659 Diğer Olağan Gider ve Zararlar hesabı 300 TL borçlandırılır

10 Havaalanı işletmelerinde dönem boyunca gerçekleşen faaliyet giderleri ile ilgili olarak, dönem sonunda aşağıdakilerden hangisi **yapılmaz**?

- A. Tüm giderler bilançoya aktarılır.  
B. 690 Dönem Kârı/Zararı hesabı borçlandırılır  
C. Faaliyet giderleri gelir tablosu hesaplarına yansıtılır.  
D. Tüm dönem giderleri gelir tablosunda raporlanır.  
E. Gider hesapları kapatılırken alacaklandırılır.

1. D	Yanıtınız yanlış ise “Havalanlarında Yatırım ve Finansman” konusunu yeniden gözden geçiriniz.	6. E	Yanıtınız yanlış ise “Uçuş Sahası Hizmet Maliyetlerinin Muhasebeleştirilmesi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.
2. B	Yanıtınız yanlış ise “Havalanlarında Yatırım ve Finansman” konusunu yeniden gözden geçiriniz.	7. C	Yanıtınız yanlış ise “Uçuş Sahası Hizmet Maliyetlerinin Muhasebeleştirilmesi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.
3. E	Yanıtınız yanlış ise “Havalanlarında İşletme Maliyetlerinin Sınıflandırılması” konusunu yeniden gözden geçiriniz.	8. D	Yanıtınız yanlış ise “Terminal Hizmet Maliyetlerinin Muhasebeleştirilmesi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.
4. A	Yanıtınız yanlış ise “Havalanlarında İşletme Maliyetlerinin Sınıflandırılması” konusunu yeniden gözden geçiriniz.	9. B	Yanıtınız yanlış ise “Terminal Hizmet Maliyetlerinin Muhasebeleştirilmesi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.
5. C	Yanıtınız yanlış ise “Havalanlarında İşletme Maliyetlerinin Sınıflandırılması” konusunu yeniden gözden geçiriniz.	10. A	Yanıtınız yanlış ise “Havaalanlarında Diğer Giderlerin Muhasebeleştirilmesi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.



1 Aşağıdaki sorulardan hangisi Maliyet-Hacim-Kâr analizine yönelik bir soru **değildir**?

- A. Şirketin sunduğu hizmetlerden hangisi daha kârlıdır?
- B. Şirket kâr elde edebilmesi için kaç adet hizmet sunması gerekir?
- C. Şirketin yeni bir hizmet sunmalı mıdır yoksa mevcut hizmetlerin kapasitesi artırılmalı mıdır?
- D. Şirket yeni bir teknolojiye yatırım yapmalı mıdır?
- E. Şirketin yeni alacağı işçilerin nitelikleri nasıl olmalıdır?

2 Aşağıdakilerden hangisi maliyet-hacim-kâr analizinin sınırlılıklarından biri **değildir**?

- A. Toplam maliyet fonksiyonu belirlenen sınırlar içinde doğrusaldır.
- B. Birden fazla hizmet sunulması durumunda değişken maliyetler sabit kabul edilir.
- C. Yarı değişken maliyetler hesaplamalarda göz önünde bulundurulmaktadır.
- D. Normal kapasiteye yakın bir faaliyet hacmi söz konusudur.
- E. Riskler ve belirsizlikler göz ardı edilmektedir.

3 Aşağıdakilerden hangisi MHK analizinin işletmeye sağladığı katkılardan biri **değildir**?

- A. Bütçelenen ile gerçekleşen başabaş noktaları karşılaştırılarak yönetim politikaları yeniden gözden geçirilebilir
- B. İşletmeyi kâr hedeflerine ulaşmasını sağlayacak iş hacminin belirlenmesine yardımcı olur.
- C. İşletmeyi zarardan koruyacak en düşük hizmet miktarının tespit edilmesini sağlar.
- D. Sabit ve değişken maliyetleri en doğru şekilde sınıflayabildiği için yöneticilerin en doğru kararı almasına yardımcı olur.
- E. İşletmenin sunması gereken en kârlı hizmet karmasının oluşturulmasına yardımcı olur.

4 Aşağıdakilerden hangisi başabaş noktasının tanımını **yansıtmamaktadır**?

- A. Kârın veya zararın değeri sıfırdır.
- B. Satış gelirleri ile faaliyet kârı farkı sabit maliyetlere eşit olur.
- C. Sabit maliyetler ile değişken maliyetlerin toplamı satışlara eşit olmaktadır.
- D. Toplam katkı payı sabit maliyetlere eşittir.
- E. Satışlar ile değişken maliyetler arasındaki fark sabit maliyetlere eşit olmaktadır.

5 Aşağıdakilerden hangisi yönetimin kontrol edebildiği maliyetler olarak nitelendirilir?

- A. Sabit bakım maliyetler
- B. Uçakların amortisman gideri
- C. Sabit kabin mürettebat giderleri
- D. Uçuş pilot eğitim gideri
- E. İkram maliyeti

6 Aşağıda katkı payı ile katkı oranına ilişkin olarak verilen bilgilerden hangisi doğru **değildir**?

- A. Sabit maliyetlerin birim katkı payına bölünmesi ile katkı oranı hesaplanır.
- B. Toplam katkı payı satışlar ile değişken maliyetler arasındaki farktır.
- C. Birim katkı payının satışlara oranı katkı oranına eşit olmaktadır.
- D. Katkı oranı, toplam değişken maliyetlerin satışlara oranıdır.
- E. Birim katkı payına değişken maliyetin eklenmesi ile satış fiyatı hesaplanır.

7 Aşağıdakilerden hangisi MHK analizinde başabaş noktasının hesaplanmasında kullanılan yaklaşımlardan birisidir?

- A. Maliyet yaklaşımı
- B. En küçük kareler yaklaşımı
- C. Regresyon yaklaşımı
- D. Doluluk oranı yaklaşımı
- E. Azalan değerler yaklaşımı

**8** Başabaş noktasını hesaplama yöntemlerinden biri olan grafik yaklaşımında kârın veya zararın grafik üzerinde gösterilmesine ilişkin olarak aşağıda verilen bilgilerden hangisi doğrudur?

- A. Toplam sabit maliyetler doğrusu ile yatay (x) eksen arasındaki bölgelerdir.
- B. Toplam gelir doğrusu ile dikey (y) eksen arasındaki bölgelerdir
- C. Toplam gelir doğrusu ile toplam maliyetler arasındaki bölgelerdir
- D. Toplam sabit maliyetler doğrusu ile toplam değişken maliyetler doğrusunun kesiştiği bölgedir
- E. Toplam değişken maliyetler doğrusu ile toplam gelirler arasındaki bölgedir.

**9** Can Havayolları ekim ayında sunduğu hizmetlerin karşılığında 130.000 lira gelir elde etmiştir. Bu geliri elde etmek için 78.000 lira değişken maliyete ve 35.000 lira sabit maliyete katlanmıştır. Bu bilgilere göre aşağıdakilerden hangisi doğrudur?

- A. Toplam katkı payı 52.000 liradır  $130.000 - 78.000 = 52.000$  TL
- B. 113.000 liralık satış yapılması durumunda 100 lira kâr elde edilebilmektedir
- C. İşletmenin katkı oranı % 40'tır  $52.000 / 130.000 = \%40$
- D. İşletmenin satışlarının %60'ı değişken maliyetlerden oluşmaktadır  $78.000 / 130.000 = \%60$
- E. İşletmenin başabaş noktası satış tutarı 87.500 liradır  $35.000 / 0,40 = 87.500$  TL

**10** Ak Havayolu şirketi, 160.000 liralık satış ve 100.000 lira değişken maliyet ile hizmet sunması durumunda başabaş noktasına ulaşmaktadır. Şirket değişken maliyetlerini 20.000 lira azaltırsa, katkı payını yüzde kaç artırmış ya da azaltmış olmaktadır?

- A. % 37,5
- B. %60
- C. %12,5
- D. % 26
- E. % 54

1. E	Yanıtınız yanlış ise “Maliyet-Hacim-Kâr Analizi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.	6. A	Yanıtınız yanlış ise “Katkı Payı ve Katkı Oranı” konusunu yeniden gözden geçiriniz.
2. C	Yanıtınız yanlış ise “MHK Analizinin Varsayımları ve Sınırlılıkları” konusunu yeniden gözden geçiriniz.	7. D	Yanıtınız yanlış ise “MHK Analizinde Başabaş Noktası” konusunu yeniden gözden geçiriniz.
3. D	Yanıtınız yanlış ise “MHK Analizinin Sağladığı Yararlar ve Sakıncalar” konusunu yeniden gözden geçiriniz.	8. C	Yanıtınız yanlış ise “Grafik Yaklaşımı” konusunu yeniden gözden geçiriniz.
4. B	Yanıtınız yanlış ise “MHK Analizinde Başabaş Noktası” konusunu yeniden gözden geçiriniz.	9. B	Yanıtınız yanlış ise “Denklem Yaklaşımı” konusunu yeniden gözden geçiriniz.
5. E	Yanıtınız yanlış ise “Değişken Maliyetler” konusunu yeniden gözden geçiriniz.	10. C	Yanıtınız yanlış ise “Denklem Yaklaşımı” konusunu yeniden gözden geçiriniz.

- 1** Aşağıdakilerden hangisi işletmelerin varlık-kaynak ilişkisi açısından **yanlış** bir ifadedir?
- A. Kısa vadeli yabancı kaynaklar duran varlıkların finansmanında kullanılmalıdır.
  - B. Duran varlıkların finansmanı öz kaynaklar ve/veya uzun vadeli yabancı kaynaklarla yapılmalıdır.
  - C. Varlıklar her zaman için kaynaklara eşittir.
  - D. Dönen varlıklar bilançoda likidite esasına göre sıralanmaktadır.
  - E. Yabancı kaynaklar bilançoda vade esasına göre sıralanmaktadır.
- 2** Kısa vadeli borçla duran varlık finansmanı aşağıdaki durumlardan hangisine yol açar?
- A. İşletmenin karlılığı artar.
  - B. İşletmenin verimliliği yükselir.
  - C. İşletme kısa vadeli borçlarını ödeyemeyebilir.
  - D. İşletmenin özkaynak yapısı kuvvetlenir.
  - E. Uzun vadeli borçların kaynaklar içindeki payı artar.
- 3** Aşağıdakilerden hangisi finansal kiralama ile ilgili doğru bir açıklama **değildir**?
- A. Finansal kiralama, bir sözleşme kapsamında yapılmaktadır.
  - B. Kiralanan varlık kira süresinin sonunda kesinlikle kiracıya iade edilmektedir.
  - C. Finansal kiralama, orta ve uzun vadeli bir finansman biçimidir.
  - D. Finansal kiralamada kiracı, kiralanan varlığı aktifte muhasebeleştirir.
  - E. Finansal kiralama şirketi açısından kira tahsilatları bir gelir işlemidir.
- 4** Aşağıdakilerden hangisi faaliyet kiralaması açısından doğru bir ifadedir?
- A. Faaliyet kiralamasında kiralanan varlık kiracının varlıkları arasında gösterilir.
  - B. Faaliyet kiralaması finansal kiralamanın bir türüdür.
  - C. Faaliyet kiralamasında varlığın amortismanı kiracı işletmeye aittir.
  - D. Faaliyet kiralamasında ödenen kira bedelleri kiracı işletme açısından gelirdir.
  - E. Faaliyet kiralamasında varlık, kiralayanın varlıkları arasında raporlanır.

- 5** Hava aracının kiralınması ile ilgili olarak aşağıdakilerden hangisi doğrudur?
- A. Hava aracı kiralama işlemi yalnızca yurt içi kiralama firmalarınca yapılabilir.
  - B. Hava aracı kiralamasında faaliyet kiralaması yöntemi kullanılmalıdır.
  - C. Hava aracı kiralamasında kiracı işletme aracı ekibiyle kiralamak zorundadır.
  - D. Hava aracı kiralaması finansal kiralama yoluyla gerçekleştirilebilir.
  - E. Hava aracı yalnızca uzun dönemli kiralama şeklinde kiralınabilir.
- 6** Rayiç bedeli 50.000.000 lira, toplam ödeme tutarı 72.967.715 lira ve yıllık faiz oranı %12 olan bir hava aracı kiralama sözleşmesinde, 6 yıllık kiralama süresi sonunda kiracının ödemiş olacağı toplam faiz kaç liradır?
- A. 50.000.000
  - B. 51.764.510
  - C. 6.000.000
  - D. 72.967.715
  - E. 22.967.715
- 7** Rayiç bedeli 50.000.000 lira, toplam ödeme tutarı 72.967.715 lira ve yıllık faiz oranı %12 olan bir hava aracı kiralama sözleşmesinde, 6 yıllık kiralama süresi boyunca kiracının ödeyeceği aylık taksitler kaç liradır?
- A. 6.161.285
  - B. 12.161.285
  - C. 22.967.715
  - D. 6.000.000
  - E. 5.260.645
- 8** Vergi Usul Kanunu'na göre muhasebe işlemlerini yürütmekte olan bir kiracı işletme, finansal kiralama yoluyla kiraladığı varlığı nasıl muhasebeleştirir?
- A. Maddi Duran Varlık olarak kaydeder
  - B. Makina, Tesis ve Cihazlar hesabına kaydeder
  - C. Maddi Olmayan Duran Varlık olarak kaydeder
  - D. Kazanılmamış Gelir olarak kaydeder
  - E. Alacak olarak kaydeder

9 TMS-17 standardına göre muhasebe işlemlerini yürütmekte olan bir kiracı işletme, finansal kiralama yoluyla kiraladığı varlığı nasıl muhasebeleştirir?

- A. Finansal kiralama geliri olarak kaydeder
- B. Haklar hesabına kaydeder
- C. Maddi Olmayan Duran Varlık Olarak kaydeder
- D. Maddi Duran Varlık olarak kaydeder
- E. Alacak olarak kaydeder

10 Finansal kiralama şirketi, kiralama işleminin doğan ilk alacağını kaydederken hangi hesabı alacaklandırır?

- A. Kiralama İşleminin Alacaklar hesabı
- B. Finansal Kiralama Gelirleri hesabı
- C. Yurtiçi Bankalar hesabı
- D. Yapılmakta Olan Finansal Kiralama Yatırımları hesabı
- E. Kar ve Zarar hesabı



1. A

Yanıtınız yanlış ise “İşletmelerde Varlık-Kaynak İlişkisi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.

2. C

Yanıtınız yanlış ise “İşletmelerde Varlık-Kaynak İlişkisi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.

3. B

Yanıtınız yanlış ise “Kiralama İşlemleri” konusunu yeniden gözden geçiriniz.

4. E

Yanıtınız yanlış ise “Kiralama İşlemleri” konusunu yeniden gözden geçiriniz.

5. D

Yanıtınız yanlış ise “Kiralama İşlemleri” konusunu yeniden gözden geçiriniz.

6. E

Yanıtınız yanlış ise “Finansal Kiralama Uygulamasına İlişkin Örnek” konusunu yeniden gözden geçiriniz.

7. B

Yanıtınız yanlış ise “Finansal Kiralama Uygulamasına İlişkin Örnek” konusunu yeniden gözden geçiriniz.

8. C

Yanıtınız yanlış ise “Vergi Usul Kanunu’na ve TMS-17 Kiralama İşlemleri Standardına Göre Muhasebeleştirme İşlemleri” konusunu yeniden gözden geçiriniz.

9. D

Yanıtınız yanlış ise “Vergi Usul Kanunu’na ve TMS-17 Kiralama İşlemleri Standardına Göre Muhasebeleştirme İşlemleri” konusunu yeniden gözden geçiriniz.

10. A

Yanıtınız yanlış ise “BDDK Tebliği’ne Göre Muhasebeleştirme İşlemi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.

6

### Araştır Yanıt Anahtarı

Araştır 1

Kısa vadeli yabancı kaynaklar sadece dönen varlıkları finanse etmek için kullanılır. Bunun altında yatan en temel etken varlıklarla kaynaklar arasındaki vade uyumu ilişkisidir. Kısa vadeli bir kaynak, yine kısa vade kullanımı olan varlıkları finanse etmelidir. Buna karşın uzun vadeli yabancı kaynaklar ve öz kaynaklar ile dönen varlıkların finanse ediliyor olması bir problem yaratmamaktadır.

Araştır 2

Ülkemizde finansal kiralama uygulamalarını etkileyen temel düzenlemeler 6361 sayılı Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanunu, Vergi Usul Kanunu, Katma Değer Vergisi Kanunu, Bankacılık Düzenleme Denetleme Kurumu’nun yayınladığı “Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketlerince Uygulanacak Tekdüzen Hesap Planı ve İzahnamesi ile Kamuya Açıklanacak Finansal Tabloların Biçim ve İçeriği Hakkında Tebliğ”, Kamu Gözetim Kurumu’nca yayınlanan TMS-17 Kiralama İşlemleri Standardı ve bu sayılan düzenlemelerin diğer uygulamalara yaptıkları atıflardır.



**1** Aşağıdakilerden hangisi geleneksel bütçeleme-  
menin özelliklerinden birisi **değildir**?

- A. Bütçelerdeki güncellemeler ve düzeltmeler mevcut bütçeler üzerinden yapılır.
- B. Bütçelerin hazırlanma sürecinde çalışanlara önemli iş yükü getirilir.
- C. Bütçeleme süreci bir bütün olarak değerlendirilemeyebilir.
- D. İşletmenin amaç ve hedeflerindeki değişmelere bütçelere hemen yansıtılamayabilir.
- E. Bütçeleme sürecinde işletmenin tüm kademesindeki çalışanların bilgilerinden yararlanılır.

**2** Aşağıdakilerden hangisi bütçeleme sürecindeki aşamalardan birisi **değildir**?

- A. Envanter işlemlerinden sonra mali tabloların hazırlanması
- B. Bütçe komitesinin oluşturulması
- C. Bütçe döneminin belirlenmesi
- D. İşletmenin amaç ve hedeflerine ilişkin bütçe amaçlarının oluşturulması
- E. Bütçe yönergesinin hazırlanması

**3** Bütçeleme süreci aşamalarından birisi de "bütçenin onaylanması"dır. İşletmede bütçe hangi birim ya da kurum tarafından onaylanmaktadır?

- A. Bütçe Komitesi
- B. Mali İşler Müdürü
- C. Bütçe Dairesi Başkanlığı
- D. Yönetim Kurulu
- E. Genel Müdür Yardımcısı

**4** İşletmede bütçe hazırlanması ile görevlendirilen "bütçe komitesi"nin büyüklüğünün belirlenmesinde aşağıdaki koşullardan hangisi dikkate **alınmaz**?

- A. Yönetim biçimi
- B. İşletmenin büyüklüğü
- C. İşletme birimlerinin genişliği
- D. İşletmenin yıllık satış cirosu
- E. Bütçenin işletmeye kattığı değer

**5** Aşağıdakilerden hangisi bir işletme satış bütçesini hazırlama sürecinde göz önünde bulundurması gereken kriterlerden birisi **değildir**?

- A. Personel ücretleri \*\*\*
- B. Üretim kapasitesi
- C. İşletmenin kısa dönemli amaçları
- D. Satış miktarı
- E. İşletmenin stratejik planları

**6** Bütçe tekliflerinin oluşturulması sürecinde işletme faaliyetlerini etkileyen işletme dışı faktörlerin göz önünde bulundurulmaması, onaylanan bütçenin uygulanmasında sıkıntılara neden olabilmektedir. Aşağıdakilerden hangisi işletmenin göz önünde bulundurması gereken işletme dışı faktörlerden birisi **değildir**?

- A. Rakiplerin tutumu
- B. Sosyal güvenlik kurumlarının baskısı
- C. Tedarikçilerin gücü
- D. Malzemelerin tedarik edilmesindeki güçlükler
- E. Hizmeti sunan personel sayısındaki yetersizlik

**7** Aşağıdakilerden hangisi bütçelerin işletme yöneticilerine sağladığı faydalardan birisidir?

- A. Yöneticiler kendi hayallerini gerçekleştirmede bütçeden yararlanabilir.
- B. Yöneticilerin işletmenin geleceğini yaratmasına olanak sağlanabilir.
- C. Yöneticilerin başarısızlıkları bütçe yardımıyla gizlenebilir.
- D. Yöneticiler işletmenin üst yönetiminin belirlediği yönetici tipine dönüştürülebilir.
- E. Yöneticilerin başarı değerlemesinde bütçeler baskı aracı olarak kullanılabilir.

**8** Aşağıdakilerden hangisi faaliyet bütçelerinden birisidir?

- A. Bütçelenmiş Bilanço
- B. Bütçelenmiş Özkaynak Değişim Tablosu
- C. Sunulan Hizmetlerin Maliyeti Bütçesi
- D. Nakit Bütçesi
- E. Bütçelenmiş Gelir Tablosu

9 Aşağıdakilerden hangisi “sunulan hizmetin maliyeti bütçesi”nin hazırlanmasında kullanılan maliyet unsurlarından birisidir?

- A. Bütçelenmiş Gelir Tablosu
- B. ACMI Maliyetleri
- C. Genel Giderler
- D. Satış ve Yönetim Giderleri
- E. Olağandışı Gider ve Zararlar

10 Proforma bilançonun hazırlanmasında “hazır değerler” kalemi aşağıdaki bütçelerden hangisinden yararlanılır?

- A. Satış Bütçesi
- B. Satış ve Yönetim Bütçesi
- C. Sunulan Hizmetlerin Maliyeti Bütçesi
- D. Nakit Bütçesi
- E. İşçilik Bütçesi

1. E

Yanıtınız yanlış ise “Geleneksel Bütçeleme-den Katılımcı Bütçeleme Anlayışına Geçiş” konusunu yeniden gözden geçiriniz.

2. A

Yanıtınız yanlış ise “Bütçeleme Süreci” konusunu yeniden gözden geçiriniz.

3. D

Yanıtınız yanlış ise “Bütçeleme Süreci” konusunu yeniden gözden geçiriniz.

4. D

Yanıtınız yanlış ise “Bütçe Programlarını Hazırlama Süreci” konusunu yeniden gözden geçiriniz.

5. A

Yanıtınız yanlış ise “Bütçe Programlarını Hazırlama Süreci” konusunu yeniden gözden geçiriniz.

6. E

Yanıtınız yanlış ise “Bütçe Programlarını Hazırlama Süreci” konusunu yeniden gözden geçiriniz.

7. B

Yanıtınız yanlış ise “İşletme Bütçe Sisteminin Faydaları” konusunu yeniden gözden geçiriniz.

8. C

Yanıtınız yanlış ise “Bütçe Programlarını Hazırlama Süreci” konusunu yeniden gözden geçiriniz.

9. B

Yanıtınız yanlış ise “Sunulan Hizmetlerin Maliyeti Bütçesi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.

10. D

Yanıtınız yanlış ise “Bütçelenmiş Bilanço” konusunu yeniden gözden geçiriniz.

7

### Araştır Yanıt Anahtarı

Araştır 1

Özellikle havacılık sektörü birçok hizmetin birlikte bir bütün olarak verildiği bir sistemdir. Müşteri memnuniyetinin sağlanabilmesi ve işletmenin hedeflerine ulaşabilmesi için planlamanın çok ayrıntılı ve titiz bir şekilde yapılması bir zorunluluktur. Planlanan sürecin hedeflere ulaşp ulaşmadığının kontrol edilmesi ile de hedeflerden uzaklaşmayı önleyici tedbirlerin alınması sağlanabilir. Tüm bu sürecin yazılı hali ise bütçelerdir.

Araştır 2

Araştır 3

**1** Aşağıdakilerden hangisi geleneksel performans ölçüm sistemlerine getirilen eleştirilerden biridir?

- A. Strateji odaklıdır
- B. Uzun vadeli sonuçlara önem verir
- C. Çok boyutlu performans göstergeleri kullanır
- D. Finansal performans göstergeleri ağırlıklıdır
- E. Finansal olmayan performans göstergelerine önem verir

**2** Aşağıdakilerden hangisi ardıl göstergelerin özelliklerinden biridir?

- A. Tamamlanmış sonuçları gösterir
- B. Finansal olmayan göstergelerdir
- C. Operasyonel göstergelerdir
- D. Verimlilik göstergeleridir
- E. Nitel göstergelerdir

**3** Aşağıdakilerden hangisi havayolu işletmelerinde bir girdi göstergesidir?

- A. Sunulan koltuk kilometre
- B. Uçuş ekibi sayısı
- C. Yolcu sayısı
- D. Birim çalışma yükü
- E. Ücretli yolcu kilometre

**4** Aşağıdakilerden hangisi havayolu işletmelerinde finansal performans göstergesidir?

- A. Uçuş sayısı
- B. Nakit akış oranı
- C. Müşteri memnuniyeti
- D. Sunulan koltuk kilometre
- E. Personel başına düşen yolcu sayısı

**5** Aşağıdakilerden hangisi Dengeli Sonuç Kartının özelliklerinden biridir?

- A. Verimlilik göstergelerine ağırlık verir
- B. Kısa dönemli finansal sonuçlara odaklanır
- C. Finansal ve finansal olmayan performans göstergelerini birlikte kullanır
- D. İşletmenin vizyon ve stratejisini gözardı eder
- E. Yalnızca hizmet işletmelerinde uygulanabilir

**6** Aşağıdakilerden hangisi Dengeli Sonuç Kartının müşteri boyutundaki performans göstergelerinden biridir?

- A. Borçlar
- B. Çalışan verimliliği
- C. Brüt kârdaki yıllık artış
- D. Çalışanların memnuniyeti
- E. Kazanılan ve kaybedilen müşteri sayısı

**7** Aşağıdakilerden hangisi bir havayolu işletmesinde kullanılacak çevresel performans göstergesidir?

- A. Sunulan yolcu kilometre
- B. Yeni teknolojilerin kullanımı
- C. CO2 Emisyon/ ücretli ton kilometre
- D. Yakıt verimliliği
- E. Dakiklik

**8** Aşağıdakilerden hangisi havaalanı işletmesinde kullanılabilecek finansal göstergelerden biridir?

- A. Müşteri memnuniyeti
- B. Ücretli yolcu kilometre
- C. Sunulan yolcu kilometre
- D. Yeni teknoloji kullanım oranı
- E. Yolcu başına düşen havacılık geliri

**9** Aşağıdakilerden hangisi havaalanı işletmelerinin temel faaliyetleriyle ilişkili finansal olmayan bir performans göstergesidir?

- A. Konma-konaklama gelirleri
- B. Ücretli yolcu kilometre
- C. Uçuş noktası sayısı
- D. Kayıp ve hasarlı bagaj oranı
- E. Yolcu başına düşen toplam maliyet

**10** Havaalanı Yer Hizmetleri Yönergesi (Airport Handling Manual) hangi kuruluş tarafından yayımlanmaktadır?

- A. ICAO
- B. ECAC
- C. ACI
- D. IATA
- E. EASA

1. D

Yanıtınız yanlış ise “Performans Yönetimi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.

2. A

Yanıtınız yanlış ise “Performans Yönetimi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.

3. B

Yanıtınız yanlış ise “Performans Yönetimi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.

4. B

Yanıtınız yanlış ise “Performans Yönetimi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.

5. C

Yanıtınız yanlış ise “Stratejik Performans Yönetim Aracı Olarak Dengeli Sonuç Kartı” konusunu yeniden gözden geçiriniz.

6. E

Yanıtınız yanlış ise “Stratejik Performans Yönetim Aracı Olarak Dengeli Sonuç Kartı” konusunu yeniden gözden geçiriniz.

7. C

Yanıtınız yanlış ise “Havayolu İşletmelerinde Performans Yönetimi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.

8. E

Yanıtınız yanlış ise “Havaalanı İşletmelerinde Performans Yönetimi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.

9. C

Yanıtınız yanlış ise “Havaalanı İşletmelerinde Performans Yönetimi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.

10. D

Yanıtınız yanlış ise “Yer Hizmetleri İşletmelerinde Performans Yönetimi” konusunu yeniden gözden geçiriniz.

8

### Araştır Yanıt Anahtarı

#### Araştır 1

Performans göstergeleri yapılan işlerin gerçekleşme oranını değerlendirmek amacıyla ölçüm yapmaya yarar. Beklenen yararı elde edebilmek için, ölçül-mek istenen durum ya da faaliyetin özelliklerine uygun performans ölçütleri kullanmak gerekir. Gelecekteki durumu belirlemek üzere öncül, gerçekleşen sonuçları değerlendirmek üzere ardıl göstergeler kullanılır. Faaliyete başlamadan önce girdi, faaliyet süreçleri ile ilgili verimlilik, faaliyet sonuçları için çıktı göstergeleri söz konusudur. Performans göstergeleri nitel ya da nicel, finansal veya finansal olmayan şeklinde de ayrılabilir.

#### Araştır 2

Dengeli sonuç kartında dört boyut vardır. Finansal boyutta kaynakların doğru kullanımı ve yatırımın geri dönüşüne odaklanılır. Bu boyutta hasılat, maliyet, kâr veya zarar, hisse sahiplerinin paylarındaki değişiklikler incelenir. Müşteri boyutunda stratejik sonuçlara ulaşmaya odaklanılır. Müşteri memnuniyetini sağlama derecesi değerlendirilir. İçsel süreçler boyutunda süreçlerin etkinliği odak noktasıdır. Operasyonel etkinlik, verimlilik, kalite ve zamanlama gibi başarı faktörleri incelenir. Böylece içsel süreçlerin iyileştirilmesi amaçlanır. Öğrenme ve gelişme boyutunda ise işletmenin insan kaynaklarının niteliğini artırma, yenilik getirme, çevre duyarlılığı ve geleceğe dönük gelişme durumu değerlendirilir. Bilgi, beceri ve hizmet kalitesini artırıcı gelişmelere odaklanılır.

1. Havayolu çalışanlarının ücretlerinden kesilen sosyal güvenlik (sigorta) primleri ile ilgili aşağıdaki ifadelerden hangisi doğrudur?

- A) Çalışana ayrıca ödenir.
- B) İlgili vergi dairesine yatırılır.
- C) İşletme adına bankaya yatırılır.
- D) Kıdem tazminatına karşılık işletmede tutulur.
- E) Çalışan adına Sosyal Güvenlik Kurumuna ödenir.

2. Aşağıdakilerden hangisi havayolu işletmelerinde ana faaliyet geliridir?

- A) Yolcu gelirleri
- B) Hava trafik gelirleri
- C) Komisyon gelirleri
- D) Konma (iniş) gelirleri
- E) Ramp gelirleri

3. Muhasebede borç hesaplarının kullanımı ile ilgili aşağıdaki ifadelerden hangisi doğrudur?

- A) Dönem sonunda borç kalanı verir.
- B) Borç arttıkça hesap alacaklandırılır.
- C) Aktif hesap toplamından düşülerek raporlanır.
- D) Sonraki döneme kalan vermez.
- E) Artışlar için hesap borçlandırılır.

4. Belirli bir dönemdeki faaliyet sonuçlarını gösteren tablo aşağıdakilerden hangisidir?

- A) Bilanço
- B) Mizan
- C) Yevmiye defteri
- D) Satılan Malların Maliyeti tablosu
- E) Gelir tablosu

5. Havaalanlarında haberleşme, aydınlatma, yangından korunma gibi faaliyetlerin giderleri aşağıdaki hesaplardan hangisinde nasıl muhasebeleştirilir?

- A) Kasa hesabının borcunda
- B) Hizmet Üretim Maliyeti hesabının alacağında
- C) Dışarıdan Sağlanan Fayda ve Hizmetler hesabının alacağında
- D) Hizmet Üretim Maliyeti hesabının borcunda
- E) Kasa hesabının alacağında

6. Bir havayolu işletmesinin bilançosu incelendiğinde aşağıdaki bilgilerden hangisi elde edilemez?

- A) Dönemde elde edilen net kâr
- B) Satışlardan elde edilen kâr
- C) Bankalara olan toplam borç
- D) Müşterilerden olan toplam alacak
- E) Sahip olunan varlık büyüklüğü

7. Aşağıdakilerden hangisi, havaalanlarında 740 Hizmet Üretim Maliyeti hesabında izlenmekle birlikte, uçuş hizmetleri ile ilgili giderler kapsamında değildir?

- A) Akaryakıt hizmet giderleri
- B) Hava seyrüsefer ve haberleşme hizmet giderleri
- C) Yolcu hizmet giderleri
- D) İtfaiye ve vahşi yaşamla mücadele giderleri
- E) PAT sahası bakım ve hizmet giderleri

8. Bir havayolu işletmesinde brüt 20.000 TL ücretle çalışanın gelir vergisi matrahı kaç TL'dir?

- A) 24.500
- B) 22.000
- C) 20.000
- D) 17.000
- E) 16.500

9. Güleriyüz Yer Hizmetleri İşletmesi Uçar Havayolu İşletmesine Adana Havalimanında verdiği hizmetin bedelini peşin tahsil ettiğinde yapılacak kayıta aşağıdakilerden hangisi doğrudur?

- A) Bankalar hesabı borçlandırılır.
- B) Hizmet Üretim Maliyeti hesabı borçlandırılır.
- C) Yurtdışı Satışlar hesabı alacaklandırılır.
- D) Yurtiçi Satışlar hesabı borçlandırılır.
- E) Kasa hesabı alacaklandırılır.

10. Havayolu işletmelerinde gelir döngüsünü başlatan işlem aşağıdakilerden hangisidir?

- A) Bilet kontrol (check-in)
- B) Rezervasyon ve satış
- C) Satın alma
- D) Havalimanına iniş
- E) Nakit tahsilat

11. Bir havaalanı terminal işletmesinde kullanılacak tüm hesapların gruplandırılarak kodlanmış listesine ne ad verilir?

- A) Ana hesap planı
- B) Genel mizan
- C) Hesap bütçesi
- D) Master plan
- E) Hesap planı

12. Tekdüzen Hesap Planında gelir hesapları kaç numaralı hesap grubunda yer almaktadır?

- A) 5
- B) 4
- C) 6
- D) 8
- E) 7

13. Uçuş sırasında tüketilen kolonya, peçete, su gibi malzeme bedelleri aşağıdaki hesaplardan hangisine kaydedilir?

- A) İlk Madde ve Malzeme
- B) Satılan Hizmet Maliyeti
- C) Ticari Mallar
- D) Pazarlama Satış ve Dağıtım Giderleri
- E) Hizmet Üretim Maliyeti

14. Han Havaalanı İşletmesinin kargo terminal binasının dönem amortismanı 500.000 TL'dir.

Havaalanı muhasebesinde amortisman ile ilgili yapılması gereken yevmiye kaydı aşağıdakilerden hangisidir?

- A) 

740 HİZMET ÜRETİM MALİYETİ	500.000	
257 BİRİKMiŞ AMORTİSMANLAR		500.000
- B) 

257 BİRİKMiŞ AMORTİSMANLAR	500.000	
252 BİNALAR		500.000
- C) 

740 HİZMET ÜRETİM MALİYETİ	500.000	
102 BANKALAR		500.000
- D) 

252 BİNALAR	500.000	
257 BİRİKMiŞ AMORTİSMANLAR		500.000
- E) 

253 TESİS, MAKİNE ve CİHAZLAR	500.000	
257 BİRİKMiŞ AMORTİSMANLAR		500.000

15. Tarifeli yolcu taşımacılığı yapan bir havayolu işletmesinin üretim çıktısı aşağıdakilerden hangisidir?

- A) Yarı mamul
- B) Hizmet
- C) Ticari mal
- D) Mamul
- E) Mesafe

16. Yolcu taşımacılığı yapan havayolu işletmelerinde satış gelirlerinin muhasebeleştirilmesine temel olan belge aşağıdakilerden hangisidir?

- A) Kasa fişi
- B) Gider makbuzu
- C) Yolcu bileti
- D) İrsaliyeli fatura
- E) Konşimento

17. Satılan hizmet maliyeti, genel yönetim giderleri, finansman giderleri gibi unsurlar dönem sonunda aşağıdaki finansal tablolardan hangisinde raporlanır?

- A) Nakit akış tablosu
- B) Öz kaynaklar değişim tablosu
- C) Finansal durum tablosu
- D) Gelir tablosu
- E) Satışların maliyeti tablosu

18. Bir havaalanı işletmesi için aşağıdakilerden hangisi yatırım maliyeti olarak aktifleştirilir?

- A) Dışardan temin edilen hizmetler
- B) Genel üretim maliyetleri
- C) Yeraltı ve yerüstü düzenleri
- D) Malzeme kullanım maliyetleri
- E) İşçilik düzeyindeki maliyetler

19. Bir havayolu işletmesinde aşağıdaki bölümlerden hangisinde ortaya çıkan giderler genel yönetim gideri niteliğindedir?

- A) Halkla ilişkiler bölümü
- B) Uçuş ekibi planlama bölümü
- C) Uçak sigortası işlemleri bölümü
- D) Biletleme bölümü
- E) Uçak bakım bölümü

20. Örneğin kiralık (lease edilmiş) uçakların modifiye edilmesi için yapılan giderler gibi bazı özellikli maliyet unsurlarının aktifleştirilmesi için kullanılan "özel maliyetler" hesabı aşağıdaki hesap gruplarından hangisinde yer alır?

- A) Hizmet üretim maliyeti
- B) Faaliyet giderleri
- C) Maddi duran varlıklar
- D) Maddi olmayan duran varlıklar
- E) Borç ve gider karşılıkları

**HAVACILIK İŞLETMELERİNDE MUHASEBE UYGULAMALARI**

**A Grubu Cevap Anahtarı**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
E	A	B	E	D	B	C	D	A	B	E	C	E	A	B	C	D	C	A	D



## Havacılık işletmelerinde muhasebe uygulamaları

havayolu işletmelerinin hava sahasını kullanma, yaklaşma ve slot tahsis giderleri aşağıdaki hesaplardan hangisine borç kaydedilir.

### Yer hizmetleri Giderleri Hesaplama

aşağıdakilerden hangisi işletmenin ana faaliyet konusu ile ilgili olup üretim süreci çıktılarına doğrudan yüklenebilen giderlerdir.

### Endirekt Giderler

Bir havayolu işletmelerinde her uçuşta katlanılması zorunlu en yüksek direkt işçilik maliyeti kalemi aşağıdakilerden hangisidir

### Uçuş ekibi ücret ve giderleri

aşağıdakilerden hangisi havayolu işletmelerinin temel gelir kaynağıdır.

### Yolcu ve Yük gelirleri

havaalanlarında sunulan yolcu hizmetleri aşağıdaki gruplardan hangisi içinde yer alır.

### Terminal hizmetleri

sistem kavramı ile ilgili aşağıdaki ifadelerden hangisi yanlıştır.

Sistem elemanları arasında etkileşim bulunmasına gerek yoktur.

Han havaalanı işletmesinin kargo terminal binasının dönem amortismanı 500.000 TL dir. Havaalanı muhasebesinde amortisman ile ilgili yapılması gereken yevmiye kaydı aşağıdakilerden hangisidir

252 Binalar 500.00

257 Birikmiş AMORTİSMANLAR 500.000

Niş havaalanında belediyenin temizlik şirketinin kamyonlarında yer alacak reklam gideri, aşağıdaki hesaplardan hangisinde muhasebeleştirilir.

### Pazarlama Satış ve Dağıtım giderleri

Belirli bir dönemdeki faaliyet sonuçlarını gösteren tablo aşağıdakilerden hangisidir. **Bilanço**

Aşağıdakilerden hangisi yan faaliyetler sonucu kazanılan veya kaybedilen gelirler arasında değildir.

### Mal ve Hizmet satışları

Aşağıdaki hesaplardan hangisi borç kalanı verir.

### Tesis, Makine ve Cihazlar Hesabı

havaalanlarında yaklaşma hizmeti veren kule, aşağıdaki hesaplardan hangisinde muhasebeleştirilir.

### Binalar

“(CR) Havayolu işletmesi, ikramda kullanmak üzere satın almış olduğı ikram malzemeler.....” Bu işlemde borçlandırılacak hesap aşağıdakilerden hangisidir.

### İlk Madde ve Malzeme

aşağıdaki havacılık dışı gelirlerden hangisi en fazla paya sahiptir.

### Yeme içme

Brüt ücreti 20.000 TL net ücreti 12.598 olan bir havayolu çalışanının ücretinden yapılacak damga vergisi kesintisi kaç TL dir.

151.80

Havayolu taşımacılığı yapan bir işletmenin ücret unsurları içinde aşağıdakilerden hangisi yer almaz.

### Kıdem tazminatı

Havayolu işletmelerinde yolcu gelirlerinin tahsilatı ile ilgili aşağıdaki ifadelerden hangisi doğrudur.

### Uçuş başlamadan önce tahsil edilir

Tekdüzen hesap planında gelir hesapları kaç numaralı hesap grubunda yer almaktadır.

6

Aşağıdakilerden hangisi muhasebe sürecinin “girdi” aşamasında yer alır. İlk

### İşlem belgeleri

havayolu işletmesi uçuşlarda ihtiyaca göre kullanmak üzere temizlik malzemesi satın alarak stokladığında aşağıdaki hesaplardan hangisi borçlandırılır.

### İlk madde ve Malzeme

havaalanlarında uçaklara verilen konma-konaklama hizmetleri ile ilgili maliyetleri aşağıdaki hesaplardan hangisinde muhasebeleştirilir. **Hizmet üretim maliyeti**

uçan havayolu işletmesinin seyahat acentesi aracılığıyla yaptığı bir bilet satış işlemi aşağıdaki gibikaydedilmiş.

<b>Bankalar</b>	<b>XXX</b>	<b>Bu kayıta hesaplardan hangisi yanlış kullanılmıştır.</b>
-----------------	------------	---

<b>Hizmet üretim maliyetleri</b>	<b>XXX</b>	<b>cevap: DİĞER</b>
----------------------------------	------------	---------------------

<b>Ticari ALACAKLAR</b>	<b>İndirilecek KDV</b>	<b>XXX</b>
-------------------------	------------------------	------------

<b>YURTIÇİ SATIŞLAR</b>	<b>XXX</b>
-------------------------	------------

<b>DİĞER TİCARİ ALACAKLAR</b>	<b>XXX</b>
-------------------------------	------------

Aşağıdakilerden hangisi üretim maliyetinin bir unsuru değildir.

**Araştırma Geliştirme Giderleri**

Aşağıdakilerden hangisi havayolu işletmelerinde uçuşla ilgili direk maliyetlerden biridir

**Üyelik ve katılım payları**

Genel olarak işletmelerde malların teslimi ya da hizmetlerin tamamlanması sonucunda karşı taraftan tahsiledilmeye hak kazanılan tutara ne ad verilir.

**Ödeme**

Amaç doğrultusunda faaliyet gösteren, elemanlardan oluşan ve bu elemanlar arasında etkileşim bulunan girdi- süreçleme- çıktı akışına sahip ve sınırları olan yapıya ne ad verilir.

**Sistem**

havaalanlarında sık kullanılan “ yapılmakta olan yatırımlar” hesabı aşağıdaki hesap gruplarından hangisinde yer alır

**Maddi olmayan duran varlıklar.**

Aşağıdakilerden hangisi maliyet muhasebesinin amaçlarından biri değildir.

**Finansal raporlama yapmak**

aşağıdakilerden hangisi havaalanlarında 740 hizmet üretim maliyet hesabında izlenmekle birlikte uçuş hizmetleri ile ilgili giderlerdi. Yolcu hizmet giderleri

**Yolcu hizmet giderleri**

Tarifeli yolcu taşımacılığı yapan bir havayolu işletmesinin üretim çıktısı aşağıdakilerden hangisidir.

### Hizmet

Ay Havayollarının zemin havalimanına iniş-kalkış bilgileri: Uçak ağırlığı 71.000 kg, uçak kanat açıklığı 34 mt, uçak gövde uzunluğu 40 mt, yolcu sayısı 150 kişi, mürettebat 5 kişi, yerde kalkış 2 saatden az olup konaklama vedîğör ek hizmetlerden yararlanılmamıştır.

Havaalanı hizmet tarifesi: iniş ücreti;0.60 TL/ton + %18 KDV Yaklaşma ücreti; 20 TL x her iniş/kalkış

Yolcu hizmet ücreti; 3 TL x Yolcu sayısı bu işlemde elde edilen havaalanı net hasılatı Kaç TL dir. **446,60**

Kalkış noktasından varış noktasına giderken tüketilen uçak yakıt maliyeti, aşağıdaki hesaplardan hangisinde izlenir.

### Direkt ilk madde ve Malzeme

“A” Havayollarına ait bazı bilgiler aşağıdaki gibidir.

Brüt satışlar 10.000.000. TL, Satış indirimleri 500.000 TL, Satılan hizmet maliyeti 6.500.000TL, Faaliyet giderleri 1.500.000TL, Finansmana Giderleri 350.000TL

Bu bilgilere göre işletmenin faaliyet karı kaç TL dir. **1.500.000 TL**

Belli bir hedefe ulaşmak için kullanılması gereken fedakarlıkların parasal değerine ne ad verilir.

### Maliyet

havayolu işletmesi gelir döngüsünde nakit hareketi, aşağıdakilerden hangisinde olur.

### TAHSİLAT

Bir havayolu işletmesi uçuş ikramlarında kullanmak üzere 20.000 kutu bardak su satın almıştır.”

Bu bilgilere göre havayolu işletmesinin satın aldığı sular aşağıdaki hesaplardan hangisinde muhasebeleştirilir.

### İlk Madde ve Malzeme

havayolu taşımacılığında bireysel yolcuya uçuş hizmetinin satışını gösteren kanunen geçerli belge hangisidir.

### Yolcu bileti

Aşağıdakilerden hangisi bir havayolu işletmesinin gelir kalemleri arasında yer alır. **Yolcu fazla bagaj gelirleri**

Uluslararası bir uçuşta dış hat yolcu bileti satışında yapılacak yevmiye kaydında aşağıdakilerden hangisidoğrudur.

### Yurtiçi satışlar hesabı alacaklandırılır.

Pırlanta havayolları, Elmas seyahat acentesi aracılığıyla yolcu bileti satmıştır. Bilet satışı bilgileri:  
Esas ücret

TL 1.060 TL dir. Ücrete dahil edilen yakıt harici bedeli 30 TL. Sigorta bedeli 20 TL ve Havaalanı hizmet ücreti 10 TL olmak üzere toplam 125,08 TL olacaktır.

Bu bilgilere göre pırlanta havayolu işletmesinin bu işlemten elde edeceği net satış hasılatı kaç TL dir.

**1.060,00**

aşağıdakilerden hangisi havayolu işletmelerinde ana faaliyet gelirleridir.

### Yolcu gelirleri

Tek düzen hasp planında gelir hesapları kaç numaralı hesap grubunda yer almaktadır.

**6**

aşağıdakilerden hangisi havaalanlarında kamu-özel işbirliği modeliyle yapılan yatırımlardan biri değildir.

### Pist-apron taksiyolu yatırımları

## HAVACILIK İŞLERİNDE MUHASEBE UYGULAMALARI FİNAL

En az girdi ile en çok çıktıyı üretme biçimi" aşağıdakilerden hangisini ifade etmektedir?

A) Finansal gösterge

B) Etkinlik

**C) Verimlilik**

D) Dengeli sonuç kartı

E) Ardıl gösterge

Aşağıda verilen Dengeli Sonuç Kartının uygulama süreçlerinden hangisi ilk olarak gerçekleştirilmelidir?

A) Yıllık stratejik değerlendirmelerin yapılması

B) Vizyonun netleştirilmesi

C) İş İşletme birimlerinin DSK'larının geçirilmesi gözden

D) Tüm çalışanların kişisel hedeflerinin DSK ile ilişkilendirilmesi

**E) Vizyonun oluşturulması**

Hangisi faaliyet bütçelerindendir?

A) Nakit bütçesi

B) Bilanço

**C) Tarife bütçesi**

D) Gelir tablosu

Bir işletmede hedeflenen sonuca ulaşmak için katlanılan fedakarlıkların parasal tutarı, aşağıdakilerden hangisi ile ifade edilir?

A) Üretim

**B) Maliyet**

C) Pazarlama

D) Finansman

E) Yönetim

Havayolu işletmelerinde yolcu gelirlerinin tahsilatı ile ilgili aşağıdaki ifadelerden hangisi doğrudur?

A) Uçuş başlamadan önce tahsil edilir.

B) Uçuştan hemen sonra tahsil edilir.

C) Uçuş sırasında tahsil edilir.

D) Hizmet bütünüyle tamamlandıktan tahsil edilir. sonra

E) Yolcunun isteğine göre tahsil edilir.

Faaliyet kiralaması ile ilgili aşağıdaki ifadelerden hangisi doğrudur?

A) Kira toplamının bugünkü değeri rayiç bedelin %90'ından büyüktür.

B) Amortisman işlemi kiracıya aittir.

C) Varlığın ekonomik ömrü kiralama süresinin %80'inden büyüktür.

D) Kira süresi sonunda mülkiyet kiracıya devredilir.

E) Kira süresinin sonunda varlık kiralayana iade edilir.

Aşağıdakilerden hangisi işletmenin satış hacmi, maliyetleri ve kârı arasında ilişki kurulmasına yönelik maliyet-hacim-kâr yapılan (MHK) analizinin hesaplama unsurlarından biri değildir?

A) Hizmetlerin satış fiyatı

B) Satış karması

C) Toplam sabit maliyetler

D) Amortisman

E) Birim değişken maliyet

-----, birden fazla hizmet sunan işletmelerde, sunulan hizmet yelpazesinin dağılımını gösterir."

A) Kayıtsızlık

**B) Satış karması**

C) Başabaş noktası

D) Katkı payı

E) Güven payı

Kalkış noktasından varış noktasına giderken tüketilen uçak yakıt maliyeti, aşağıdaki hesaplardan hangisinde izlenir?

A) Satılan Hizmet Maliyeti

**B) Hizmet Üretim Maliyeti**

C) Genel Üretim Giderler

D) Genel Yönetim Giderleri

E) Direkt İlk Madde ve Malzeme

Aşağıdakilerden hangisi uçuş hizmetleri ile ilgili giderlerdendir

A) Terminal bakım ve hizmet giderleri

B) Yer hizmetleri giderleri

**C) Akaryakıt hizmet giderleri**

D) Güvenlik giderleri

E) Sigorta giderleri

Havaalanlarında sık kullanılan "Yapılmakta Olan Yatırımlar" hesabı aşağıdaki hesap gruplarından hangisinde yer alır?

A) Bakım-onarım giderleri

B) Maddi olmayan duran varlıklar

C) Özkaynaklar

**D) Maddi duran varlıklar**

E) Hizmet üretim maliyeti



Aşağıdaki varlık unsurlarından hangisi bilançonun likidite esası doğrultusunda diğerlerine göre daha likit bir varlıktır?

**A) Bankalar**

B) Stoklar

C) Diğer dönen varlıklar

Birim satış fiyatından birim değişken maliyetlerin çıkarılmasıyla aşağıdakilerden hangisi elde edilir?

A) Kâr

B) Toplam katkı payı

C) Başabaş noktası

D) Katkı oranı

**E) Birim katkı payı**

Havayolu taşımacılığında bireysel yolcuya uçuş hizmetinin satışını gösteren, kanunen geçerli belge aşağıdakilerden hangisidir?

A) İrsaliye

B) Satış fişi

C) Konşimento

**D) Uçuş bileti**

E) Fatura

Aşağıdakilerden hangisi havayolu işletmelerinde ana faaliyet geliridir?

**A) Yolcu gelirleri**

B) Ramp gelirleri

C) Hava trafik gelirleri

D) Konma (inis) gelirleri

E) Komisyon gelirleri

Tarifeli yolcu taşımacılığı yapan bir havayolu işletmesinin üretim çıktısı aşağıdakilerden hangisidir?

A) Yarı mamul

**B) Hizmet**

C) Yolcu

Bir havayolu işletmesinin ana faaliyet konusundaki kârlılığı gelir tablosunda hangisinde aşağıdaki kalemlerden raporlanmaktadır?

A) Olağan Kâr/Zarar

B) Dönem Net Kârı/Zararı

Brüt Satış Kârı/Zararı

D) Dönem Kârı/Zararı

**E) Faaliyet Kârı/Zararı**

Sistem kavramı ile ilgili aşağıdaki ifadelerden hangisi yanlıştır?

**Sistem elemanları arasında etkileşim olmasına gerek yoktur**

Bir işletmenin misyon ve stratejilerini anlaşılabilir performans ölçümlerine dönüştüren, günümüzde de yaygın olarak kullanılan dört boyutlu stratejik performans ölçüm sistemi aşağıdakilerden hangisidir?

A) Emniyet yönetim sistemi

B) Uçuş harekât karnesi

C) Dönemsel sonuç kartı

**D) Dengeli sonuç kartı**

E) Uçak balans sistemi

Aşağıdakilerden hangisi maliyet -hacim-kâr analiziyle yanıt aranacak sorulardan biri değildir?

**Uygulanacak muhasebe denetimi için yapılacak analiz tekniği nedir?**

Hangi uçağın, hangi günlerde, hangi noktadan hangi noktaya uçacağına ilişkin tüm zaman planlaması hangisiyle yapılır?

- A) Fiili planlama
- B) Satış bütçesi
- C) Stratejik planlama
- D) Slot tahsisi

**E) Tarife planlaması**

Aşağıdakilerden hangisi havayolu uçuşla ilgili direkt maliyetlerden biridir?

- A) Yolcu hizmet giderleri
- B) Üyelik ve katılım payları
- C) Genel yönetim giderleri

**D) Hava trafik yol ücretleri**

E) Üretimle ilgili genel giderler

A" kiralama şirketi, kiraya vereceği uçağı satın alırken uçak bedelinin %30'unu kendi karşılamış, kalan kısmını ise borçlanmıştır.

Bu bilgiye göre kiralama hangisidir?

**A)Kaldıraçlı finansal kiralama**

- B) Kullan at kiralama
- C) Faaliyet kiralaması
- D) Proje kiralama

E Sat ve geri kirala

Aşağıdakilerden hangisi finansal kiralamanın dezavantajlarından biridir?

- A) Kiracı işletme, kiraladığı varlıkla ilgili %100 finansman olanağı sağlaması
- B) Teşvik avantajı sağlaması
- C) Kiralanan varlığa ilişkin kira ödemelerinin vergi matrahından düşülebilmesi

D) Uzun vadeli kaynak kullanımı yoluyla duran varlık finanse edilebilmesi [coru.com](http://coru.com)

**E) Varlığın kullanımına sınırlar getirmesi**

Aşağıdakilerden hangisi müşteri tarafından zorunlu olarak ödenen, biletlendirmenin bir parçası olan ve havayolu faaliyetleri gelirine katkı sağlamayan unsurlardan biridir

A) Bilet ücreti kontrol

B) Bilet / bagaj

**C) Yolcu tesis ücreti**

D) Yiyecek içecek servisi

E) Yakıt eklentisi

Aşağıdakilerden hangisi bütçe birimlerinin bütçe tekliflerini hazırlarken göz önünde bulundurması gereken işletme dışı faktörlerden biri değildir?

A) Siyasi ve ekonomik koşullar

**B) İşletme çalışanlarının eğitimi**

C) Tedarikçilerin pazarlık gücü

D) Rakiplerin tutumu

E) Müşterilerin pazarlık gücü

Uzun vadeli bir yatırımın kısa vadeli borçlarla finanse edilmesi durumunda aşağıdaki durumlardan hangisiyle karşılaşılabilir?

**A) Kısa vadeli borcun ödenememesi**

B) Brüt çalışma sermayesinde artış

C) Dönen varlıklarda artış

D) Nakit akışlarında verimlilik

Bir amaç doğrultusunda faaliyet gösteren, elemanlardan oluşan ve bu elemanlar arasında etkileşim bulunan, girdi süreçleme çıktı akışına sahip ve sınırları olan yapıya ne ad verilir?

A) Muhasebe

B) Bilgi

C) Finansal işlem

D) Analiz

**E) Sistem**

TMS-17 costandardına göre muhasebe işlemlerini yürütmekte olan bir kiracı işletme, finansal kiralama yoluyla kiraladığı uçağı nasıl muhasebeleştirir?

Tesis Makine ve cihazlar hesabı borçlandırılır

Aşağıdakilerden hangisi finansal bütçelerden biridir?

**A) Nakit bütçesi**

B) Harcama bütçesi

C) Satış bütçesi

Geleneksel performans yöntemleriyle ilgili aşağıdaki ifadelerden hangisi yanlıştır ?

**Finansal performans göstergelerine önem vermez**

Aşağıdakilerden hangisi havayollarında insan kaynakları ile ilgili performans göstergelerinden biridir

**Çalışan memnuniyet ve sadakati**

"X" Havayolu şirketinin Mart ayı ücretli yolcu km başına geliri (RRPK) 0,40'dır. Arz edilen yolcu km (ASK) 140.000'dir. Arz edilen yolcu km başına maliyeti (CASK) ise 0,24'tür. Ücretli yolcu km (RPK) 42.000'dir.

Bu bilgilere göre "X" havayollarının Mart ayı başabaş noktası doluluk oranı yüzde kaçtır?

A) 74

**B) 60**

C) 30

D) 26

E) 18

Aşağıdakilerden hangisi bilet satış gelirlerinden olan yolcu gelirleri içinde yer almaktadır?

A) Ortak pazar kargo gönderim ücreti

B) Yolcu charter iptal gelirleri

C) Mil transferi işlem gelirleri

Hava yolu işletmelerinin temel gelir kaynağı?

A) Gümrüksüz satış gelirleri

B) Yolcu ve yük gelirleri

C) Kargo ambar ve ordino gelirleri

A" Havayolları seferlerinde ikram etmek üzere satın almış olduğu içecekleri satın alma aşağıdaki hesaplardan hangisinde muhasebeleştirir?

İlk madde ve malzeme hesabında

Aşağıdaki hesaplardan hangisi borç kalanı verir?

Tesis, Makine ve Cihazlar hesabı

Kargo terminalinde kullanılan yükleme aracının amortisman gideri, aşağıdakilerden hangisine kaydedilir?

Hizmet Üretim Maliyeti

Brüt Satışlar	10.000.000 TL
Satış İndirimleri	500.000 TL
Satılan Hizmet Maliyeti	6.500.000 TL
Faaliyet Giderleri	1.500.000 TL
Finansman Giderleri	350.000 TL

Bu bilgilere göre işletmenin faaliyet kârı kaç TL'dir?

1.500.000

Bir havayolu işletmesinin en önemli gelir kalemi aşağıdakilerden hangisidir?

Yolcu bilet satışları

Türkiye'de havaalanı terminallerinde yaygın kullanılan kamu-özel işbirliği finansman modeli aşağıdakilerden hangisidir?

Yap-işlet-devret

1. Bir havayolu işletmesinde, mevcut veya gelecekteki satış tutarı ile başabaş noktası satış tutarı arasındaki farka ne ad verilir?

- A) Kârlılık oranı
- B) Katkı payı
- C) Güvenlik payı
- D) Katkı oranı
- E) Doluluk oranı

2. Aşağıdakilerden hangisi işletmenin net çalışma sermayesi büyüklüğünü göstermektedir?

- A) Duran varlıklarla kısa vadeli yabancı kaynaklar arasındaki pozitif fark
- B) Dönen varlıklarla kısa vadeli yabancı kaynaklar arasındaki pozitif fark
- C) Dönen varlıklarla özkaynaklar arasındaki pozitif fark
- D) Duran varlıklarla uzun vadeli yabancı kaynaklar arasındaki pozitif fark
- E) Özkaynaklar ile duran varlıklar arasındaki pozitif fark

3. Havayolu işletmelerinde gelir döngüsünü başlatan işlem aşağıdakilerden hangisidir?

- A) Bilet kontrol (check-in)
- B) Havalimanına iniş
- C) Satın alma
- D) Rezervasyon ve satış
- E) Nakit tahsilat

4. Aşağıdakilerden hangisi bütçe teklifinin hazırlanmasında işletme içi faktörlerden biridir?

- A) Uçak alımı ve kiralama
- B) Rakiplerin tutumu
- C) Siyasi ve ekonomik koşullar
- D) Yasal düzenlemelerdeki değişiklik
- E) Yeni rakiplerin pazara girişi

5. Aşağıdakilerden hangisinde nakit akış bütçesinde nakit girişlerinin nakit çıkışlarından küçük olması durumu ifade edilmektedir?

- A) Nakit denkliliği
- B) Nakit fazlası
- C) Nakit eşdeğeri
- D) Nakit karması
- E) Nakit noksanı

6. Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumunun 2007 tarihli tebliği ile belirlenen hesap planına göre, finansal kiralama işletmesinde, sözleşme tarihinden kiralama süresinin başlangıcına kadar geçen sürede yapılan giderlerin geçici olarak aktifleştirilmesi için kullanılan hesap aşağıdakilerden hangisidir?

- A) 153 Ticari Mallar
- B) 258 Yapılmakta Olan Yatırımlar
- C) 226 Kiralama Konusu Yapılmakta Olan Yatırımlar
- D) 150 Kiralama İşlemlerinden Alacaklar
- E) 280 Gelecek Yıllara Ait Giderler

7. Havayolu işletmesinde kullanılmak üzere, hava aracının onu işletenin (kiracının) ruhsatı kapsamında işletildiği kiralama operasyonu aşağıdakilerden hangisidir?

- A) Wet-lease
- B) Dry-lease
- C) ACMI
- D) Ekipdakil kiralama
- E) YİD

8. Uçan Havayollarının Kasım 2021 hizmet maliyeti bütçesinde kiralama maliyeti 700.000.000 TL olarak belirlenmiş ancak Kasım 2021 sonunda 707.000.000TL kiralama maliyeti gerçekleşmiştir.

Bu bilgilere göre aşağıdakilerden hangisi söylenebilir?

- A) Planlama hatası 7.000.000 TL
- B) Olumlu bütçe sapması 7.000.000 TL
- C) Kiralama işlemlerinden zarar 7.000.000 TL
- D) Faaliyet zararı 7.000.000 TL
- E) Olumsuz bütçe sapması 7.000.000 TL

9. Aşağıdakilerden hangisi havayollarında insan kaynakları ile ilgili performans göstergelerinden biridir?

- A) Kayıp ve hasarlı bagaj hizmetleri
- B) Her ücretli yolcu kilometre için uçak yakıtı tüketim miktarı
- C) Geri dönüşümü sağlanan atık yüzdesi
- D) Çalışan memnuniyet ve sadakati
- E) Ortalama filo sayısı

10. Havayolu işletmesinin, uçuşlarında kullanılan kolonyalı mendil, peçete, temizlik malzemesi gibi malzeme bedelleri aşağıdaki hesaplardan hangisinin borç tarafına kaydedilir?

- A) Hizmet Üretim Maliyeti
- B) Pazarlama Satış ve Dağıtım Giderleri
- C) İlk Madde ve Malzeme
- D) Ticari Mallar
- E) Diğer Stoklar

11. Bir uçuşun maliyetinin karşılanıp kâr elde etmeye başlaması için gerekli olan doluluk oranına ne ad verilir?

- A) Nakit akış oranı
- B) Blok saat
- C) Performans göstergesi
- D) Operasyonel maliyet
- E) Başabaş doluluk oranı

12. Bir Havayolu İşletmesinde orta menzilli uçuş için kullanılan 300 koltuklu uçakla, her biri 1.500 TL'den 201 yolcu taşınmaktadır. Uçuş mesafesi 3.000 km dir. Bu uçuş için yaklaşık 20 ton yakıt tüketilmektedir.

**Bu bilgilere göre uçuş doluluk oranı yüzde kaçtır?**

- A) 60
- B) 63
- C) 67
- D) 70
- E) 76

13. Aşağıdakilerden hangisi havayollarında satış bütçesinde yer alması gereken satış geliri unsurlarından biri değildir?

- A) Yolcu gelirleri
- B) Bilete ilişkin diğer gelirler
- C) Mil kart gelirleri
- D) Vergi ve harçlar
- E) Kargo gelirleri

14. “En az girdi ile en çok çıktıyı üretme biçimi” aşağıdakilerden hangisini ifade etmektedir?

- A) Verimlilik
- B) Dengeli sonuç kartı
- C) Etkinlik
- D) Finansal gösterge
- E) Ardıl gösterge

15. ----- işletmenin alternatif maliyetlerini veya kârlarını birbirine eşitlediği satış miktarıdır.

**Yukarıdaki cümlede boş bırakılan yeri aşağıdakilerden hangisi doğru şekilde tamamlar?**

- A) Güvenlik oranı
- B) Doluluk oranı
- C) Kayıtsızlık noktası
- D) Katkı payı
- E) Güvenlik payı

16. Faaliyet kiralaması ile ilgili aşağıdaki ifadelerden hangisi doğrudur?

- A) Varlığın ekonomik ömrü kiralama süresinin %80'inden büyüktür.
- B) Amortisman işlemi kiracıya aittir.
- C) Kira toplamının bugünkü değeri rayiç bedelin %90'ından büyüktür.
- D) Kira süresi sonunda mülkiyet kiracıya devredilir.
- E) Kira süresinin sonunda varlık kiralayana iade edilir.



17. İşletmenin bir faaliyet döneminde elde ettiği tüm hasılat ve gelirler ile aynı dönemde katlandığı maliyet ve giderlerin karşılaştırıldığı ve dönem net kârı veya zararının raporlandığı finansal tablo aşağıdakilerden hangisidir?

- A) Gelir tablosu
- B) Kâr veya Zarar Hesabı
- C) Maliyet tablosu
- D) Finansal performans tablosu
- E) Finansal durum tablosu

18. Katma Değer Vergisi Kanunu'nda yer alan "deniz ve hava taşıma araçları için liman ve hava meydanlarında yapılan hizmetler" ile ilgili aşağıdaki ifadelerden hangisi doğrudur?

- A) Yüksek oranda vergilendirilir.
- B) Vergiden istisna edilmiştir.
- C) Hizmeti alan tarafa göre vergilendirilir.
- D) Düşük oranda vergilendirilir.
- E) Kısmi olarak vergilendirilir.

19. Bir havaalanında sunulan "yük kontrolü ve haberleşme" hizmetleri, aşağıdakilerden hangisinin ana faaliyet alanındadır?

- A) Hava trafik kontrol ünitesi
- B) Bakım kuruluşları
- C) Havaalanı yönetimi
- D) Yer hizmetleri işletmesi
- E) Havayolu işletmesi

20. Aşağıdakilerden hangisi havayolu işletmelerinde değişken direkt işletme maliyetlerine örnektir?

- A) Reklam
- B) Akaryakıt
- C) Sabit bakımlar
- D) İstasyon
- E) Amortisman

**HAVACILIK İŞLETMELERİNDE MUHASEBE UYGULAMALARI**

**A Grubu Cevap Anahtarı**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
C	B	D	A	E	C	B	E	D	A	E	C	D	A	C	E	A	B	D	B