

T.C.
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

Havacılık Yönetimi Anabilim Dalı

ULUSLARARASI HAVAYOLU İŞLETMELERİNİN
FİNANSAL PERFORMANSLARININ TOPSİS
YÖNTEMİ İLE DEĞERLENDİRİLMESİ.

Yüksek Lisans Tezi

Selçuk GÜN

Danışman

Dr. Öğr. Üyesi Olcay ÖLÇEN

İstanbul- 2022

TEZ TANITIM FORMU

Yazar Adı Soyadı : Selçuk Gün

Tezin Dili : Türkçe

Tezin Adı : Uluslararası Havayolu İşletmelerinin Finansal Performanslarının Topsis Yöntemi İle Değerlendirilmesi

Enstitü : İstanbul Gelişim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

Anabilim Dalı : Havacılık Yönetimi

Tezin Türü : Yüksek Lisans

Tezin Tarihi : 19.11.2022

Sayfa Sayısı : 72

Tez : Dr. Öğr. Üyesi Olcay Ölçen

Danışmanları

Dizin Terimleri : Sivil havacılık, Likidite, Oran analizi, Net kâr marjı, Öz sermaye

Türkçe Özet : Bu çalışmada on uluslararası havayolu işletmeleri seçilerek bu işletmelerin finansal tabloları detaylı incelenerek 2021 yılı son dönemlerine ait bilanço ve gelir tablolarından elde edilen veriler finansal analiz yöntemlerinde oran analizleri yöntemleri uygulanarak, oranlama yapılmıştır.

Dağıtım Listesi : 1. İstanbul Gelişim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsüne
2. YÖK Ulusal Tez Merkezine

İmzası

Selçuk GÜN

T.C.
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

Havacılık Yönetimi Anabilim Dalı

ULUSLARARASI HAVAYOLU İŞLETMELERİNİN
FİNANSAL PERFORMANSLARININ TOPSİS
YÖNTEMİ İLE DEĞERLENDİRİLMESİ.

Yüksek Lisans Tezi

Selçuk GÜN

Danışman

Dr. Öğr. Üyesi Olcay ÖLÇEN

İstanbul- 2022

BEYAN

Bu tezin hazırlanmasında bilimsel ahlak kurallarına uyulduğu, başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunulduğu, kullanılan verilerde herhangi tahrifat yapılmadığını, tezin/dönem projenin herhangi bir kısmının bu üniversite veya başka bir üniversitedeki başka bir tez/dönem projesi olarak sunulmadığını beyan ederim.

Selçuk GÜN

.../.../2022



T.C.
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Selçuk GÜN' ün “Uluslararası Havayolu İşletmelerinin Finansal Performanslarının TOPSİS Yöntemi İle Değerlendirilmesi” adlı tez çalışması, jürimiz tarafından Havacılık Yönetimi Anabilim Dalı Havacılık Yönetimi Bilim Dalı YÜKSEK LİSANS tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan

Dr. Öğr. Üyesi Olcay ÖLÇEN
(Danışman)

Üye

Dr. Öğr. Üyesi Seda MUMLU KARANFİL

Üye

Dr. Öğr. Üyesi Serdar ALNİPAK

ONAY

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

... / ... / 2022

Prof. Dr. İzzet GÜMÜŞ

Enstitü Müdürü

ÖZET

Sivil havacılık sektörü günden güne artış göstermekte, bu artışlara paralel olarak hava yolu işletmelerinin rekabet etme durumları da artmaktadır. Bu durumda hava yolu işletmeleri karlılıklarını korumak istemektedir.

Bu çalışmada on uluslararası havayolu işletmeleri seçilerek bu işletmelerin finansal tabloları detaylı incelenerek 2021 yılı son dönemlerine ait bilanço ve gelir tablolarından elde edilen veriler finansal analiz yöntemlerinde oran analizleri yöntemleri uygulanarak, oranlama yapılmıştır. Oran analizlerinde 8 analiz yöntemi kullanılmıştır. Bunlar; Cari oran, Asit Test Oranı, Nakit Oran, Sabit aktif devir hızı, toplam aktif devir hızı, Borç- Toplam aktifler oranı, Net kâr marjı ve Öz sermaye karlılığı oranları kullanılmıştır. Oranlardan elde edilen veriler doğrultusunda 'TOPSIS' çok kriterli karar verme yönteminin 6 adımdan oluşan yöntemleri formüllerle birlikte oran analizlerinden alınan kriterlerle, hava yolu alternatifleri incelenerek sonuçlar elde edilmiştir. Bu sonuçlar değerlendirildiğinde karar verme durumunda olanlar için finansal performansı en yüksek çıkan hava yolu işletmesi Air Astana olarak belirlenmiştir. Finansal performansı en düşük çıkan hava yolu işletmesi ise Quantas hava yolu işletmesi olarak sonuca varılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Sivil havacılık, Likidite, Oran analizi, Net kâr marjı, Öz sermaye

SUMMARY

The civil aviation sector increases day by day, and in parallel with these increasing trends, the competitiveness of airline companies increases and airline companies intend to maintain their profitability.

In this study, ten international airline companies were selected and the financial statements of these companies were examined in detail. The data obtained from the balance sheets and income statements of the last period of 2021 were made by applying ratio analysis methods in financial analysis methods. Current ratio, Acid Test Ratio, Cash Ratio, Fixed asset turnover, total asset turnover, Debt-Total assets ratio, Net profit margin and Equity return ratios are used. In line with the data obtained from the ratios, the 6-step methods of the 'TOPSIS' multi-criteria decision-making method, together with the formulas, were examined with the criteria taken from the ratio analysis, and the results were obtained by examining the airline alternatives. When these results are evaluated, Air Astana has been determined as the airline with the highest financial performance for financial deciders. On the other side, the airline with the lowest financial performance was Qantas Airline.

Keywords: Balance, Cash ratio, test ratio, civil aviation

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	i
SUMMARY	ii
İÇİNDEKİLER	iii
KISALTMALAR	vi
TABLolar LİSTESİ.....	vii
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	viii
ÖNSÖZ.....	ix
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

HAVACILIK İŞLETMELERİNİN FİNANSAL PERFORMANSI

1.1 Performans	1
1.1.1. Performans Kavramı	1
1.1.2. Performans Kavramının Boyutları	2
1.1.2.1 Etkinlik.....	2
1.1.2.2 Verim ve girdilerden yararlanma	2
1.1.2.3. Verimlilik	2
1.1.2.4 Kalite	2
1.1.2.5 Yenilik.....	3
1.1.2.6 Çalışma kalitesi	3
1.1.2.7 Karlılık ve bütçeye uygunluk	3
1.1.3. Performans Yönetimi	4
1.2. Finansal Performans.....	5
1.2.1 Finansal Performans Kavramı	5
1.2.2 Finansal Performansın Önemi.....	5
1.2.3. Finansal Performans Ölçümü.....	7
1.2.4. Finansal Bilgi	7
1.2.4.1 Finansal bilgi ve Finansal Performans İlişkisi	8
1.3. Havayolu İşletmeciliğinin Finansal Performansı	8
1.4. Finansal Performans ve Finansal Tablolar Analizi	9
1.4.1 Finansal Analiz.....	9
1.4.2. Finansal Tablo Kavramı	10
1.4.2.1. Finansal Tablo Çeşitleri	10
1.4.2.1.1 Temel Finansal Tablolar	10
1.4.2.1.1.1. Bilanço	10
1.4.2.1.1.2. Gelir Tablosu.....	13
1.4.2.1.2. Ek Finansal Tablolar	14
1.4.2.1.2.1. Fon Akım Tablosu	14
1.4.2.1.2.2. Nakit Akım Tablosu.....	15
1.4.2.1.2.3. Net Çalışma (İşletme) Sermayesi Değişim Tablosu	16

1.4.2.1.2.4. Öz kaynak Değişim Tablosu	16
1.4.2.1.2.5. Satışların Maliyeti Tablosu	17
1.4.2.1.2.6. Kar Dağıtım Tablosu	18
1.5. Finansal Analiz Türleri	19
1.5.2.1 Analiz Yapanın Durumuna Göre Mali Analiz	19
1.5.2.1.1 İç Analiz	19
1.5.2.1.2 Dış Analiz	19
1.5.2.2. İçerik Açısından Finansal Analiz Türleri	19
1.5.2.2.1 Statik Analiz	19
1.5.2.2.2 Dinamik Analiz	20
1.5.2.3 Yapılma Amacı Açısından Analiz Türleri	20
1.5.2.3.1 Kredi Analizi	20
1.5.2.3.2 Yönetim Analizi	20
1.5.2.3.3 Yatırım Analizi	20
1.5.3 Finansal Analiz Yöntemleri	20
1.5.3.1. Eğilim Yüzdeleri Metodu (Trend Analizi)	21
1.5.3.2 Karşılaştırmalı Tablolar Analizi (Yatay Analiz)	21
1.5.3.3 Yüzde Metodu ile Analiz (Dikey Analiz)	21
1.5.3.4. Oran Analizi	21
1.5.3.4.1 Likidite Oranları	22
1.5.3.4.1.1 Cari Oran	23
1.5.3.4.1.2 Asit Test Oranı	23
1.5.3.4.1.3 Nakit Oranı	24
1.5.3.4.2. Faaliyet Oranları	24
1.5.3.4.2.1 Alacak Devir Hızı Oranı	25
1.5.3.4.2.2 Stok Devir Hızı Oranı	25
1.5.3.4.2.3. Duran Varlık Devir Hızı Oranı	26
1.5.3.4.2.4. Aktif Devir Hızı Oranı	26
1.5.3.4.2.5 Öz kaynak Devir Hızı Oranı	26
1.5.3.4.2.6 Net İşletme Sermayesi Oranı	27
1.5.3.4.3. Karlılık Oranları	27
1.5.3.4.3.1 Brüt Satış Karlılığı Oranı	27
1.5.3.4.3.2 Faaliyet Karlılığı Oranı	27
1.5.3.4.3.3. Net Karlılık Oranı	27
1.5.3.4.3.4. Öz Kaynak Karlılığı Oranı	28
1.5.3.4.3.5. Aktif Karlılığı Oranı	28
1.5.3.4.4.1. Finansal Kaldıraç Oranı	28
1.5.3.4.4.2. Öz kaynak Oranı	29
1.5.3.4.4.3. Finansman Oranı	29
1.5.3.4.4.4. Kısa Vadeli Yabancı Kaynakların Toplam Kaynaklara Oranı	29
1.5.3.4.4.5. Uzun Vadeli Yabancı Kaynakların Toplam Kaynaklara Oranı	29
1.5.3.4.4.6. Duran Varlıkların Öz Kaynaklara Oranı	30
1.5.3.4.5. Piyasa Oranları	30
1.5.3.4.5.1. Fiyat Kazanç Oranı	30
1.5.3.4.5.2. Temettü Getirisi	30
1.5.3.4.5.3. Piyasa Değeri/ Defter Değeri Oranı	31
1.6. Havayolu İşletmeleri	31
1.6.1. Singapur Havayolları	31
1.6.2. United Havayolları	31

1.6.3. Japan Havayolları.....	32
1.6.5. Lufthansa Havayolları.....	32
1.6.6. Qatar Havayolları.....	32
1.6.7. Quantas Havayolları.....	32
1.6.8. Delta Havayolları.....	33
1.6.9. Astana Havayolları.....	33
1.6.10. Türk Havayolları.....	33

İKİNCİ BÖLÜM

ARAŞTIRMA YÖNTEMİ

2.1 Çok Kriterli Araştırma Modeli (TOPSİS).....	34
2.1.1. Topsis Yöntemleri.....	35
2.1.1.1. Karar Matrisinin Oluşturulması.....	35
2.1.1.2 Standart Karar Matrisinin Oluşturulması.....	36
2.1.1.3 Ağırlıklı Standart karar matrisinin oluşturulması.....	37
2.1.1.4 İdeal (A*) ve Negatif İdeal (A.) çözümlerin oluşturulması.....	38
2.1.1.5 Ayırım ölçülerinin hesaplanması.....	38
2.1.1.6 İdeal çözüme göreli yakınlığın hesaplanması.....	38

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ULUSLARARASI HAVAYOLU İŞLETMELERİNİN FİNANSAL PERFORMANSLARININ TOPSİS YÖNTEMİ İLE DEĞERLENDİRİLMESİ

3.1 Araştırmanın Amacı.....	39
3.2. Veri Kaynaklarının Belirlenmesi.....	39
3.3. Veri Toplama Süreci ve Analizinde Kullanılan Yöntemler.....	39
3.3.1. Oran Analizleri.....	40
3.3.2. Topsis Yöntemi.....	41
3.3.2.1 Normalize Edilmiş Karar Matrisi.....	43
3.3.2.2 Ağırlıklı Normalize Edilmiş Karar Matrisi.....	44
3.3.2.4 Ayırım Ölçülerinin Hesaplanması.....	45
3.3.2.5 İdeal Çözüme Olan Göreli Yakınlığın Hesaplanması.....	46
3.3.2.6 Alternatiflerin Sıralanması.....	47
YORUMLAR VE SONUÇ.....	49
KAYNAKÇA.....	51

KISALTMALAR

THY : Türk Hava yolları

İİBF : İktisadi ve İdari bilimler fakültesi

LO : Likidite oranı

SDH : Stok devir hızı

ÖÖ : Öz sermaye Oran

CO : Cari Oran

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1: İşletme Özet Bilançosu.....	15
Tablo 2: İşletme ayrıntılı gelir tablosu.....	16
Tablo 3: Fon akım tablosu.....	17
Tablo 4: Nakit akım tablosu.....	19
Tablo 5: Öz kaynak değişim tablosu	20
Tablo 6: Satışların maliyeti tablosu.....	21
Tablo 7: Kar dağıtım tablosu.....	22
Tablo 8: Likidite Oranları.....	27
Tablo 9: Faaliyet oranları.....	28
Tablo 10: Karlılık Oranları.....	31
Tablo:11 Finansal yapı oranları	32
Tablo 12: Piyasa Oranları.....	34
Tablo 13: Oran Analizleri	41
Tablo 14: Oran Analizi Ağırlık Değerleri.....	42
Tablo 15: Havayolu İşletmelerinin Oran Analizleri.....	43
Tablo 16: Denklem Tablosu.....	44
Tablo 17: Normalize Edilmiş Karar Matrisi.....	45
Tablo 18: Ağırlıklı Normaliz Edilmiş Karar Matrisi.....	46
Tablo 19: İdeal ve negatif ideal çözümlerin belirlenmesi.....	47
Tablo 20: Ayrım ölçülerinin hesaplanması.....	48
Tablo 21: İdeal Çözüme Olan Görelî Yakınlığın Hesaplanması.....	49
Tablo 22: Alternatiflerin sıralanması.....	49

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Karar Matrisi.....	38
Şekil 2: Karar matrisi fomülü.....	38
Şekil 3: Standart karar matrisi formülü.....	38
Şekil 4: Ağırlıklı Standart karar matrisi.....	39
Şekil 5: Ayırım ölçüleri formülü.....	40
Şekil 6: Görelî yakınlığın formülü.....	41
Şekil 7: Normalize edilmiş karar matrisi formülü.....	46
Şekil 8: Ağırlıklı normalize edilmiş formül.....	47
Şekil 9: İdeal ve negatif ideal çözümlerin formülü.....	47
Şekil 10: Ayırım ölçülerinin hesaplanması formülü.....	48
Şekil 11: İdeal çözüme olan görelî yakınlığın formülü.....	49

ÖNSÖZ

“Uluslararası havayolu işletmelerinin finansal performanslarının TOPSİS yöntemi ile değerlendirilmesi” başlıklı tez sürecimde, motive eden, cesaretlendiren, yöntemin seçilmesinde yol gösteren tez danışmanım Sayın Dr. Öğr. Üyesi Olcay ÖLÇEN hocama minnet ve şükranlarımı sunarım.

Tez savunma sınav jürisinde bulunan Dr. Öğr. Üyesi Serdar ALNİPAK ve Dr. Öğr. Üyesi Seda MUMLU KARANFİL hocalarımı da tezimle ilgili fikir ve katkılarından dolayı teşekkür ederim.

Son olarak yüksek lisans eğitim sürecindeki sabır ve destekleri içinde sevgili anne ve babama sonsuz teşekkür ederim.

GİRİŞ

Dünyada hava yolu taşımacılığı toplum tarafından ulaşılması kolay olmayan bir ulaşım aracı olarak görüldüğü zamanlardan, artık bir ihtiyaç olarak görüldüğü zamanlara gelmiş bulunmaktadır. İnsanlar globalleşen dünyada teknolojinin gelişmesi, ihtiyaçların artmasına bağlı olarak hava yolu taşımacılığının kullanımlarında değişiklik göstermektedir. Bu değişiklik ve belirsizlikler finansal krizler ve istikrarsızlık sorunlarını beraberinde getirmektedir. Özellikle yatırım çeşitliklerin çok olduğu günümüzde karar verme süreçlerinin çeşitlenmesine sebep olmuştur. Bu durumda incelemeye tabi tutulan mali tabloların finansal oranları üzerinden işletme performansları değerlendirilmeye çalışılmaktadır. Bu çalışma 3 ana bölümden oluşmaktadır.

Çalışmanın birinci bölümünde havacılık işletmelerinin finansal performansı ile ilgili konulara yer verilmiştir. İlk kısımda performans, performans kavramları ve ölçütleri kısımları yer alırken ikinci kısımda finansal performans kavramlarına değinilip finansal bilgi hakkında karşılaştırmalı olarak kıyaslama yapılmıştır. Üçüncü kısımda, hava yolu işletmelerinin finansal durumları göz önüne alınarak finansal performansları konu alınmıştır. Son kısımda ise, finansal analiz konularına detaylı değinilerek finansal tablolar, finansal oranlar ve yöntemleri konularına yer verilmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünde, araştırma yöntemimizi anlatımı yapılmıştır. Burada çok kriterli karar verme yöntemi olan 'TOPSIS' yöntemine değinilmiş, 'TOPSIS' yönteminin kriterleri, alternatiflerine değinilerek karar verme yöntemindeki adımlara detaylı olarak formüle edilerek konuya dahil edilmiştir.

Çalışmanın üçüncü bölümünde araştırma yapılan konumuzla ilgili amacına, veri kaynaklarına ve bu kaynakların zamanlamasına veri toplama sürecinin aşamalarına ve son olarak yöntemine değinilmiştir. Finansal analizlerle elde ettiğimiz sonuçları TOPSIS yöntemine uyarlayarak hava yolu işletmelerinin başarı kriterlerine göre finansal performans sıralamaları yapılmıştır. 2021 yılı için değerlendirmeye varıldığında yapılan analizler doğrultusunda Air Astana havalimanı işletmesinin ilk sırada yer aldığı gözlenmektedir.

BİRİNCİ BÖLÜM

HAVACILIK İŞLETMELERİNİN FİNANSAL PERFORMANSI

1.1 Performans

1.1.1. Performans Kavramı

Literatürde, kelime anlamı olarak geçen tanımı: “Yapma yerine getirme, uygulama, bir görevi başarabilmedir”. Bir başka deyişle; “*Bir iş veya görev bakımından gösterilen başarı derecesi olarak tanımlanmaktadır*”. Performans “Bir işi yapan bir bireyin, bir grubun ya da bir örgütün o işle gerçekleştirilmek istenen hedefe yönelik olarak neyi sağlayabildiğinin nitel veya nicel bir ifadesidir”. Çağdaş yönetim anlayışına göre performans, şirketlerin başarı düzeylerini ölçmede, farklı deyişle işletmenin hedeflerine varması gerekliliğini belirleyen çok yönlü kavramdır. (Mistepe,1998:17).

Performans ölçümü de “*işletmenin verim ve etkinliğinin değerlendirilmesi işlemidir*”. (Chin, Pun, 2003). Bu tanımlamalardan yola çıkarak bir işletmenin kuruluş amaçlarını gerçekleştirmelerini değerlendirmesini anlamak mümkün olacaktır.

Ekonomik olgular günümüzde, sosyal boyutların teknolojilerle gerçekleştirilen bu sürekli ve hızlı değişimlerin büyük ölçüde etkilemesidir. Bu değişime uyum sağlama çabası, işletmelerin, performansların ölçümlerinde ve geliştirme çabalarında bu olguları boyutlarını zorunlu hale getirmiştir (Zerenler, 2003: 192).

İşletmelerin değişen faktörlere göre gelişimlerini izlenmesi için değişen koşullara uygun gelişimlerin sağlamaları kurumsal boyutlarını geliştirmeleri çevresel değişimlere hassasiyet gösterecek bir örgüt hiyerarşisi oluşturmaları kurumsal performanslarını ölçümlemeleri gerekliliği oluşmaktadır (Zerenler, 2003: 194).

İşletmelerin gerçekleştirmek istedikleri amaçları ve misyonlarından biride ulaşmayı hedefledikleri stratejik planları ortaya koyarak işletme departmanlarının ve çalışanların doğrudan olarak performanslarının seyir edilmesi süreciyle meydana konmaktadır. (Grady, 1991: 49).

1.1.2. Performans Kavramının Boyutları

Literatüre baktığımızda performans kavramının 7 farklı boyutları bulunmaktadır. Bunlar:

1.1.2.1 Etkinlik

Stratejik hedeflere ulaşmada çıktı ve etkilerin yapılmak istenenlerle karşılaştırılmasıdır. (Ölçen, 2012. S.6). “*Örgütlerin tanımladıkları hedeflere ulaşmak için yürüttükleri faaliyetler sonucunda bu hedeflere ulaşma derecelerini belirleyen bir performans boyutudur*“(Akal, 2005, s.34).

1.1.2.2 Verim ve girdilerden yararlanma

İşletmeler ürün ve hizmet üretirken üretim süreçlerinde üretim kaynaklarının ne ölçüde kullandığını üretim kaynaklarını nasıl kullandığını gösteren bir performans boyutudur (Akal, 2005, s.39).

1.1.2.3. Verimlilik

Kısaca, çıktıların girdilere oranı olarak tanımlanmaktadır. İşletmelerin faaliyetlerini ilgilendiren süreçlerdir. Kaynakların en iyi şekilde nasıl kullandığının göstergesi olması gereken durumla mevcut durumun karşılaştırılması sonucuyla da ortaya çıkmaktadır (Ölçen, 2012. S.6).

1.1.2.4 Kalite

Müşteri ihtiyaçlarının doğrudan karşılanması ve kaynakların verimli, etkin şekilde kullanılması olanak sağlayan üretim ve hizmet anlayışlarını güden işletmelerin kamu sorumluluklarını pozitif şekilde gerçekleştiren bir performans boyutudur. Günümüz rekabet ortamında firmalar arası farklılaşmaya giderek müşteri odaklı yaklaşımla birlikte kalite de verimlilik ve etkililik gereksinimleri iç içe geçerek performans zinciri olarak karşımıza çıkmaktadır (Bolat, 2000, s.125).

1.1.2.5 Yenilik

İşletmeler arası rekabet unsurları artıkça işletmeler farklılaşma yoluna girmektedir. Yeni düşünceler yeni fikirler ortaya atılmakta teknoloji ve yenileşme hareketleriyle işletmeler kendilerini günümüz koşullarına hazırlayarak daha yeni teknik ve yöntemler sunmaktadır. Yenilik hareketiyle birlikte yaratıcı, değişme, gelişim göstererek yenilikçi fırsatları değerlendirilmektedir (Akal, 2005. S. 53).

1.1.2.6 Çalışma kalitesi

Kurum içerisinde çalışanların motivasyonu sağlanması, ücret ve çalışma zamanlarının daha ergonomik şartlarda planlanarak iş birliği çalışma, iletişim, bilgi beceri geliştirme, ödüllendirme gibi davranış biçimleri ortaya konularak çıkan bir performans boyutudur (Yetgin, 2002, s. 59).

1.1.2.7 Karlılık ve bütçeye uygunluk

Kar, işletmelerin belli dönemde elde ettiği satış gelirlerinin toplam gelirler ile satılan ürünün maliyetinin düşürülmesiyle ortaya çıkan durumdur. *“Kârlılık oranı aynı sektördeki diğer işletmelerden daha yüksek olduğunda, nispi olarak söz konusu işletmenin kârının tatmin edici olduğu kabul edilmektedir”* (Ağca, 2005, s.164).

Uygunluk boyutları dikkate alındığında bütçedeki uygunluk kriteri, karlılık ve performanslarının belirtilmesi olarak kâr amacı gütsün ya da kâr amacı gütmeyen, sadece bir maliyet merkezi olan kamu kuruluşlarında kârlılığın yerine kullanılabilen bir performans göstergesidir. Planlanmış değerlerle gerçekleşen finansal değerler arasındaki olasılık azalması bütçeye uygunluk açısından gösterdiği performansında başarılı olacağı kanaati oluşmaktadır (Dağdelen,1997, s.49).

1.1.3. Performans Yönetimi

Bir örgüt içerisinde bulunan grup ve takımların bilgi, beceri, yetenekleri çalışmalarıyla ilgili hazırlamış oldukları planlar ve örgütün gelişimini sürekli kılacak konuları ele almaktadır.

Performans yönetimi içerisinde örgütteki tüm üyeleri bir hiyerarşik süreç gibi görmek değil, onları takım ruhu içerisinde çalışmaya özendirerek her bir üyenin sorumlulukları çerçevesinde yöneticileriyle olan etkileşimleri olarak değerlendirmektedir.

Performans yönetiminin temel amacı, insanların kendilerini yönetebilmelerini ve onları teşvik edici unsurlar içerisinde yöneticileriyle bir arada kendilerini rahatlıkla ifade edebileceği bir süreç olarak düşünülmektedir.

Tüm bu tanımlamalardan yola çıkılarak, işletmelerin mevcut durumu gözlemlenerek gelecekte ne gibi gelişimlere ihtiyaç olunacağı eğitim ve iş süreçleriyle ilgili örgüt üyelerinin kendilerini geliştirmelerine imkân sunmaktadır.

İşletmelerin performans değerlendirmelerini yaparken belirli noktalara değinilmesi gerekir. Bunlar (Nayır, 2018: 51);

- İşletmelerin başarılarının ortaya çıkmasına
- İşletmelerin yürüttüğü faaliyetler hakkında bilgi sağlayarak, yürütülen faaliyetlerin anlaşılmasına yardımcı olmak ve bu faaliyetlerin kontrol edilmesini kolaylaştırmak,
- İşletmelerin karşılaştığı ekonomik sıkıntıların nedenlerini ve darboğazı belirleyerek, sorunların çözülmesine,
- İşletmelerin üretim faaliyetlerinde hangi ürünün geliştireceğine ve piyasaya sunulacağına,
- Rakip işletmeler ile kıyaslamaların yapılmasına yardımcı olmaktadır.

1.2. Finansal Performans

1.2.1 Finansal Performans Kavramı

Mali olarak düşünölen süreçleri bütönsel olarak karşılamayan “Karı maksimum hale getirmek” sözünden ileri sürölerek düşünölmektedir. Finansal Performans; bir işletmenin belirli bir dönemdeki sahip olduğu kaynaklarını ne kadar verimli ve etkin kullanılması mevcut finansal olayını gösteren kapsamlı bir kavram olarak düşünölmektedir (Yılkan, 2020: 43). Başka bir ifadeyle değinecek olursak; işletmenin mevcut durumunun gelecek durumuyla karşılaştırmaları olarak ve bu performanslarının güncel faaliyetlerinin elde edilmesinden kaynaklanmaktadır (Malichova ve Durisova,2015:238).

Finansal performans, *“firmanın kendini tanıması, rakiplerini ve rekabet düzeylerini kavrayabilmesi ve kendi kapasitesine göre gelecek planlaması yapabilmesi için ihtiyaç duyduğu bir göstergedir”* (Esmer ve Bağcı, 2016: 18).

Finansal Performans, verileri doğru şekilde doğru zamanda toparlayarak performansların hesaba katılarak doğru kararlar vermektir. Analizler yapılarak olumlu veya olumsuz kararlar verirler. Bu kararların sonucunda performanslarına yönelik çözüm önerileri geliştirilir. Öncelikle firmalar iyi tanınmalı performans artırımını için firma sınırları belirlenmelidir (Esmer ve Bağcı, 2016: 18).

1.2.2 Finansal Performansın Önemi

Finansal performans ölçömlenmesinde, *“işletmede karar alan kişilerin, doğru kararlar alması sonucu firmanın başarı oranının yükseltilmesi, misyon ve vizyon hedeflerini gerçekleştirmesi için gereklidir”*. Farklı bakış açısıyla değerlendirildiği zaman geçmişteki çalışmaları inceleyip firmaları eksiklerini görmesi bunları gidermek için önlemler alması finansal performansını etkileyen faktörleri belirleyip bunları kontrol altına alması, kaynakların buna göre düzenlenmesi, ileriye yönelik amaçlarına daha kolay ulaşılabilir temeller üzerine kurması ve bu hedeflerine zamanında en güçlü yollardan ulaşabilmesi bakımından önem kazanmaktadır (Bayyurt, 2007: 578).

İşletmelerin ayakta kalabilmesi ve öncelikli hedeflerinden biri olan kar edebilmesi işletmenin kaynaklarını etkin ve verimli şekilde yürütebilmeleri bu açıdan hayati önem taşımaktadır. İşletmelerin güçlü olabilmesi buna bağlıdır (Albayrak, 2004:74).

İşletmenin sürekliliği ve başarı elde etmesinde performans yönetimi doğru orantılı olarak ilerlemektedir. Yöneticiler şirkette aktif rol oynadıklarında performans ölçme sistemlerini başarılı şekilde uygulayarak firmanın finansal performanslarını yakından takip edebilmektedir. Yapılan bu çalışmalar doğrultusunda çalışanların ve yöneticilerin davranışları ve yönetsel gelişimlerini yönlendiren araçlar olarak kabul edilmektedir. Bu neden ve sonuçlar öncülüğünde ölçümler önemlidir (Karaman,2009 :415)

Günümüze bakıldığında kamu kurum ve kuruluşlarının kâr amacının olup olmadığına bakılmaksızın verileri toplayıp analiz ve değerlendirmektedir. Kar ve satış amacı güden işletmelerde ise müşteri memnuniyeti kavramı ön planda olup, ürün kalitesini artırma, Pazar payını genişletme, firma değerini artırma gibi kavramlarının değerlendirilmesinde finansal performansın doğru bir şekilde analiz edilmesinden geçmektedir.

Performans değerlendirme, aynı zamanda başarı değerlendirme olarak adlandırılmakta olup insan kaynakları birimine de önemli miktarda katkı sağlamaktadır. Bütünsel olarak incelendiğinde performans değerlendirmesi, insanların, topluluğun veya ticari işletmenlerin etkinlik düzeylerinin analiz edip başarılı olup olmadığını incelemektedir (Helvacı, 2002: 159).

Finansal performans, işletmelerin büyüklüklerini gösteren gelecekte yapacakları yatırımlara da ışık tutacak işletmelerin hedeflere ulaşmada kolaylıklar sağlayacak ölçümler şeklinde de tanımlaması yapılmaktadır. Bir şirketi analiz ederken öncelikle performans ölçümlerinin yapılması gerekmektedir. Finansal performans bir nevi işlerin yapıları verimliliğini göstermektedir.

1.2.3. Finansal Performans Ölçümü

Performans ölçümlerinin belirlenen finansal tablolarda analizler gerçekleştirilecek değerlendirmeleri kapsayacaktır. İşletmelerin analizleri yapmak istedikleri kişi ve kurumun üretimlerini, üretkenliklerini, likidite olmasını, piyasadaki borsadaki değerlerinin pay senetlerine yansımaları olarak görülen birçok faktörü bir arada ölçme durumlarıyla ilgilidir.

Analizi gerçekleştirerek finansal tabloların nicel boyutlarını incelenmesi değerlendirerek sunulması, analiz yapmak isteyen kişilerle doğru orantılarda bunların sağlanması gerekmektedir (Kısa, 2018:30).

1.2.4. Finansal Bilgi

Finansal bilgi, bilginin bir türü olmakta birlikte, iki boyutu bulunmaktadır. Bunlardan ilki, ekonominin de parçası olan makroekonomik düzeyde olan finansal bilgiler, ikincisi ise; mikroekonomi düzeydeki finansal bilgilerdir. Makroekonomik finansal bilgiler, ülke ekonomisinin cari açığı, dış ticaret hacimleri, bütçe planları ve enflasyon gibi kavramları içerir. Mikroekonomide, ekonominin talep ve arz durumlarını, hane halkı gelirlerini, mali yapısının araştırıldığı, tablolar ve şekiller yardımıyla birçok bulgulara ulaşıldığı bilgi bütünüdür (Özdemir, 2011).

İşletmelerde alınacak kararlar doğrultusunda işletmelerin çalışma alanlarının genişletilmiştir (Ataman ve Hacırüstemoğlu, 1999:1). İşletmeler her düzeyde etkin kararlar alabilmesi doğru bilgiye, doğru biçimde, doğru yerde ulaşabilmeleri bu doğrultuda başarılı sayılabilmeleri finansal bilgi sistemine bağlıdır (Bölükoğlu ve Birgili: 1992: 67-68).

Yöneticilerin karar süreçlerinde finansal bilgilerin hızlı sağlandığı, doğruya en yakın ileriye dönük sunulan bir bilgi süreç sisteminin kurulması ticari işletmeler olgusunda önem kazanmaktadır (Şakrak, 2009:51).

Finansal bilgi sisteminin genel amaçlarından biriside taraflara yönetimin işletme amaçlarına varmadaki liderliğini ölçmelerine fırsat tanımaktadır (Karasioğlu, 2009: 2).

1.2.4.1 Finansal bilgi ve Finansal Performans İlişkisi

Finansal bilgi, ekonominin içinde var olan mekanizmanın işleyişini anlayabilme, işletme içerisinde fayda sağlayacak ekonomik verilere ulaşmamıza imkân veren yapı olarak görülürken finansal performans da değerlendirilecek verilerin uygulamaya konulma aşaması olarak bilinmektedir. Finansal performans, finansal bilgiden elde edilecek bilgi ve faktörlerin birleşimi olarak bunları ölçen, değerlendirilen ve sonuçlar çıkartan bir yapıdır. Finansal bilgi sayesinde üretilen bilginin yorumlanması sonrasında finansal performans yoluyla sonuçlar elde edilerek analiz edilmesi sürecidir.

1.3. Havayolu İşletmeciliğinin Finansal Performansı

Günümüzdeki rekabet koşulları artıkça bununla birlikte paralel olarak havayolu işletmeciliğinde hızla geliştiğini görmekteyiz. Bu durum finansal açıdan güçlü durumda olmaları önem taşımaktadır. Özellikle havayolu şirketlerinin stratejik başarılarının değerlendirmesinde finansal performans ölçümlerinin katkısı fazladır. Finansal performansla ölçümlerin artırılmasından dolayı analiz yöntemlerimizde gelişmektedir (Öncü et al, 2013).

Tüm sektörlerde olduğu gibi havayolu işletmelerinde de analiz yöntemleri aynı sıralamayla ilerlemektedir (Durmuş ve Arat, 1997)

- *Şirketlerin süreçlerine ait finansal tablolarını analiz etmek suretiyle, varlık veya sermaye durumları hakkında değerlendirme yapmak,*
- *İşletmenin önceki hesap dönemlerine ait finansal tablolarını analiz etmek suretiyle, yıllar itibariyle gelişim seyrini tespit etmek,*
- *İşletmenin finansal tablolarının aynı sektördeki diğer işletmelerin finansal tabloları ile karşılaştırmak suretiyle, sektördeki durumunu tespit etmek,*
- *Kredi talep eden diğer işletmelere, istenilen kredinin gerek verilebilirlik durumunu gerekse geri ödeme durumunu tespit etmek,*

- *İşletmenin muhtemel yatırımlara ya da faaliyetlerin genişletilmesine yönelik kararlar verebilmesine ışık tutmak*

1.3.1. Havayolu İşletmelerinde Performans Göstergeleri

Havayolu işletmeleri; maliyet, kalite ve hız gibi faktörlerin göstergelerini takibini yapıp diğer işletmelerle performanslarını karşılaştırır. Kriterlerle birlikte tüm şirket performansını ileriye taşıyacak boyutta talep edilen düzeye ulaşması için mücadele edilir (Demir ve Taşkın, 2008:1696).

Performans, üzerinde araştırılan konularda ölçümü yapılır. Bu ölçümler 2 boyutta karşımıza çıkmaktadır. Finansal (objektif) ve Finansal olmayan (sübjektif) boyutlardan oluşmaktadır. Genellikle bir işletmenin performansını ölçmekte kullanılan ölçütlerde finansal ölçütlerden yararlanır. Karlılık, piyasa değeri ve satışlar üzerinde yoğunlaşmıştır. Finansal olmayan performans ölçümlerinde ise itibar, kalite ve memnuniyet gibi unsurlar yer almaktadır. Çağdaş işletmecilikte sadece finansal performanslar yeterli olmayıp aynı zamanda finansal olmayan ölçütlere de ihtiyaçlar vardır. Objektif ve sübjektif olarak stratejik karar vermelerimde etkileyecektir (Kalkan, 2005:59).

Havayolu işletme performansında objektif ölçütlere baktığımızda nicel olarak karşımıza çıkmaktadır. Sübjektif ölçütlere baktığımızda rakipler, şirket beklentileri gibi algı gerektirecek sorulara yanıt bulmaktadır. Benzer performans kriterleri hem objektif hem de sübjektif olarak ölçümlenmektedir (Küçük kancabaş, Akyol ve Ataman, 2006:134).

1.4. Finansal Performans ve Finansal Tablolar Analizi

1.4.1 Finansal Analiz

İşletmelerin finansal bileşenlerinin finansal analiz tekniklerinden yararlanarak analiz edilmesi ve yorumlanmasıdır. Başka bir deyişle finansal analiz; bir işletmenin finansal gelişmelerinin izlenmesi ve durumlarının saptanması finansal tablo

kalemlerinin ve bu kalemler arasındaki değişikliklerin belirlenmesi, eğilimlerin analiz edilmesi işletme ortalamalarıyla karşılaştırarak yorumlanması faaliyetlerinin tümünü kapsamaktadır.

Finansal tabloların analizi, analizden beklenen amaç, analiz sonuçlarından yararlanacak olan taraflar ve analizi yapan tarafın işletme ile ilişkisi dikkate alınmak suretiyle değişik açılardan yapılabilir.

1.4.2. Finansal Tablo Kavramı

İşletmelerin varlıklarının ve kaynaklarının kaydedildiği muhasebe sisteminde değerlendirilen verilerin belirli zaman içerisindeki verilerin yararlanarak bu imkanlara erişmeye olanak sağlayan finansal tablo diye adlandırılmaktadır (Akdoğan ve Tenker, 1988:2).

Şirketlerin, bir mali dönem içerisinde gerçekleştirmiş olduğu varlık ve kaynakların, faaliyet sonuçlarının ve bunların sonucunda elde etmiş olduğu dönem karlarını raporlanarak muhasebe ilkelerine uyumlu olarak sonuçlar elde etmiş olduğumuz raporlardır (Ataman,1997:431).

1.4.2.1. Finansal Tablo Çeşitleri

Finansal tablolar genel olarak 2 grupta toplanır. Bunlar; Temel finansal tablo ve ek finansal tablo olmaktadır. Temel finansal tablolar; Bilanço ve gelir tablosundan oluşmaktadır. Ek finansal tablolar ise; Nakit akış tablosu, fon akış tablosu, Net çalışma sermayesi değişim tablosu, Satışların maliyeti tablosu ve öz kaynak değişim tablolarından oluşmaktadır (Önce, 2013:4).

1.4.2.1.1 Temel Finansal Tablolar

1.4.2.1.1.1 Bilanço

İşletmelerin belirlenen bir tarihteki varlık ve kaynak durumlarını gösteren bu varlıkların hangi kaynaklarla sağlandığını saptayan tablo bilanço olarak adlandırılmaktadır (İldır, 2014:23).

Bilançonun 2 tarafı vardır. Sol bölümünde işletmenin mal, hizmet edinim ve alacaklarının bulunduğu aktif (varlıklar), sağ bölümünde ise işletmenin

pasif(kaynaklar) tarafı vardır. Aktif bölümü likitler dizilişine göre sıralanmaktadır. En likit varlıklardan başlanarak kademeli olarak en az likitte göre bir sıra içermektedir. Pasif bölümünde ise; 3. Kişilerden elde etmiş olduğumuz kaynakların en kısa sürede ödenmesinden en uzun süre ödenmesine göre bir sırada ilerlemektedir (Çaldağ ve Ayanoglu, 2015:12).

Bilançonun varlıkları; Dönen varlıklar, Duran varlıklar olmak üzere iki grupta toplanır. Dönen varlıklar işletmenin likiditesi kolay olan elde etmiş olduğu para ile ifade edilen mal, hizmet satışlarından doğan nakit girişleri, mal edinimleri yer almaktadır. Duran varlıklar ise, kısa sürede elden çıkarılmayan, taşınır veya taşınmaz mal varlıklarının kaydedildiği yerleri işaret etmektedir (Price, 2009:79).

Bilançonun kaynaklarında az süreli farklı kaynaklar, fazla süreli farklı kaynaklar ve öz kaynaklar olmak üzere 3 bölümden oluşmaktadır. Kısa süreli yabancı kaynaklar bir yıl gibi kısa sürede ödenmesi gerekirken uzun süreli yabancı kaynaklar bir yıldan uzun süreyi kapsayan borç değerlerini ifade etmektedir (MEB,2011).

Kaynaklar bölümünün son kısmında ise öz kaynaklar yer almaktadır. İşletme sahipleri ve ortakları tarafından konulan değerlerin ve işletme sahipleri tarafından çekilmemiş olan yıl sonunda birikmiş olan karlardan oluşmaktadır (Kumkale, 2016:52).

Bilançoda eşitlik önemlidir. Varlık ve kaynak kalemlerinin birbirlerine denk olması bilançonun denliğini göstermektedir (Eba, 2016).

1.4.2.1.1.2. Gelir Tablosu

İşletmenin bir dönem süreci yolunda yapmış bulunduğu satışlar ve faaliyetlerin sonucunda karlarını, zararlarını ve ödemiş olduğu giderlerini gösteren finansal bir tablodur (Arat, 2005:42). Yer alan gelirler işletmenin yararına olan işletme yatırımlarından bağımsız şekilde hareket eden özemeyendeki artış yaratan ekonomik değerlerin brüt tutarlarını belirtmektedir (Kaval, 2008:533). Giderleri ise; şirketlere fayda sağlanacak katlanılan harcamalardır (Büyükmirza; 2008:53). Gelir tablosu, işletmenin bir faaliyet dönemindeki performansını özet şeklinde sunan tablolardır. İşletmenin genel olarak karlılık durumlarını göstermektedir.

Tablo 2: İşletme ayrıntılı gelir tablosu

İŞLETME AYRINTILI GELİR TABLOSU TİPİ (..... TL)*		Önceki Dönem	Cari Dönem
A-BRÜT SATIŞLAR			
1-Yurtiçi Satışlar			
2-Yurtdışı Satışlar			
3-Diğer Gelirler			
B-SATIŞ İNDİRİMLERİ(-)			
1-Satıştan İndirimler(-)			
2-Satış İskontoları(-)			
3-Diğer İndirimler(-)			
C-NET SATIŞLAR			
D-SATIŞLARIN MALİYETİ(-)			
1-Satılan Mamuller Maliyeti(-)			
2-Satılan Ticari Mallar Maliyeti(-)			
3-Satılan Hizmet Maliyeti(-)			
4-Diğer Satışların Maliyeti(-)			
BRÜT SATIŞ KÂRI VEYA ZARARI			
E-Faaliyet Giderleri(-)			
1-Araştırma ve Geliştirme Giderleri(-)			
2-Pazarlama, Satış ve Dağıtım Giderleri(-)			
3-Genel Yönetim Giderleri(-)			
FAALİYET KÂRI VEYA ZARARI			
F-DİĞER FAALİYETLERDEN OLAĞAN GELİR VE KÂRLAR			
1-İştiraklerden Temettü Gelirleri			
2-Bağlı Ortaklıklardan Temettü Gelirleri			
3-Faiz Gelirleri			
4-Komisyon Gelirleri			
5-Konusu Kalmayan Karşılıklar			
6-Faaliyetle ilgili Diğer Olağan Gelir ve Kârlar			
G-DİĞER FAALİYETLERDEN OLAĞAN GİDER VE ZARARLAR(-)			
1-Reeskont Faiz Giderleri			
2-Komisyon Giderleri			
3-Karşılık Giderleri			
4-Diğer Olağan Gider ve Zararlar			
H-FİNANSMAN GİDERLERİ(-)			
1-KISA VADELİ BORÇLANMA GİDERLERİ(-)			
2-UZUN VADELİ BORÇLANMA GİDERLERİ(-)			
OLAĞAN KÂR VEYA ZARAR			
I-OLAĞANDIŞI GELİR VE KÂRLARI			
1-Önceki Dönem Gelir ve Kârları			
2-Diğer Olağandışı Gelir ve Kârlar			
J-OLAĞANDIŞI GİDER VE ZARARLAR(-)			
1-Çalışmayan Kısım Gider ve Zararları(-)			
2-Önceki Dönem Gider ve Zararları(-)			
3-Diğer Olağandışı Gider ve Zararları(-)			
DÖNEM KÂRI VEYA ZARARI			
K-DÖNEM KÂRI VERGİ VE DİĞER YASIL YÜKÜMLÜLÜK			
DÖNEM NET KÂRI VEYA ZARARI			

DİPNOTLAR :

1-

2-

.....

* İşletmeler, belirlenen büyüklüklerine göre bin, milyon, milyar yada trilyon olarak rakamlarını göstereceklerdir.

Kaynak: 1 no'lu sıra Muhasebe sistemi Uygulama Tebliği

1.4.2.1.2. Ek Finansal Tablolar

1.4.2.1.2.1. Fon Akım Tablosu

İşletmelerin belirli bir tarihteki fonların ve bu fonların işlendiği yerleri gösteren işletmenin finansal değerlerini ortaya çıkaran bu ortaya çıkan değişiklikleri tanımlamaktadır (Yalkın,1981:77). Fon akım tablosu bilanço ve gelir tablosunun bir tamamlayıcısı olarak görülmektedir. Finansal sonuçlarının değerlendirilmesinde ve yorumlanmasında kullanılan bir denetim aracıdır. Tablo işletmenin faaliyetleri sonucu ortaya çıkan fonların nerede ve nasıl kullanıldığını göstermektedir. İşletmenin nakit değişikliklerini özetler nakit akışlarının değişikliklerini yatırımlarını ve finansmanlarını desteklemektedir (Temte, 2003:77).

Tablo 3: Fon akım tablosu

FON AKIM TABLOSU (..... TL)*		Önceki Dönem	Carli Dönem
A-FON KAYNAKLARI			
1) Faaliyetlerden Sağlanan Kaynaklar			
a) Olağan Kâr			
b) Amortismanlar(+)			
c) Fon Çıkışı Gerektirmeyen Diğer Giderler(+)			
d) Fon Girişi Sağlamayan Gelirler(-)			
2) Olağandışı Faaliyetlerden Sağlanan Kaynaklar			
a) Olağandışı Kâr			
b) Fon Çıkışı Gerektirmeyen Diğer Giderler(+)			
c) Fon Girişi Sağlamayan Gelirler(-)			
3) Dönen Varlıklar Tutarındaki Azalışlar			
4) Duran Varlıklar Tutarındaki Azalışlar			
5) Uzun Vadeli Yabancı Kaynaklardaki Artışlar (Borç ve Gider Karşılıklarını Kapsamaz.)(*)			
6) Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklardaki Artışlar (Borç ve Gider Karşılıklarını Kapsamaz.)			
7) Sermaye Artırımı (Nakit Karşılığı veya Dışarıdan getirilen diğer			
8) Hisse Senetleri İhraç Primleri			
B-FON KULLANIMLARI			
1) Faaliyetlerle İlgili Kullanımlar			
a) Olağan Zarar			
b) Amortismanlar(+)			
c) Fon Çıkışı Gerektirmeyen Diğer Giderler(+)			
d) Fon Girişi Sağlamayan Diğer Gelirler(-)			
2) Olağandışı Faaliyetlerle İlgili Kullanımlar			
a) Olağan Dışı Zarar			
b) Fon Çıkışı Gerektirmeyen Giderler(+)			
c) Fon Girişi Sağlamayan Gelirler(-)			
3) Ödenen Vergi ve Benzerleri (Bir önceki dönem kârından ödenen/			
4) Ödenen Temettüleri			
a) Bir Önceki Dönem Kârından Ödenen			
b) Yedeklerden Dağıtılan			
5) Dönen Varlıkların tutarındaki Artışlar			
6) Duran Varlıkların Tutarındaki Artışlar (Yeniden Değerlemeyi Kapsamaz.)			
7) Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklardaki Azalışlar			
8) Uzun Vadeli Yabancı Kaynaklardaki Azalışlar			
9) Sermayedeki Azalışlar			

* İşletmeler, belirlenen büyüklüklerine göre bin,milyon, milyar yada trilyon olarak rakamlarını göstereceklerdir.

(*) 2 Sıra No'lu Genel Tebliğin C bölümü ile değiştirilmiştir.

Kaynak: 1 no'lu sıra Muhasebe sistemi Uygulama Tebliği

1.4.2.1.2.2. Nakit Akım Tablosu

İşletmenin belirlenen dönemdeki işlenmiş olan nakit varlıklarının nakdin işlendiği bölümleri yatırım, işletme ve finansman durumlarına olanak veren tablodur (Toroslu ve Durmuş, 2017:81). Gelir tablosunda gösterilen nakit tutarlarının değişikliklerini özetleyen tablodur (Halpin ve diğerleri, 2011:35).

Bu akım tablolarında işletmeye peşin kaynak ve kullanımların gösterildiği rapordur. Belirli faaliyet dönemindeki peşin akışlarını gösterir. Ana nedenlerinden biri de iki bilanço tarihi arasındaki nakit değişimlerin nedenlerini ortaya koymaktadır (Arora, 2009:75).

Tablo 4: Nakit akım tablosu

NAKİT AKIM TABLOSU (..... TL)*		Önceki Dönem	Cari Dönem
A-DÖNEM BAŞI NAKİT MEVCUDU			
B-DÖNEM İÇİ NAKİT GİRİŞLERİ			
1-Satışlardan Elde Edilen Nakit			
a) Net Satışlar			
b) Ticari Alacaklardaki Azalışlar			
c) Ticari Alacaklardaki Artışlar(-)			
2-Diğer Faaliyetlerden Olağan Gelir ve Kârlardan Dolayı Sağlanan			
3-Olağandışı Gelir ve Kârlardan Sağlanan Nakit			
4-Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklardaki Artışlardan Sağlanan Nakit			
a) Menkul Kıymet İhraçlarından			
b) Alınan Krediler			
c) Diğer Artışlar			
5-Uzun Vadeli Yabancı Kaynaklardaki Artışlardan Sağlanan Nakit			
a) Menkul Kıymet İhraçlarından			
b) Alınan Krediler			
c) Diğer Artışlar			
6-Sermaye Artışından Sağlanan Nakit			
7-Hisse Senedi İhraç Primlerinden Sağlanan Nakit			
8-Diğer Nakit Girişleri			
C-DÖNEM İÇİ NAKİT ÇIKIŞLARI			
1-Maliyetlerden Kaynaklanan Nakit Çıkışları			
a) Satışların Maliyeti			
b) Stoklardaki Artışlar			
c) Ticari Borçlardaki (Alımlardan Kaynaklanan) Azalışlar			
d) Ticari Borçlardaki (Alımlardan Kaynaklanan) Artışlar(-)			
e) Amortisman ve Nakit Çıkışı Gerektirmeyen Giderler(-)			
f) Stoklardaki Azalışlar(-)			
2-Faaliyet Giderlerine İlişkin Nakit Çıkışları			
a) Araştırma ve Geliştirme Giderleri			
b) Pazarlama Satış ve Dağıtım Giderleri			
c) Genel Yönetim Giderleri			
d) Amortisman ve Nakit Çıkışı Gerektirmeyen Diğer Giderleri(-)			
3-Diğer Faaliyetlerden Olağan Gider ve Zararları İlişkin Nakit			
a) Diğer Faaliyetlerle İlgili Olağan Gider ve Zararlar			
b) Amortisman ve Nakit Çıkışı Gerektirmeyen Diğer Gider ve			
4-Finansman Giderlerinden Dolayı Nakit Çıkışları			
5-Olağanüstü Gider ve Zararlar			
b) Amortisman ve Nakit Çıkışı Gerektirmeyen Diğer Gider ve			
6-Duran Varlık Yatırımlarına İlişkin Nakit Çıkışları			
7-Kısa Vadeli Yabancı Kaynak Ödemeleri (Alımlarla İlgili Olmayan)			
a) Menkul Kıymetler Anapara Ödemeleri)			
b) Alınan Krediler Anapara Ödemeleri			
c) Diğer Ödemeler			
8-Uzun Vadeli Yabancı Kaynak Ödemeleri (Alımlarla İlgili Olmayan)			
a) Menkul Kıymetler Anapara Ödemeleri			
b) Alınan Krediler Anapara Ödemeleri			
c) Diğer Ödemeler			
9-Ödenen Vergi ve Benzerleri			
10-Ödenen Temettüleri			
11-Diğer Nakit Çıkışları			
D-DÖNEM SONU NAKİT MEVCUDU (A-B-C)			
E-NAKİT ARTIŞ VEYA AZALIŞ (B-C)			

Kaynak: 1 no'lu sıra Muhasebe sistemi Uygulama Tebliği

1.4.2.1.2.3. Net Çalışma (İşletme) Sermayesi Değişim Tablosu

Net çalışma sermayesi dönen varlıkların kısa vadeli yabancı kaynaklardan çıkarılmasıyla elde edilmektedir. Net çalışma sermayesi değişim tablosu, şirketlerin belirli bir dönemdeki işletme sermayesinin kaynaklarını ve bu kaynakların kullanımlarını olarak sağlayan tablodur. Bu tabloda dönen varlık toplamının kısa vadeli yabancı kaynaklardan çıkarılmasıyla oluşacak para olarak kabul görmektedir (Sancar, b.t, 2013: 56).

“Net Çalışma sermayesinin oluşturulması için”;

- “Cari senenin gelir tablosu”
- “Son iki yılın bilanço (dönem başı ve dönem sonu) “
- “Temettü verme bilgileri “
- “Cari senede ödeme yapılan vergilere ihtiyaç duyulmaktadır”.

1.4.2.1.2.4. Öz kaynak Değişim Tablosu

Öz kaynak değişim tablosu, işletmenin belirli faaliyet dönemindeki değişimlerini ortaya koyan tablodur. Dönem içerisinde meydana gelen öz kaynaklarda artış ve azalışların bütünüyle yapılmasının sağlanmasıdır (Çabuk, 2009:246). İşletmenin sahiplerinin ve ortak olarak koymuş oldukları sermaye ve yatırımlarının tablo olarak kullanıcılara sunulduğu tablodur.

Tablo 5: Öz kaynak değişim tablosu

ÖZKAYNAK KALEMLERİNDEKİ HAREKETLER	Ödenmiş Sermaye	Sermaye Yedekleri					Kâr Yedekleri					Geçmiş Yıllar Karları (Zararları)	Dönem Net Karı (Zararı)	Özkaynaklar Toplamı
		Hisse Senedi İhraç Primleri	Hisse Senedi İhtal Karları	M.D.V. Yeniden Değerleme Artışları	İştirakler Yeniden Değerleme Artışları	Diğer	Yasal Yedekler	Statü Yedekleri	Ölağanüstü Yedekler	Özel Fonlar	Diğer			
ÖNCEKİ DÖNEM	11,250	-	-	4,577	703	-	2,062	-	7,806	-	-	-	18,315	44,813
21 Aralık 1988 Kalanı														
Kâr Dağıtım:														
Temettüleri													(9,379)	(9,379)
Yedeklere Aktarılan							2,412		6,524				(8,936)	-
Hisse Senedi İhraç Primleri		204												204
Ödenmiş Sermaye Artışı:														
Nakden	4,500													4,500
Yeniden Değerleme Artışlarından	4,500			(4,500)										-
Aktarılan														
Maddi Duran Varlık Satış Kârları	2,250									820				3,170
1989 Yılı Yeniden Değerleme Artışları(Net)				7,425	1,083									8,508
1989 Dönem Net Kârı													38,142	38,142
CARI DÖNEM														
31 Aralık 1989 Kalanı	22,500	204	-	7,602	1,786	-	4,474	-	14,130	820	-	-	38,142	89,750
Kâr Dağıtım:														
Temettüleri													(19,100)	(19,100)
Yedeklere Aktarılan							3,727		15,315				(19,042)	-
Hisse Senedi İhraç Primleri		188												188
İştiraklerinindeki Maddi Duran Varlık Satış										119				119
Kârı Karşılığında Elde Edilen Bedelsiz Hisse Senetleri											8,080			8,080
Maddi Duran Varlık Kârları														
Ödenmiş Sermaye Artışı:														
Nakden	13,922													13,922
Yeniden Değerleme Artışlarından	9,000			(7,300)	(1,700)									-
Aktarılan														
Özel Fonlardan Aktarılan	9,000									(9,000)				-
1990 Yılı Yeniden Değerleme Artışları Net				(16,897)	(771)									1,523
1990 Yılı Dönem Net Kârı													40,523	40,523
31 Aralık 1990 Kalanı	54,422	392	-	17,189	867	-	8,201	-	29,445	119	-	-	40,523	151,158

Kaynak: 1 no'lu sıra Muhasebe sistemi Uygulama Tebliği

1.4.2.1.2.5. Satışların Maliyeti Tablosu

Şirketlerin maliyetlerinin düzenlenmesinde gelir tablosunda gösterilen maliyetlerin detayı bulunmaktadır (Uruğun, 1993:669). Gelir tablosunun eki olarak düzenlenmektedir. Gelir tablosunu tamamlayıcı niteliktedir. Süreç içerisinde yer alan stokların, ürün satışların, ilk madde ve malzeme, ticari mamullerin, satılan hizmet hareketlerini analiz etmeye yaramaktadır (Gökçen, 2013:11). Direkt ilk madde ve malzeme, direkt işçilik, genel üretim ve maliyetleri bölümleri yer almaktadır.

Tablo 6: Satışların maliyeti tablosu

SATIŞLARIN MALİYETİ TABLOSU (..... TL)*			
Önceki Dönem		Cari Dönem	
ÜRETİM MALİYETİ			
A-Direkt İlk Madde ve Malzeme Giderleri			
B-Direkt İşçilik Giderleri			
C-Genel Üretim Giderleri			
D-Yarı Mamul Kullanımı			
1-Dönem Başı Stok(+)			
2-Dönem Sonu Stok(-)			
ÜRETİLEN MAMUL MALİYETİ			
E-Mamul Stoklarında Değişim			
1-Dönem Başı Stok(+)			
2-Dönem Sonu Stok(-)			
I-SATILAN MAMUL MALİYETİ			
TİCARİ FAALİYET			
A-Dönem Başı Ticari Mallar Stoku(+)			
B-Dönem İçi Alışlar(+)			
C-Dönem Sonu Ticari Mallar(-)			
II-SATILAN TİCARİ MALLAR MALİYETİ			
III-SATILAN HİZMET MALİYETİ			
SATIŞLARIN MALİYETİ (I+II+III)			

* İşletmeler, belirlenen büyüklüklerine göre bin,milyon, milyar yada trilyon olarak rakamlarını göstereceklerdir.

Kaynak: I no'lu sıra Muhasebe sistemi Uygulama Tebliği

1.4.2.1.2.6. Kar Dağıtım Tablosu

Kar dağıtım tablosu, işletmenin bir faaliyet dönemi içerisinde elde etmiş olduğu karlılık durumunu gösteren tablodur. Amacı ise; dönem karından karşılanan vergilerin, ortaklara ne kadar kar dağıtılacağı, ayrılan yedek akçelerin açık bir şekilde gösterilmesi ve işletmenin hisse başına düşen karını ve temettü oranlarının hesaplanmasıdır (Karapınar ve Zaif, 2016:264).

Tablo 7: Kar dağıtım tablosu

KÂR DAĞITIM TABLOSU (..... TL)*		Önceki Dönem	Cari Dönem
A-DÖNEM KÂRININ DAĞITIMI			
1) Dönem Kârı			
2) Ödenecek Vergi ve Yasal Yükümlülükler(-)			
— Kurumlar Vergisi (Gelir Vergisi)			
— Gelir Vergisi Kesintisi			
— Diğer Vergi ve Yasal Yükümlülükler			
NET DÖNEM KÂRI			
3) Geçmiş Dönemler Zararı(-)			
4) I. Tertip Yasal Yedek Akçe(-)			
5) İşletmede Bırakılması ve Tasarrufu Zorunlu Yasal Fonlar(-)			
DAĞITILABİLİR NET DÖNEM KÂRI			
6) Ortaklara Birinci Temettü(-)			
— Adi Hisse senedi Sahiplerine			
— İmtiyazlı Hisse Senedi Sahiplerine			
7) Personele Temettü(-)			
8) Yönetim Kuruluna Temettü(-)			
9) Ortaklara İkinci Temettü(-)			
— Adi Hisse Senedi Sahiplerine			
— İmtiyazlı Hisse Senedi Sahiplerine			
10) İkinci Tertip Yasal Yedek Akçe(-)			
11) Statü Yedekleri(-)			
12) Olağandışı Yedekler (Dağıtılmamış Kârlar)			
13) Diğer Yedekler			
14) Özel Fonlar			
B-YEDEKLERDEN DAĞITIM			
1) Dağıtılan Yedekler			
2) II. Tertip Yasal Yedekler(-)			
3) Ortaklara Pay(-)			
— Adi Hisse Senedi Sahiplerine			
— İmtiyazlı Hisse Senedi Sahiplerine			
4) Personele Pay(-)			
5) Yönetim Kuruluna Pay(-)			
C-HİSSE BAŞINA KÂR			
1) Adi Hisse Senedi Sahiplerine (TL %)			
2) İmtiyazlı Hisse Senedi Sahiplerine (TL %)			
D-HİSSE BAŞINA TEMETTÜ			
1) Adi Hisse Senedi Sahiplerine (TL %)			
2) İmtiyazlı Hisse Senedi Sahiplerine (TL %)			

* İşletmeler, belirlenen büyüklüklerine göre bin, milyon, milyar yada trilyon olarak rakamlarını göstereceklerdir

Kaynak: 1 no'lu sıra Muhasebe sistemi Uygulama Tebliği

1.5. Finansal Analiz Türleri

Analiz 3 bölümden oluşmaktadır. Analiz yapanın durumuna göre, içerik açısından ve yapılma amacına göre ayrılmaktadır.

1.5.2.1 Analiz Yapanın Durumuna Göre Mali Analiz

İşletme içi yönetimin gerçekleştirdiği iç analiz, bağımsız denetçiler tarafından gerçekleştirilen dış analiz olmak üzere 2 gruba ayrılmaktadır.

1.5.2.1.1 İç Analiz

İşletmede görev yapan, iç denetçiler, muhasebeciler ve diğer finans personelleri tarafından yapılan analiz türüdür. Finansal tablolar gibi her türlü belgelerden yararlanılarak yapılmaktadır. İşletme içindeki personeller işletmenin performansını, göstergelerini ve iyileştirmelerini kolayca analiz etmektedir (Durmuş ve Arat, 1997:120).

1.5.2.1.2 Dış Analiz

İşletme dışındaki kişiler tarafından finansal tabloların incelenip analiz yapılarak raporlar sunulmasına dış analiz denir. İşletmeler hangi bilgileri paylaşıyorsa dış analizi yapacak kişi o bilgilerden yola çıkarak analizi gerçekleştirir (Durmuş ve Arat, 1997:120).

1.5.2.2. İçerik Açısından Finansal Analiz Türleri

Bu analiz türleri de statik ve dinamik analiz olmak üzere 2 gruba ayrılmaktadır.

1.5.2.2.1 Statik Analiz

İşletmelerin belirli dönem ve tarihteki durumunu ortaya koyan analiz türüdür. İşletmelerin özellikle varlık, finansman ve faaliyet durumunu analiz ederek sonuçlar çıkarmaktadır. Oran ve yüzde yöntemlerinden yararlanılır (Karademir, 2016:275)

1.5.2.2 Dinamik Analiz

Şirketlerin birden çok dönemine ait araştırmaların yapıldığı analiz türüdür. Özellikler yıllar bazından işletmelerin karşılaştırılmalı olarak rakip firmalarla analiz ve yorumları yapılmasına olanak sağlanır (Karademir, 2016:275).

1.5.2.3 Yapılma Amacı Açısından Analiz Türleri

1.5.2.3.1 Kredi Analizi

İşletmelere kredi sağlayan kuruluşlar, işletmelerin kısa vadeli borç ödeyebilme yükümlülüğünü göz önüne alarak finansal tablolara ve buna ek nakit akış tablolarına bakarak finansman desteği sağlamaktadır. İşletmenin verimliliğinin artırılması hedeflere ne şekilde ulaşacağının belirlenmesinde önemlidir (Akıncı ve Erdoğan 1996 :221).

1.5.2.3.2 Yönetim Analizi

İşletmenin karlılık, verimlilik durumlarının işletme içi yöneticiler tarafından incelenmesi işletmeyi başarıya götürecektir yolların belirlenmesinde, uzun vadeli hedeflere ulaşmayı stratejik olarak değerlendirilen bir analiz türüdür (Gücenme, 1999:21)

1.5.2.3.3 Yatırım Analizi

İşletmenin uzun vadeli olarak planladığı yatırım yapmayı düşündüğü ve bunları uzun vadeli kaynaklarla finanse edilebildiğini düşündüğü, kâr payı dağıtım politikalarını gözeterek işletmenin hisse senetlerine yatırım yapması gibi değerlendirdiği analiz türüdür (Apak ve Demirel, 2010:103)

1.5.3 Finansal Analiz Yöntemleri

İşletmenin finansal tablolar üzerinden gerçekleştirdiği önemli bilgiler elde edildiği analitik araç ve tekniklere ihtiyaç vardır. Bu tekniklerden bazıları şunlardır. Yatay analiz, Trend Analizi, Dikey analiz ve Oran analizidir.

1.5.3.1. Eğilim Yüzdeleri Metodu (Trend Analizi)

Şirketlerin finansal durumunu finansal tablolardan yararlanarak gerçekleştirdiği birbirleri ile ilişkili olduğu kalemlerin göstermiş oldukları eğilimleri karşılaştırmasıyla ortaya koyan analiz yöntemidir (Akıncı ve Erdoğan, 1995:242). Trend analizde baz yıl belirlenir. Bu yıla oranla diğer yılların analizleri yapılır. Finansal tablolardaki artış ve azalışların, değişimlerin belirlenmesiyle ortaya çıkmaktadır (Çömlekçi, 2004:203).

1.5.3.2 Karşılaştırmalı Tablolar Analizi (Yatay Analiz)

Finansal tabloların karşılıklı olarak 2 veya daha fazla yıla imkân tanıyan bir analiz türüdür. İşletmenin performansını ve verimliliğini öne çıkarmaktadır. Finansal tablolarda incelenen kalemler zaman içerisindeki değişikliklerini gözlemleyebilmektedir. Bu analiz faaliyet sonuçlarında verimliliklerinde meydana gelen gelişmeleri ortaya koymaktadır (Koç,1975:80).

1.5.3.3 Yüzde Metodu ile Analiz (Dikey Analiz)

Finansal tablolardaki bilanço analizi yapılırken tüm varlık yükümlüklerine, gelir tablosunu analiz ederken net satış tutarlarına bakılarak sonuçların çıkarıldığı analiz türüdür. Bu analiz türünde tek bir döneme ait finansal tablolar incelenir. Toplam varlıkların, toplam yükümlükler ve öz kaynaklar içerisindeki önemi görülmektedir (Ramagopal,2008;38).

Bilançodaki toplam aktif ve pasifler 100 olarak kabul edilir. Aynı şekilde gelir tablosunda ise, net satışlar 100 olarak kabul edilmektedir (Durmuş ve Arat, 1997:163).

1.5.3.4. Oran Analizi

Oranlar, işletmelerin performansı hakkında bilgi veren finansal verilerin özetlenmesini sağlayan matematiksel işlemlerdir. Oranları tek başına kullanarak

herhangi bir yargıya varılmaz. İşletmenin iyi veya kötüye yönelik nihai bir sonuç alınamaz.

“Oran terimi birbiriyle ilişkili iki terimi iki faktör arasındaki sayısal ilişkiyi belirtir. Wixon, Kell ve Bedford “Muhasebecinin el kitabı” adlı kitaplarında oranı “İki sayı arasındaki niceliksel ilişkinin bir ifadesi” olarak tanımlamaktadır. Oran analizleri, işletmelerin finansal performansına ilişkin bilgileri analiz ederek işletmenin yönetim ve kullanıcılarına yönelik bilgiler vermektedir (Periasamy, 2010:234).

Oran analizi, finansal tabloların incelenmesinde ve yorumlanmasında faydalı bir olgudur. Şirketlerin sağlıklı ilerleyebilmesine yol göstermektedir. İşletmenin geçmiş performansını göz önüne alarak gelecekteki durumlarını saptamada yardımcı olmaktadır (Thukaramrao, 2007:245).

Finansal tablolardaki kalemleri inceleyerek sayısal ilişkilerin belirlenmesine, yorumlanmasına olanak sağlamaktadır.

Oranlar, 5 ana bölümden oluşmaktadır. Bunlar;

1. *Likidite Oranları*
2. *Faaliyet Oranları*
3. *Karlılık Oranları*
4. *Mali Yapı Oranları*
5. *Piyasa Oranları*

1.5.3.4.1 Likidite Oranları

Likidite oranları işletmenin kısa vadeli borç yükümlüğünü ölçer. İşletmenin kaynak tarafında yer alan kısa vadeli yükümlülüklerin ödeme gücüne ilişkin bilgi vermektedir.

İşletmenin likit varlıklarını kontrol eder. Nakit ihtiyacının ne kadar kısa sürede işletmeye döneceğini göstermektedir. İşletme kısa vadeli borçlarını ödeyebilmek ve sıkıntıya düşmemek için dönen varlıklarını dengede tutması gerekmektedir. Bu analiz bu dengeyi sağlamak için kullanılmaktadır. Dönen varlıklarla ile kısa vadeli yabancı kaynaklar arasındaki fark işletmenin net işletme sermayesini göstermektedir (Karapınar ve Zaif, 2016:252).

Net işletme sermayesinin pozitif olması beklenmektedir. Negatif olduğu durumda işletme kısa vadeli borçlarını ödemede yetersiz olduğu düşünülmektedir. Likidite analizinde 3 temel oran kullanılmaktadır. Bunlar;

- *Cari Oran*
- *Asit Test Oranı*
- *Nakit Oran*
-

Tablo 8: Likidite Oranları

Likidite Oranları	
Cari Oran	Dönen Varlıklar / Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar
Net Çalışma Sermayesi	Dönen Varlıklar – Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar
Asit Test Oranı	(Dönen Varlıklar – Stoklar) / Kısa vadeli yabancı kaynaklar
Nakit Oranı	(Hazır Değerler + Menkul Kıymetler) / Kısa vadeli yabancı kaynaklar

Kaynak: (Karapınar ve Zaif, 2016:252)

1.5.3.4.1.1 Cari Oran

Cari oran, işletmenin finansal tablosunun (bilanço) varlık kısmında yer alan dönen varlıklar kaleminin yine bilançonun kaynak kısmındaki kısa vadeli yabancı kaynaklar kalemine oranlanmasıyla bulunmaktadır. Cari oran kısa vadeli yükümlüklerin dönen varlıklarıyla ödenmesi durumunu belirtmektedir (Arora, 2009:110).

Oran, işletmenin net işletmeyle hesaplırsak daha sağlıklı sonuçlar elde edilecektir. Cari oranın genelde 2 olması tercih edilmektedir. Ancak 1,5 çıktığı durumlarda da yeterli görülmektedir. Sektöre göre değişkenlik göstermektedir. 2'nin üzerindeki cari oran bazı işletmelerde iyi karşılanmamakla birlikte bazılarında ise olumlu düşünülmektedir (Düzyakın, 2014:71).

1.5.3.4.1.2 Asit Test Oranı

Oran, bilançodaki stoklar kalemini eklemeyen dönen varlık kaleminin kısa vadeli borçlara oranlanmasıyla bulunmaktadır. Stokların nakit ihtiyacına dönüştürülmesinin dönen varlıklara oranla fazla zaman almasından dolayı stoklar düşülmektedir (Aytürk ve diğerleri, 2006:51).

Asit test oranı, genel olarak 1 olması tercih edilmektedir. Stok temin etmeyen işletmelerde bu anlam ifade olanağı sağlamamaktadır (İltir, 2014:169)

1.5.3.4.1.3 Nakit Oranı

Oranda, işletmenin Dönen varlık kalemlerinde bulunan hazır değerlerin yine dönen varlıklardaki menkul kıymetlerin birlikte toplanarak kısa vadeli yabancı kaynaklara bölünmesiyle elde edilmektedir. Genel olarak 0,20'nin altına azalmaması öngörülmektedir. Oranın 1 üzerine kadar olması tercih konusudur. Oranın fazla çıkmış olması nakittin iyi yapılmadığının göstergesidir. İşletme elindeki nakit iyi kullanamamaktadır (İltir, 2014:169).

1.5.3.4.2. Faaliyet Oranları

İşletmenin asıl faaliyeti sonucu elde etmiş olduğu gelirlere istinaden oranlanan ve faaliyetleri sonucu elde etmiş olduğu gelirlerin tamamının gösterildiği bir orandır.

Tablo 9: Faaliyet oranları

Faaliyet Oranları	
Alacak Devir Hızı Oranı	$\text{Net Satışlar} / (\text{Kısa Vadeli Ticari Alacaklar} + \text{Uzun Vadeli Ticari Alacaklar})$
Stok Devir Hızı Oranı	$\text{Satışların Maliyeti} / [(\text{Önceki Yıl Stok} + \text{Cari Yıl Stok}) / 2]$
Stok Bekleme Süresi	$360 \text{ (veya } 365) / \text{Stok Devir Hızı}$
Borç Devir Hızı Oranı	$\text{Satışların Maliyeti} / (\text{Kısa Vadeli Ticari Alacaklar} + \text{Uzun Vadeli Ticari Alacaklar})$
Borçların Ortalama Ödeme Süresi	$360 \text{ (veya } 365) / \text{Borç Devir Hızı}$
Çalışma Sermayesi Devir Hızı Oran	$\text{Net Satışlar} / \text{Dönen Varlıklar}$

Duran Varlıklar Devir Hızı Oranı	Net Satışlar / Duran Varlıklar
Aktif Devir Hızı Oranı	Net Satışları / Varlık (Aktif) Toplamı
Öz Kaynaklar Devir Hızı Oranı	Net Satışlar / Öz Kaynaklar
Net Çalışma Sermayesi Devir Hızı Oranı	Net Satışlar / (Dönen Varlıklar- Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar)

Kaynak: (Karaalioglu ve Eren, 2012:170)

1.5.3.4.2.1 Alacak Devir Hızı Oranı

Bu oranda alacakları alma sürelerini ve ne kadar zamanda döneceğini gösteren orandır. Bilançodaki ticari alacakların likiditesini ve kalitesini belirlemeye yarayan oranlardır (Savcı M., 2017, s.199).

1.5.3.4.2.2 Stok Devir Hızı Oranı

Stok devir hızı oranı işletmenin stoklarını ne kadar zaman içerisinde sattığını ortaya koyan orandır (Yaslıdağ B., 2016, s.80).

Stok devir hızı ne kadar fazla olursa o kadar aktif stok yönetimi yapıldığını göstermektedir. Bu durum işletmelerin rakip firmalara karşı daha üstün olduğunun göstergesidir (Savcı M., 2017, s.201).

“Stok devir hızını etkileyen faktörleri şöyle sıralanabilir”; (Yaslıdağ B., 2016, s.80-81)

- “Satış Hacmi”
- “Mamul talebi ve hammadde temininin dönemselliği”
- “Üretimin sipariş sonucu yapıyor olması”
- “Grev olasılığının varlığı”
- “Malların bozulmadan korunabilme özelliği”
- “Depolama imkanlarının boyutu”
- “Kaynak maliyeti ve finansman olanakları”

- “Satış fiyatlarına ilişkin beklentiler”
- “Satış kanallarının sayısı, işlevselliği”
- “Üretim çeşitliliği”

1.5.3.4.2.3. Duran Varlık Devir Hızı Oranı

Bilançodaki duran varlık kalemlerinden maddi duran varlıkların ne yönde aktif olarak kullanıp kullanılmadığını analiz etmeye yarayan orandır (Çetiner, 2010:160).

Oranın yüksek çıkması maddi duran varlıkların daha etkin kullandığının göstergesidir. Bu oranın standart bir göstergesi olmamakla birlikte genelde büyük sanayi kuruluşlarında 5 olması tavsiye edilmektedir (Akdoğan N., Tenker N., 2010, s.667).

1.5.3.4.2.4. Aktif Devir Hızı Oranı

İşletmelerin sermaye fazlalıklarının göstergesi olarak varlık kullanımındaki kapasitesini ölçmeye yarayan net satışların varlık toplamına bölünmesiyle ifade edilmektedir (Akgüç 2017:585).

1.5.3.4.2.5 Öz kaynak Devir Hızı Oranı

Net satışların ortalama öz kaynaklara bölünmesiyle elde edilmektedir. Oranın yüksek olması öz kaynakların kapasitesinin yüksek olduğunu göstermektedir. Normalin üstünde olması ise öz kaynakların var olmadığı durumlarda, varlık finansmanında ağırlıklı olarak yabancı kaynakların kullanıldığını göstermektedir (Sevim Ş. Önce S., 2013:73).

1.5.3.4.2.6 Net İşletme Sermayesi Oranı

Bu oran işletmenin sermayesinin ne derece etkin kullanıldığını göstermektedir. Oranın yüksek olması olumlu olarak değerlendirilmekte bu yüksekliğinde yetersiz olduğunu da gözden kaçırmamak gerekmektedir (Düzakın; 2014:75).

1.5.3.4.3. Karlılık Oranları

Tablo 10: Karlılık Oranları

Kârlılık Oranları	
Brüt satış karlılığı oranı	Brüt Satış Karı / Net Satışlar
Faaliyet Karlılığı	Faaliyet Karı / Net Satışlar
Net Karlılık Oranı	Net Kar / Net Satışlar
Öz kaynakların Karlılığı Oranı	Net Kar / Öz kaynaklar
Aktif Karlılığı Oranı	Net kar (vergi sonrası kar) / varlık(aktif) toplamı

Kaynak: (Şamiloğlu ve Akgün, 2010:278)

1.5.3.4.3.1 Brüt Satış Karlılığı Oranı

Ticari işletmede satışı yapılan ürünlerin satış ücretleriyle brüt satış karının net satışlardaki değerini gösteren orandır. Net satışların ne kadarlık oranının olduğunu göstermektedir. Bu orandaki yeterlilikler şirketlerin daha önceki yıllardaki durumunu ve piyasadaki ortalamasını ortaya koymaktadır.

1.5.3.4.3.2 Faaliyet Karlılığı Oranı

Şirketlerin faaliyetlerinden ne kadar karlı olduğunu ortaya koyan orandır. Oranın fazla olması şirketlerin avantajına olan bir durumdur. Bu oranın yeterliliği işletmenin geçmiş yıllardaki ortalamasına göre değerlendirmektedir.

1.5.3.4.3.3. Net Karlılık Oranı

Şirketlerin faaliyetlerinin karlı olan durumlarına işaret edilen, şirketlerin bu süreçte var olduğu politika ve aldığı kararların sonuçlarını gösterir. Oranın fazla olması olumlu olarak görülür, değerlerin var olmasının sebebidir (Arat E., Çetin A., (2011), s.134).

1.5.3.4.3.4. Öz Kaynak Karlılığı Oranı

Oranın şirketler tarafından sermaye karlılıklarını ölçmede işe yarayan uygulama olmasıdır. Sürekli kullanılmakta olan karlılık oranlarından biridir (Gençoğlu Ü., (2014), s.104)

1.5.3.4.3.5. Aktif Karlılığı Oranı

Oran, aktiflerin işletmede ne ölçüde karlı kullanıldığını belirlemek için hesaplanır (Çabuk A., Lazol İ, (2016). s.228).

1.5.3.4.4. Finansal Yapı Oranları

Tablo:11 Finansal yapı oranları

Finansal Yapı Oranları	
Finansal Kaldıraç Oranı	Toplam Yabancı Kaynaklar / Varlık (Aktif) Toplamı
Öz sermaye Oran	Öz kaynaklar / Varlık (Aktif) Toplamı
Finansman Oranı	Öz kaynak / Toplam Yabancı Kaynaklar
Kısa Vadeli Yabancı Kaynakların, Toplam Kaynaklara Oran	Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar / Toplam Yabancı Kaynaklar
Uzun Vadeli Yabancı Kaynakların, Toplam Kaynaklara Oran	Uzun Vadeli Yabancı Kaynaklar / Toplam Yabancı Kaynaklar
Maddi Duran Varlıkların, Öz sermayeye Oranı	Maddi Duran Varlıklar / Öz kaynaklar
Oto finansman Oran	Kar Yedekleri- Geçmiş Yıl Zararları) / Öz kaynaklar
Duran Varlıkların, Öz Kaynaklara Oranı	Duran Varlıklar / Öz kaynaklar

Kaynak: (Şamiloğlu ve Akgün, 2010: 280).

1.5.3.4.4.1. Finansal Kaldıraç Oranı

Oranın yabancı kaynaklarla düzenlendiği oranın yüksek riski spekülasyon boyutlarının anlamı kredi sağlayanları açısından emniyet düzeyinin düşük olduğunu şirketlerin faiz ve borçlarını ödeyememe sebebiyle özellikle küçük işletmelerin kaynaklarını oluşturmada öz sermaye karlılık oranlarını düzenlemekte bu oranları

yükselmekte finansal olguların sağlanmasında olumlu etkilerini görülmektedir (Akgüç Ö., 2017, s.554)

1.5.3.4.4.2. Öz kaynak Oranı

Şirket varlıklarının finansmanı konusunda oranın ne kadarının işletme sahiplerine ne kadarının ortaklara dağıtılıp finanse edileceği ile ilgilidir (Yaslıdağ B., (2016), s.78).

1.5.3.4.4.3. Finansman Oranı

Bu oranda finansal öz sermaye kaynakların yabancı borç ve kaynakları bölünmesiyle ortaya çıkıp hesaplanmasıyla yapılmaktadır

Bu oranda genel olarak 1 seviyelerinde olması kabul görmektedir. Bu oranında küçük olduğu durumlarda kredi veren firmalar açısından önem arz ettiğini yüksek yatırımlarda bulunulduğunu göstermektedir. Şirketler bu faiz fazlalıklarından ötürü yükümlülük altına girmektedir (Çetiner E., (2010), s.154).

1.5.3.4.4.4. Kısa Vadeli Yabancı Kaynakların Toplam Kaynaklara Oranı

Oranın aktif ya da pasif toplamlarına bölünmesiyle kısa vadeli yabancı kaynaklarına oranlanmasıyla bulunmaktadır.

1.5.3.4.4.5. Uzun Vadeli Yabancı Kaynakların Toplam Kaynaklara Oranı

Bu oranda yabancı kaynakların ne kadarlık sürede ödemeleri karşıladığına yönelik Oranın yüksekliği uzun vadeli borçların işletmenin kullandığı kaynaklar arasında oransal olarak daha fazla yer kapladığını ifade eder (Akdoğan N., Tenker N., (2010), s.656)

1.5.3.4.4.6. Duran Varlıkların Öz Kaynaklara Oranı

Duran varlıklarda öz kaynaklar ile ilişki kurulmasına istinaden yabancı kaynaklardan ne kadar yararlandırıldığını ortaya koymaktadır. Öz kaynaklar yalnız başına duran varlıklarla finanse edilemiyorsa yabancı kaynak kullanımını zorunlu hale gelecektir.

1.5.3.4.5. Piyasa Oranları

Tablo 12: Piyasa Oranları

Fiyat Kazanç Oranı	Hisse Senedi Borsa Fiyatı / Hisse Başına Kar Payı
Temettü Getirisi	Hisse Başına Kar / Hisse Fiyatı
Piyasa Değeri / Defter Değeri	Hisse Senedi Piyasa Fiyatı / Öz sermaye

1.5.3.4.5.1. Fiyat Kazanç Oranı

Hisse senedine yatırım yapmak isteyen firmaların göz önünde bulundurması gereken oranlardan biridir. Pay senedi ücretleri ile işletmenin ne kadar düzeyde kazanabildiği gücünü ifade etmektedir (Karapınar ve Zaif 2016:393).

1.5.3.4.5.2. Temettü Getirisi

İşletmenin yıllık kazanç karlarının bir kısmını işletme sermayesinde veya yatırımcı ortaklarına dağıtmış olduğu getiri türüdür. Yüksek temettü oranı şirketlerin yükselme kapasitesinin fazla olmadığını, düşük temettüde ise işletmenin büyüme ve yatırım potansiyelinin varlığını öne çıkarmaktadır (Yaslıdağ, 2012:88).

1.5.3.4.5.3. Piyasa Değeri/ Defter Değeri Oranı

Şirketlerin borsadaki değerlerinin, öz kaynaklarının kaç katı olduğunu farkındalığıdır. Pay senedi yatırımcılarına kararlarında (alma, satma ve elde tutma) destek sağlamaktadır (Çabuk A., Lazol İ., (2016), s.234).

1.6. Havayolu İşletmeleri

Havacılık işletmelerine bakıldığında Dünyada ICAO koduna sahip toplam 5000'den fazla havayolu şirketi bulunmaktadır. İngiltere merkezli hava taşımacılığı derecelendirme şirketi Skytrax 2021 yılının en iyi 10 havayolu şirketi arasında Singapur havayolları, Qatar havayolları, Japan Havayolları, Quantas havayolları ve Air France şirketleri arasında yer almaktadır. Dünyanın en iyi kabin ekibi, Japan havayolları ve en iyi uçak eğlence sistemlerinde Türk havayolları ve delta havayolları yer almaktadır. Bu havayolu şirketlerin analizi yapıldığında kaynaklara ulaşılabilirlik açısından 10 havayolu şirketi belirlenmiştir. <https://www.turizmgunlugu.com/2021/09/29/skytrax-2021-en-iyi-havayolu-firmalari/>

1.6.1. Singapur Havayolları

Bayrak taşıyıcı firma olması açısından havayolu şirketi 1947 yılında Malayan havayolları adıyla kurulmuştur. 1972'de Singapur havayolları adını almıştır. 60 farklı noktaya uçuş imkânı sağlayan havayolu şirketi başta Avrupa, Asya, Amerika, Avusturalya ve Afrika noktalarına uçuş sağlamaktadır (https://tr.wikipedia.org/wiki/Singapore_Airlines).

1.6.2. United Havayolları

Birleşik krallık ülkesine ait olan ulusal hizmet veren bir havayolu firmasıdır. İç ve dış hatlarda gerçekleştirilmiş olduğu uçuşlar bayrak taşıyıcı firma olması dolayı en iyi havayolu şirketi olarak belirtilmektedir (http://www.britishairways.com/travel/aboutba/public/en_gb).

1.6.3. Japan Havayolları

1951 yılında 100 milyon yen sermaye ile kuruldu. Ertesi yılın Ekim ayından itibaren bağımsız olarak iç hatlarda tarifeli hava taşımacılığına başladı.

Japonya Hava Yolları Yasasına dayalı olarak, 1 Ekim 1953 itibarıyla mevcut şirket, 1 milyar yen devlet finansmanı ve 1 milyar yen satışla, toplam 2 milyar yen sermaye ile kuruldu (<https://www.jal.com/index.html>)

1.6.4. France Havayolları

Air France KLM hava yolu işletmesi Fransa içerisinde faaliyet gösteren ve ülke içerisinde en iyi hava yolu işletmesi sayılan hava yolu şirkettir (http://www.airfrance.co.uk/GB/en/local/toutsurairfrance/filiale/compagnies_transavia.htm).

1.6.5. Lufthansa Havayolları

1926 yılından itibaren aktif olarak faaliyetlerine devam eden Almanya’da tanınmış hava yolu şirkettir. Lufthansa hava yolu şirketi yarı özel bir kamusal firmadır.

(http://konzern.lufthansa.com/en/html/ueber_uns/geschichte/chronik/index.html).

1.6.6. Qatar Havayolları

1997 yılında hizmetlerine başlayan hava yolu işletmesi 6 kıtanın hepsine uçuş gerçekleştiren en genç hava yolu olma özelliğini taşımaktadır. Katar Devleti’nin başkenti Doha’daki beş yıldızlı merkezimiz Hamad Uluslararası Havalimanı’ndan verilen rakipsiz hizmetlerle 150’den fazla noktaya dayanmaktadır. Hava yolu firması birçok segmentteki müşterilerine uçuş imkânı sunmaktadır(<https://www.qatarairways.com/tr-tr/homepage.html>).

1.6.7. Quantas Havayolları

1920 yılında kurulan bu şirket Avustralya’nın uluslararası hava yolu şirkettir. 1921 yılının mart ayında faaliyetine başlamıştır. 200’e aşkın uçak sayısı ile

Dünya'nın en eski hava yolu şirketi olma özelliğine sahiptir. Skytrax şirketinin 2015 yılının en iyi 10 hava yolu şirketi içerisinde yer almaktadır(<https://www.tarihiolaylar.com/tarihi-olaylar/qantas-airways-qantas-havayollari-600>).

1.6.8. Delta Havayolları

ABD'nin en büyük hava yolu olma özelliği kazanan hava yolu şirketi en eski hava yollarından biridir. Genel merkezi Atlanta, Georgia'dadır. 5400'den fazla uçuş gerçekleştiren 6 kıtada 52 ülkede 325 noktaya uçuş gerçekleştirmektedir. Filo büyüklüğü açısından dünyanın en büyük hava yolu şirketleri arasında ikinci sırada yerini almaktadır (<https://www.delta.com/us/en/about-delta/overview>)

1.6.9. Astana Havayolları

Astana firması 2001 yılının son çeyreğinde kurulmuş ilk uçuşunu 15 Mayıs 2002 yılında gerçekleştirmiştir. Ortak kurulumun %51'lik hissesi Samruk kazına ulusal yardımlaşma fonu'na %49'u ise BAE Systems PLC şirketine aittir. İki ortaklıklar arasında istikrarlı bir şekilde sürdürülmüştür (<https://airastana.com/global/en-us/About-Us/Overview/History>).

1.6.10. Türk Havayolları

Havacılık sektörünün bayrak taşıyıcı en önemli yer sahibi olan THY 1933 yılında kurulduğu ilk başladığı yıllarda 5 uçak ile faaliyet göstermeye başlamıştır. 2018'e geldiğinde bu sayı 300 uçak filosuna kadar büyüme kaydetmiştir. Türkiye'nin yanı sıra Dünyada yer alan büyük havayolları firması arasına girmiştir.

Türk havayolları ortaklık yapısı yönetim anlayışında aldıkları stratejik kararlar 2013 yılında Türk sivil havacılık bünyesinde tarihindeki en büyük uçak alımını gerçekleştirmiştir (<https://www.turkishairlines.com/tr-tr/basin-odasi/hakkimizda>).

İKİNCİ BÖLÜM

ARAŞTIRMA YÖNTEMİ

2.1 Çok Kriterli Araştırma Modeli (TOPSİS)

İşletmelerin git gide artan rekabet ortamında varlıklarını sürdürebilmesi için sürekli olarak başarıların artırılması için en iyi kararları verme gerekmektedir. Bununla alakalı olan problemlerin çözümünde çok kriterli karar verme yöntemlerine çözüm aranmaktadır.

Çok kriterli araştırma yönteminin başında “TOPSİS” yöntemi gelmektedir. İngilizce olarak, “Technique for Order Preference by Similarity to Ideal Solution” olarak geçen bu teknik “Hwang ve Yoon (1981)” tarafından geliştirilmiştir. Bu yöntemle ideal pozitif çözüme en yakın ve negatif ideal çözüme en uzak mesafelerdeki alternatiflerin belirlenmesi yer almaktadır (Dumanoğlu ve Ergül, 2010: 105-107; Mahmoodzadeh vd., 2007: 336-337).

Uygulamada karar vericiler yarar sağlayacak ve riskten en yüksek durumların kararını alınmasına çalışırlar. Bu durumlarda ideal ve negatif ideal çözümlerin referans noktası belirlenmesi gerekmektedir.

Birçok kriter yöntemi kullanılmasına rağmen TOPSİS yöntemi geçmişten günümüze uzanan dünyada farklı alanlarında kullanılmaktadır. Özellikle enerji sektörü ve havayolları şirketlerinin finansal performanslarını incelemede, ulaştırma sektörlerinde bu yöntem tercih edilmektedir (Wang Yu-Jie,2009;2424-2432).

Hava yolu şirketlerinin analizi çalışmalarında Feng ve Wang (2000) Tayvan bölgesinde faaliyet gösteren beş hava yolu şirketlerinin finansal oranlarını dikkate alarak belirledikleri yirmi iki değişken ile TOPSİS yöntemini uygulamışlardır. Bütün bu araştırmaların sonucunda ise finansal oranlara ilişkin etkili sonuca ulaşılmıştır (Feng ve Wang, 2000).

Türk Hisse senetleri yatırım fonları üzerinde araştırma yapan Alptekin ve Şıklar (2009) Topsis yöntemiyle finansal performanslarını incelemiştirler. 2006-2008 yılları arasındaki 12 pay senedi emeklilik yatırım fonlarının performans analizleri yapılmıştır (Alptekin ve Şıklar, 2009).

Türkiye ekonomisiyle ilgili olarak yapılan araştırmalarda Eleren ve Karagül (2008) tarafından 1986-2006 yılları arasındaki finansal performansın TOPSİS yöntemi kullanarak yapılmıştır. Çalışmada başarı sağlayabilmek için 7 ayrı orandan yararlanılmıştır (Eleren ve Karagül, 2008).

Topsis yönteminin amaçları:

Kriterler: Kriterler, kararları dikkate alan bu süreçte en tüm analizler ya da yöntemlere verilen tanımıdır. Karar vericinin değer yargılarına bağlı olarak tanımlanan ve ölçülebilen kriterler, alternatifler en temel özellikleri veya performansının bir ölçüsü olarak tanımlanırlar.

Alternatifler: Çok kriterli bir karar verme probleminde, alternatif (seçenek) aralarından tercih yapılacak hareket biçimleridir. Karar vericinin amacına göre alternatiflerden en uygun olanı seçilir veya alternatifler amaca uygun olarak en iyiden en kötüye doğru sıralanırlar.

Amaçları: Kriterlerdeki bir değişiklikten beklenen sonuçları veya değer bir deyişle karar vericilerin kriterler doğrultusundan ortaya çıkmasını istedikleri gelişimin yönünü ifade eder.

2.1.1. Topsis Yöntemleri

Topsis yöntemi 6 ana sıralamadan meydana gelen süreçleri ile belirlenmektedir.

Bunlar;

1. Karar matrisinin oluşturulması
2. Standart karar matrisinin oluşturulması
3. Ağırlıklı Standart karar matrisinin oluşturulması
4. İdeal (A^*) ve Negatif İdeal (A_-) çözümlerin oluşturulması
5. Ayırım ölçülerinin hesaplanması
6. İdeal çözüme göreli yakınlığın hesaplanması

2.1.1.1. Karar Matrisinin Oluşturulması

Topsis yönteminin 1. aşaması olan karar matrisi oluşturmaktadır. Karar matrisinde satırlar ve sütunlar karar vermede değerlendirecek faktörler arasında yer almaktadır. Bu adımda kriterler ağırlık ölçümlerini ortaya konarak hesaplanır ve matris formatında ifade edilmektedir.

A_i : Muhtemel Alternatifler

X_j : Alternatif performansa ait kriterler $J=1$ 'den n 'e kadar

X_{ij} : Her kriter değerine ilişkin, her alternatifin performans derecesini gösteren değer

Şekil 1: Karar Matrisi

$$D = \begin{matrix} A_1 \\ A_2 \\ \vdots \\ A_i \\ \vdots \\ A_m \end{matrix} \begin{bmatrix} X_{11} & X_{12} & \cdots & \cdots & X_{1j} & X_{1n} \\ X_{21} & X_{22} & \cdots & \cdots & X_{2j} & X_{2n} \\ \vdots & \vdots & \cdots & \cdots & \vdots & \vdots \\ X_{i1} & X_{i2} & \vdots & \vdots & X_{ij} & X_{in} \\ \vdots & \vdots & \cdots & \cdots & \vdots & \vdots \\ X_{m1} & X_{m2} & \cdots & \cdots & X_{mj} & X_{mn} \end{bmatrix}$$

Kaynak: Afyon Kocatepe Üniversitesi, İ.İ.B.F. Dergisi (C.X II, S I, 2011)

Şekil 2: Karar Matrisi Formülü

$$r_{ij} = \frac{X_{ij}}{\sqrt{\sum_{i=1}^m X_i^2}}, \quad i=1, \dots, m; j=1, \dots, n.$$

Kaynak: Afyon Kocatepe Üniversitesi, İ.İ.B.F. Dergisi (C.X II, S 2, 2011)

2.1.1.2 Standart Karar Matrisinin Oluşturulması

Bu matris içerisinde yer alan kriterlere ait olan değerlerin toplamının karekökü (sütündeki değerlerin karelerinin toplamı) alınarak sonrasında ilgili bileşene bölünerek karar matrisi elde edilir. Matristeki bir elemanın değeri sıfır ise ilgili elemanın standart karar matrisindeki değeri de sıfırdır. Aşağıdaki gibi tanımlanmaktadır.

Şekil 3: Standart karar matrisi formülü

$$r_{ij} = \frac{X_{ij}}{\sqrt{\sum_{j=1}^n X_{ij}^2}}$$

Kaynak: Afyon Kocatepe Üniversitesi, İ.İ.B.F. Dergisi (C.X III, S 3, 2011)

2.1.1.3 Ağırlıklı Standart karar matrisinin oluşturulması

Karar matrisinin üçüncü adımında ise, ağırlıklı standart karar matrisi oluşturulmaktadır. Normalleştirilmiş karar matrisi belirlenen ağırlıklarla çarpılır. □□

Şekil 4: Ağırlıklı Standart Karar Matrisi

$$V = \begin{bmatrix} V_{11} & V_{12} & \cdots & V_{1j} \cdots & \cdots & V_{1n} \cdots \\ \vdots & \vdots & & \vdots & & \vdots \\ V_{i1} & V_{i2} & \cdots & V_{ij} \cdots & \cdots & V_{in} \cdots \\ \vdots & \vdots & & \vdots & & \vdots \\ V_{m1} & V_{m2} & \cdots & V_{mj} \cdots & \cdots & V_{mn} \cdots \end{bmatrix}$$
$$= \begin{bmatrix} W_1 r_{11} & W_2 r_{12} & \cdots & W_j r_{ij} \cdots & \cdots & W_n r_{1n} \cdots \\ \vdots & \vdots & & \vdots & & \vdots \\ W_1 r_{i1} & W_2 r_{i2} & \cdots & W_j r_{ij} \cdots & \cdots & W_n r_{in} \cdots \\ \vdots & \vdots & & \vdots & & \vdots \\ W_1 r_{m1} & W_2 r_{m2} & \cdots & W_j r_{mj} \cdots & \cdots & W_1 r_{mn} \cdots \end{bmatrix}$$

Kaynak: Afyon Kocatepe Üniversitesi, İ.İ.B.F. Dergisi (C.X III, S 4, 2011)

2.1.1.4 İdeal (A*) ve Negatif İdeal (A) çözümlerin oluşturulması

Bu matris adımında, pozitif ideal çözüm kümesi $v^* = \{v_1^*, v_2^*, \dots, v_m^*\}$ negatif ideal çözüm kümesi $v^- = \{v_1^-, v_2^-, \dots, v_m^-\}$ olarak tanımlanmaktadır.

2.1.1.5 Ayırım ölçülerinin hesaplanması

Bu adımda karar Öklid yaklaşımı benimsenir. Pozitif ideal ve negatif ideal çözümlerin bulunması için uzaklık değerleri belirlenir.

Şekil 5: Ayırım ölçüleri formülü

$$S_i^+ = \sqrt{\sum_{j=1}^n (V_{ij} - V_j^*)^2} \quad i=1, \dots, m$$

$$S_i^- = \sqrt{\sum_{j=1}^n (V_{ij} - V_j^-)^2} \quad i=1, \dots, m$$

Kaynak: Afyon Kocatepe Üniversitesi, İ.İ.B.F. Dergisi (C.X III, S I, 2011)

2.1.1.6 İdeal çözüme göreli yakınlığın hesaplanması

Karar yönteminin son adımında ise, göreli yakınlık katsayılarının hesaplanmasında pozitif ideal ve negatif ideal çözüm değerlerinden uzaklıklar kullanılır.

Şekil 6: Göreli yakınlığın formülü

$$C_i^* = \frac{S_i^-}{S_i^+ + S_i^-} \quad i=1, \dots$$

Kaynak: Afyon Kocatepe Üniversitesi, İ.İ.B.F. Dergisi (C.X III, S I, 2011)

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ULUSLARARASI HAVAYOLU İŞLETMELERİNİN FİNANSAL PERFORMANSLARININ TOPSİS YÖNTEMİ İLE DEĞERLENDİRİLMESİ

3.1 Araştırmanın Amacı

Araştırmanın amacı, Uluslararası havayolları işletmelerinin 2021 yılı son dönemine ait finansal tablolarının incelenmesi, performanslarını değerlendirilmesi ve havayolu işletmelerinin karlılık durumlarının belirlenmesi ve 10 uluslararası hava yolu işletmesi arasında kıyaslama yapılarak en iyi performanstan en kötüsüne doğru sıralama yapılmasıdır.

3.2. Veri Kaynaklarının Belirlenmesi

Uluslararası havacılık sektörlerinde faaliyet gösteren havayolu işletmelerinin web sayfalarının mali analiz kısımlarının finansal dokümanlarından yararlanılması, araştırması yapılan havayolu şirketlerinin bilanço ve gelir tablosu kalemlerinin incelenerek finansal analiz doğrultusunda oranlanarak sonuca varılması hedeflenmiştir.

3.3. Veri Toplama Süreci ve Analizinde Kullanılan Yöntemler

Veri toplama sürecinde tez araştırmasına konu olan hava yolu işletmelerinin finansal veri kaynağının uluslararası havacılık işletmelerinin internet sitelerinden alınan yıllık finansal verileri ve raporları araştırılarak toplanması sağlanmış 10 uluslararası havayolu işletmelerinin 2021 son dönemlerine ait bilanço ve gelir tablosu kalemleri tek tek incelemiştir. Bu incelemeler sonucunda finansal analiz yöntemlerinden olan oran analizlerinden yararlanılmış,

6 aşamadan oluşan TOPSİS yöntemine uygulanarak hangi havayolunun en iyi performans gösterdiği işletmeler tespit edilerek karlılık durumları ölçülmeye çalışılmıştır.

3.3.1. Oran Analizleri

Bu araştırma yönteminde 8 adet oran analizi yöntemi kullanılmıştır. Bunlar;

Tablo 13: Oran Analizleri

Likidite Oranları	Faaliyet Oranları	Finansal Oranlar	Karlılık Oranları
<ul style="list-style-type: none">• Cari Oran• Likidite Oranı• Nakit Oran	<ul style="list-style-type: none">• Sabit Devir Hızı Oranı• Toplam Aktif Devir Hızı	<ul style="list-style-type: none">• Borç ve Toplam Aktifler Oranı	<ul style="list-style-type: none">• Net Kar Marjı• Öz sermaye Karlılığı

Kaynak: Yörük, N.2011 Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi

Oran analizinde kullanılan ağırlık değerleri şunlardır:

Tablo 14: Oran Analizi Ağırlık Değerleri

<u>Oranlar</u>	<u>Ağırlık Değerleri</u>
Cari Oran	0,13
Likidite Oranı	0,12
Nakit Oran	0,1
Sabit Devir Hızı Oranı	0,15
Toplam Aktif Devir Hızı	0,15
Borç ve Toplam Aktifler Oranı	0,11
Net Kar Marjı	0,11
Öz sermaye Karlılığı	0,09

Kaynak: Ömürbek, V., & Kınay, Ö. GB (2013). *Havayolu tüketicileri endüstrisindeki en iyi yöntemlerle finansal performans değerlendirilmesi. Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 18 (3), 11

Tablo 15: Havayolu İşletmelerinin Oran Analizleri

	Hava yolları	Oranlar							
		Cari Oran	Likidite oranı	Nakit Oran	Sabit Aktif	Toplam Aktif	Borç-Top.	Net kar Marjı	Öz sermaye
1	Singapur	2,72	2,68	2,32	0,24	0,07	0,16	-0,21	-0,03
2	United Airlines	1,37	1,35	1,15	0,07	0,02	0,25	-0,40	-0,09
3	Japan Airlines	1,19	1,13	0,89	0,56	0,00	0,53	-0,56	0,00
4	France Airlines	1,02	0,97	0,55	0,49	0,16	1,12	-0,61	-0,82
5	Lufthansa	0,85	0,81	0,48	0,36	0,12	-0,03	-0,36	-0,04
6	Katar Airlines	1,15	1,11	0,88	0,55	0,21	0,56	-0,26	-0,24
7	Quantas Airlines	0,45	0,41	0,32	1,10	0,33	0,97	-0,19	-2,14
8	Delta Airlines	0,76	0,74	0,54	0,66	0,13	0,95	-0,04	-0,11
9	Air Astana	1,01	0,87	0,73	0,61	0,21	0,94	0,15	0,58
10	THY	0,76	0,72	0,42	0,63	0,25	0,76	0,10	0,11

3.3.2. Topsis Yöntemi

Topsis karar verme yöntemlerinde 4 aşamadan oluşan karar matrislerinden yararlanılmıştır.

Denklem Tablosu:

Tablo 16: Denklemler Tablosu

DENKLEMLER TABLOSU				
Normalize Edilmiş Karar Matrisi	Ağırlıklı Normalize Edilmiş Karar Matrisi	İdeal ve Negatif İdeal	Ayrım Ölçülerinin Hesaplanması	İdeal Çözüme olan Görelî uzaklık Hesaplanması
$\bar{X}_{ij} = \frac{X_{ij}}{\sqrt{\sum_{j=1}^n X_{ij}^2}}$	$(\sum_{j=1}^n w_j = 1)$	$V_j^+ = [\max v_{ij}]$ $V_j^- = [\max v_{ij}]$	$S_i^+ = \sqrt{\sum_{j=1}^n (v_{ij} - v_j^+)^2}, i$	$C_i^* = \frac{S_i^-}{S_i^+ + S_i^-}$ $i=1, \dots,$

Araştırmada kullanılan havayolu şirketleri şunlardır.

- 1. Singapur
- 2. United Airlines
- 3. Japan Airlines
- 4. France Airlines
- 5. Lufthansa
- 6. Katar Airlines
- 7. Quantas Airlines
- 8. Delta Airlines
- 9. Air Astana
- 10. Türk Hava Yolları

Tablo 17: Normalize Edilmiş Karar Matrisi

Normalize Edilmiş Karar Matrisi								
Hava yolları	Cari Oran	Likidite oranı	Nakit Oran	Sabit Aktif Devir Hızı	Toplam Aktif devir hızı	Borç-Top. Aktifler Oranı	Net kar Marjı	Öz sermaye karlılığı
Singapur	0,6765	0,6904	0,7369	0,1293	0,1274	0,0689	-0,1982	-0,0113
United Airlines	0,3401	0,3464	0,3668	0,0359	0,0266	0,1108	-0,3749	-0,0371
Japan Airlines	0,2965	0,2902	0,2817	0,2994	0,0002	0,2328	-0,5196	-0,0001
France Airlines	0,2544	0,2492	0,1760	0,2652	0,2871	0,4881	-0,5644	-0,3462
Lufthansa	0,2126	0,2085	0,1522	0,1946	0,2192	-0,0119	-0,3341	-0,0188
Katar Airlines	0,2859	0,2854	0,2786	0,2940	0,3629	0,2458	-0,2423	-0,1004
Quantas Airlines	0,1124	0,1067	0,1003	0,5923	0,5824	0,4232	-0,1732	-0,8970
Delta Airlines	0,1894	0,1907	0,1717	0,3546	0,2293	0,4139	-0,0402	-0,0471
Air Astana	0,2516	0,2242	0,2317	0,3287	0,3677	0,4117	0,1430	0,2437
THY	0,1881	0,1846	0,1345	0,3364	0,4403	0,3317	0,0960	0,0454

3.3.2.1 Normalize Edilmiş Karar Matrisi

Topsis yönteminin ilk aşaması olan bu matriste analizi yapılan oranların normaliz edilmiş karar matrisi uygulanmıştır. Bu matriste 2021 yılı son dönemine ait finansal verilerin oran analiziyle uluslararası havayolu şirketlerinin normaliz edilmiş matris üzerinden incelemesi yapılmıştır.

Yöntemin ilk aşamasında karar yerlerine karşılık gelecek olan değerlendirme faktörlerinin kareleri alınır. Sonra her bir sütuna ait değerler toplanarak karekökü alınır ve normalize yapılmaktadır.

Şekil 7: Normalize Edilmiş karar matrisi formülü

$$\bar{X}_{ij} = \frac{x_{ij}}{\sqrt{\sum_{j=1}^n x_{ij}^2}}$$

3.3.2.2 Ağırlıklı Normalize Edilmiş Karar Matrisi

Yöntemimizin ikinci aşamasında, ağırlık karar matrisi oluşturmaktır. Öncelikle bu adımda ağırlık değerleri belirlemek gerekmektedir. Bu matriste her bir oran eşit derecede önemli olduğu için aynı ağırlığa sahiptir.

Tablo 18: Ağırlıklı Normalize Edilmiş Karar Matrisi

Ağırlıklı Normalize Edilmiş Karar Matrisi								
Hava yolları	Cari Oran	Likitide oranı	Nakit Oran	Sabit Aktif Devir Hızı	Toplam Aktif devir hızı	Borç-Top. Aktifler Oranı	Net kar Marjı	Öz sermaye karlılığı
Singapur	0,0879	0,0828	0,0737	0,0194	0,0191	0,0076	-0,0218	-0,0010
United Airlines	0,0442	0,0416	0,0367	0,0054	0,0040	0,0122	-0,0412	-0,0033
Japan Airlines	0,0385	0,0348	0,0282	0,0449	0,0000	0,0256	-0,0572	0,0000
France Airlines	0,0331	0,0299	0,0176	0,0398	0,0431	0,0537	-0,0621	-0,0312
Lufthansa	0,0276	0,0250	0,0152	0,0292	0,0329	-0,0013	-0,0368	-0,0017
Katar Airlines	0,0372	0,0343	0,0279	0,0441	0,0544	0,0270	-0,0267	-0,0090
Quantas Airlines	0,0146	0,0128	0,0100	0,0888	0,0874	0,0466	-0,0191	-0,0807
Delta Airlines	0,0246	0,0229	0,0172	0,0532	0,0344	0,0455	-0,0044	-0,0042
Air Astana	0,0327	0,0269	0,0232	0,0493	0,0552	0,0453	0,0157	0,0219
THY	0,0245	0,0222	0,0134	0,0505	0,0661	0,0365	0,0106	0,0041

Bu çalışmada öncelikle ağırlıklar bulunmuştur (Tablo 14). Daha sonra ağırlık değerleri normalizasyon karar matrisindeki her bir değer ile çarpılır ve çarpma sonucunda oluşan yeni matris ağırlıklı normaliz edilmiş matris olarak belirlenmiş olur.

Şekil 8: Ağırlıklı Normalize Edilmiş Formül

$$(\sum_{j=1}^n w_j = 1)$$

3.3.2.3 İdeal ve Negatif İdeal Çözümlerin Belirlenmesi

Topsis yönteminin üçüncü aşamasında, ideal ve negatif ideal (maksimum ve minimum) değerlerin bulunmasıdır.

Şekil 9: İdeal ve Negatif çözümlerin formülü

$$V_j^+ = [max v_{ij}] \quad V_j^- = [min v_{ij}]$$

Tablo 19: İdeal ve negatif ideal çözümlerin belirlenmesi

İdeal ve Negatif İdeal Çözümlerin Belirlenmesi								
Adımlar	Cari Oran	Likidite oranı	Nakit Oran	Sabit Aktif Devir Hızı	Toplam Aktif devir hızı	Borç-Top. Aktifler Oranı	Net kar Marjı	Öz sermaye karlılığı
V+	0,6765	0,6904	0,7369	0,5923	0,5824	0,4881	0,1430	0,2437
V-	0,1124	0,1067	0,1003	0,0359	0,0002	-0,0119	-0,5644	-0,8970

3.3.2.4 Ayrım Ölçülerinin Hesaplanması

Yöntemin bu aşamasında, her bir karar noktasına ilişkin maksimum ve minimum, ideal ve negatif ideal ölçüleri bulunur. Ağırlıklı standart karar matrisindeki her bir değer için kendi sütunundaki ideal çözümünden çıkartılır. Her bir değer çıkarıldıktan sonra değerlerin tek tek karesi alınır ve son olarak kareleri alınan değerler toplanır ve Si* değerleri bulunur. Her havayolu şirketi için ayrı ayrı hesaplanarak bu işlem yapılmaktadır.

Şekil 10: Ayırım ölçülerin hesaplanması formülü

$$S_i^+ = \sqrt{\sum_{j=1}^n (v_{ij} - v_j^+)^2}, i = 1, 2, \dots, m$$

Alternatifin negatif ideal çözüme olan uzaklığı ise;

$$S_i^- = \sqrt{\sum_{j=1}^n (v_{ij} - v_j^-)^2}, i = 1, 2, \dots, m \quad \text{Formülü ile hesaplanır.}$$

Tablo 20: Ayırım ölçülerinin hesaplanması

Ayırım Ölçülerinin Hesaplanması		
Hava yolları	Si+	Si-
Singapur	1,45560974	1,04882377
United Airlines	1,52037538	1,04246965
Japan Airlines	1,51366798	1,03882668
France Airlines	1,5066876	1,0134882
Lufthansa	1,5282911	1,04988818
Katar Airlines	1,49214203	1,04798797
Quantas Airlines	1,50017823	1,00199717
Delta Airlines	1,50283672	1,06628466
Air Astana	1,48268861	1,09821702
THY	1,49472167	1,08249733

3.3.2.5 İdeal Çözüme Olan Görelî Yakınlığın Hesaplanması

Buradaki ölçüt, her bir alternatife ait negatif ideal ayırım ölçüsünün toplam ayırım ölçüsü içerisindeki payını ifade etmektedir.

Şekil 11: İdeal çözüme olan görelî yakınlık formülü

$$C_i^* = \frac{S_i^-}{S_i^+ + S_i^-} \quad i=1, \dots,$$

Tablo 21: İdeal Çözüme Olan Görelî Yakınlığın Hesaplanması

Hava yolları	
Singapur	0,418786828
United Airlines	0,406762654
Japan Airlines	0,406984859
France Airlines	0,402149803
Lufthansa	0,407220781
Katar Airlines	0,412572573
Quantas Airlines	0,40045041
Delta Airlines	0,415038647
Air Astana	0,425516146
THY	0,420025357

3.3.2.6 Alternatiflerin Sıralanması

Bir önceki adımda elde edilen ideal çözüme yakınlık değerleri en büyükten en küçük değere doğru sıralayarak en çok tercih edilen alternatif değerler elde edilmektedir.

Tablo 22: Alternatiflerin sıralanması

0,425516146	1 Air Astana
0,420025357	2 Türk Hava Yolları
0,418786828	3 Singapur Airlines
0,415038647	4 Delta Airlines
0,412572573	5 Katar Airlines
0,407220781	6 Lufthansa Airlines
0,406984859	7 Japan Airlines
0,406762654	8 United Airlines
0,402149803	9 France Airlines
0,40045041	10 Quantas Airlines

Bu sıralamada, performans puanı en yüksek olan havayolu işletmemiz Air Astana olurken devamında Türk havayolları ve Singapur havayolları gelmektedir.

Air Astana havayolları işletmesinin bu yükselişinin sebebi kâr payı gelirlerinin toplam aktiflerine oranını dengelemiş olmasını ve işletmenin açılışından itibaren istenilen hacme ulaşmış olmasıdır.



YORUMLAR VE SONUÇ

Bu çalışmada, uluslararası hava yolu işletmeleri araştırılarak Dünya’da en çok tercih edilen hava yolu işletmeleri seçilmiş olup 2021 yılı son dönemine ait finansal performansları, finansal analiz yöntemleri kullanarak belirlenmiştir. 8 finansal analiz yöntemlerinden oran analizleri uygulanarak çok kriterli karar verme yöntemi olan ‘TOPSIS’ yöntemiyle analiz edilmiştir. Bir hava yolu işletmesinin bir oranda finansal performanslarının üstün çıkması diğer kriterlerinde başarılı olacağı anlamı taşımamaktadır.

Dünya’daki sıralamada öncelikli hava yolu firmaları arasından seçilmiştir. Hava yolları verilerine ulaşılabilirlik açısından 10 hava yolu şirketi belirlenmiştir. Özellikle kamuya açık finansal raporlar analiz edilerek bulunmuş ve gerekli hesaplamalar yapılmıştır.

Bu çalışma ışığında TOPSIS yönteminin benzer alanlarla ilgili çalışmaları olmuş ve uygulamaları yapılmıştır.

Çalışmada hava yolu işletmelerin finansal ölçümü için gerekli değişkenler doğrultusunda ‘TOPSIS’ yöntemi kullanılarak başarı puanları saptanmıştır. Bu başarıda sağlanan değerlerden edinen başarı puanlarına göre hava yolu işletmeleri finansal performansları sıralanmıştır.

Hava yolu şirketlerinin fayda yönlü analizinin yapıldığı çalışmada karlılık durumlarına göre değerlendirme yapıldığı öngörülmüştür.

Genel olarak havacılık sektörünün performansının düşmesi artan rekabet koşullarında petrol fiyatlarının yükselmesi havacılık sektörünün maliyetlerini yükseltmiş, karlılık durumlarını düşürmüştür.

Performans sonuçlarına bakıldığında araştırmaya konu edinen 10 hava yolu firmaları arasından en başarılı hava yolu işletmesi Air Astana Hava yolu işletmesi olmuştur. Bununla birlikte en önemli nedeni son dönemdeki uçak kargo işlemlerinin artmasından dolayı bilançodaki karlılık durumuna etkisini göstermiştir. Devamında ülkelerin bayrak taşıyıcı firmaları arasında Singapur havayolları, Türk Hava Yolları gelmekte, çalışmadaki ortalamalara baktığımızda Lufthansa hava yolları gelmektedir. Yolcu hizmetleri düştüğünden yolcu uçaklarını kargo uçaklarına dönüştürerek kargo gelirlerini artırmıştır. Performansın son aşamasında Quantas hava yolu firması yer

almaktadır başarı oranının düşük olması diğer hava yolu firmalarında olduğu gibi krizi avantaja çevirme durumlarının saptanmamasından kaynaklanmaktadır.



KAYNAKÇA

- Ağca, V. (2005). Girişimcilik, girişimcilik Yaklaşımları ve girişimsel süreç: Kavramsal bir çerçeve. 164
- Air Astana*. (2021, 11 19). Air Astana: https://airastana.com/Portals/2/About-Us/Corporate-Governance/Financial-Statements/Financial-Statements-EN/AA_FS_9m%202021%20ENG%20USD%20fin.pdf adresinden alındı Erişim Tarihi:05.03.2022
- Air Canada*. (2021, 11 10). Air Canada: https://www.aircanada.com/content/dam/aircanada/portal/documents/PDF/en/quarterly-result/2021/2021_q3_release.pdf adresinden alındı Erişim Tarihi:05.03.2022
- Air France*. (2021, 11 29). Air France: https://www.airfranceklm.com/en/system/files/rfs2021_afkl_va.pdf adresinden alındı Erişim Tarihi:05.03.2022
- Akal, T. (2005) örgüt stratejileri, Ege üniversitesi S. 34-39
- Akgüç, Ö. (2017). Türkiye’de Üniversitelerin Akademik Durumu. *İstanbul: Gerçek*. 585
- Akıncı, N. ve Erdoğan, N. (1995). *Finansal tablolar ve analiz*. Barış Yayınları.
- Akyüz, M., & Çabuk, H. (2009). Meteorological variations of PM2. 5/PM10 concentrations and particle-associated polycyclic aromatic hydrocarbons in the atmospheric environment of Zonguldak, Turkey. *Journal of hazardous materials*, 246.
- Akyüz, Y., Bozdoğan, T., & Hantekin, E. (2011). TOPSIS yöntemiyle finansal performansın değerlendirilmesi ve bir uygulama. *Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 13(1), 73-92
- Albayrak, E., & Erensal, Y. C. (2004). Using analytic hierarchy process (AHP) to improve human performance: An application of multiple criteria decision making problem. *Journal of intelligent manufacturing*, , 74
- Alptekin, N. ve Şıklar, E. (2009). Türk hisse emeklilik emeklilik yatırım fonlarının çok kriterli performans değerlendirmesi: TOPSIS yöntemi. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (25).
- Apak, S., & Demirel, E. (2010). Finansal yönetim. *Papatya Yayıncılık Eğitim, İstanbul, Ankara, İzmir, Adana*.
- Ararat, M., & Tansel Cetin, A. (2012). İMKB’de İşlem Gören Bankaların Kamuya Açıklama Yoğunlukları ve Yönetişim Özellikleri (Disclosure Intensity and Governance Characteristics of Banks Listed in Istanbul Stock Exchange).

- Arora, S. ve Barak, B. (2009). *Hesaplamalı karmaşıklık: modern bir yaklaşım* . Cambridge Üniversitesi Yayınlar 75
- Astana Hava yolları, <https://airastana.com/global/en-us/About-Us/Overview/History>. Erişim tarihi: 20.11.2022
- Ataman, S. Y., & Şenel, S. (1997). *Türk İstanbul* (No. 39). İstanbul Büyükşehir Belediyesi.
- Ataman, Ü., & Hacırüstemoğlu, R. (1999). Yöneticiler için. *Muhasebe ve Finans Bilgileri, Türkmen Kitabevi, İstanbul*, 133.
- Atılğan, Ö. (2017). Yönetim kurulu büyüklüğü, bağımsız üye oranı ve kadın üye oranı ile finansal performans ilişkisi . *Dokuz eylül üniversitesi iktisadi ve idari bilimler fakültesi dergisi* , 315-354.
- Bağcı, H., & Esmer , Y. (2016). Katılım bankalarında finansal performans analizi . *Mehmet akif ersoy üniversitesi sosyal bilimler enstitüsü dergisi*, 17-30.
- Bayyurt, N. (2007). İşletmelerde performans değerlendirmenin önemi ve performans göstergeleri . 577-592.
- Bolat, E. (2000). Coprocessing of a Turkish lignite with a cellulosic waste material: 1. The effect of coprocessing on liquefaction yields at different reaction temperatures. *Fuel processing technology*, 64(1-3), 125
- Bölükoğlu, İ., & Birgili, E. (1992). Finansal bilgi sisteminin modern işletme yönetimindeki rolü ve önemi.
- Çabuk, A. Lazol, i.(2016). *Mali Tablolar Analizi. (11. baskı). Bursa: Ekin Basım Yayın dağıtım*. 228
- Çaldağ, Y., & Ayanoğlu, Y. (2015). Genel Muhasebe, (9. Baskı). *Gazi Kitabevi, Ankara*.12
- Çetiner, E. (2010). *İşletmelerde mali analiz*. Gazi Kitabevi. 160.
- Çömlekçi, F. (2004). *Muhasebe denetimi ve mali analiz* (Vol. 839). Anadolu Üniversitesi.203.
- Dağdelen, O. (1997). Büyük İşletmelerde Dönemsel ve Stratejik Performans Ölçme Sistemleri. *Yayınlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir*.49
- Delta Airlines*. (2021, 11 18). *Delta Airlines*: <https://ir.delta.com/financials/default.aspx#quarterly-results> adresinden alındı
- Delta Hava yolları, <https://www.delta.com/us/en/about-delta/overview> Erişim tarihi: 20.11.2022
- Demir, A. S., & Taşkın, H. (2008). İşletme performansı ölçme modellerinin karşılaştırılması: kuantum performansı, maddi olmayan varlıkların izlenmesi,

performans prizması ve skandia kılavuzu modelleri. *Journal of Yasar University*, 3(11), 1695-1709.

Demir, Y., & Coskun, D. (2009). Finansal bilgi sisteminin işletmelerin yönetim fonksiyonu üzerine etkisi. *Uşak üniversitesi sosyal bilimler dergisi* , 1-21.

Demirhan, D., Gökşen, Y., & Hakan, A. (2008). Organizasyon bilgi sistemleri odağında finansal bilgi sistemi ve bir analiz. *Mehmet akif ersoy üniversitesi uygulamalı bilimler dergisi* , 92-106.

Dumanoğlu, S., & Ergül, N. (2010). İMKB’de işlem gören teknoloji şirketlerinin mali performans ölçümü. *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, (48), 101-111.

Durmuş, A. H., & Arat, M. E. (1997). *İşletmelerde mali tablolar tahlili: ilkeler ve uygulamalar*. Marmara Üniversitesi Nihad Sayar Eğitim Vakfı.

Düzakın, H. G. (2014). *İşletme finansmanı excel çözümlü örneklerle* (2. Baskı). 75

Eleren, A., & Karagül, M. (2008). 1986-2006 Türkiye Ekonomisinin Performans Değerlendirmesi. *Yönetim ve Ekonomi Dergisi*, 15(1), 1-14

Erdil, O., & Kalkan, A. (2005). Kobilere sağlanan desteklerin Kobilerin performanslarına etkisi. 59

Eroltu, T. (2020). Havayolu sektöründe 2016,2017,2018 yılları arasında verimlilik ve performans analizi . *THY A.O ve Pegasus hava taşımacılığı A.Ş üzerine bir araştırma lisansüstü eğitim enstitüsü* .

Fikret, O. (2017). Holding şirketlerde mali tabloların konsolidasyonu . *Atatürk üniversitesi iktisadi ve idari bilimler dergisi* , 13.

France Hava yolları

http://www.airfrance.co.uk/GB/en/local/toutsurairfrance/filiale/compagnies_t_ransavia.htm Erişim Tarihi:20.11.2022

Gençoğlu, Ü. G., Arsoy, A. P., Ertan, Y., & Tuba, B. O. R. A. (2014). TMS/TFRS’ye Dönüştürülen Finansal Tabloların Denetim Modelinin Özellikleri. *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, (64), 104

Gökmenoğlu, Akal, M., & Altunışık , R. (2012). Ulusal rekabet gücünü belirleyen faktörler üzerine değerlendirmeler. *Competition journal/rekabet dergisi* , 13.

Gücenme, Ü. (1999). İki Yıllık Meslek Yüksekokullarında Muhasebe ve İşletme Finansmanı Eğitimi. *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, (21).

Hatunoğlu, Z., Nurettin , K., & Killi , M. (2012). İç kontrolün muhasebe sistemindeki hata ve hilelerin önlenmesindeki rolü üzerine bir alan çalışması . *Mustafa kemal üniversitesi sosyal bilimler enstitüsü dergisi* , 169-189.

Helvacı, M. A. (2002). Performans yönetimi sürecinde performans değerlendirmenin önemi. *Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Fakültesi Dergisi*, 35(1-2), 155-169.

- <https://www.turizmgunlugu.com/2021/09/29/skytrax-2021-en-iyi-havayolu-firmalari/>
Okuyan, H. A. (2021). Çalışma Sermayesi Yönetimi. *Güncel Finansal Yönetim Yaklaşımları*, 77. Erişim tarihi:24.11.2022
- Ildır, F. A. (2014). *Şirketler muhasebesi: Yeni Türk Ticaret Kanunu'na göre*. Seçkin Yayıncılık.
- İltir, İ. (2014). Excel'de Finans Uygulamaları. *Ankara, Seçkin Yayıncılık*. 169.
- Japan Airlines. (2021, 11 20). Japan Airlines:
https://www.jal.com/en/investor/library/finance/pdf/fy2021q2_en1031.pdf
adresinden alındı. Erişim Tarihi:06.03.2022
- Japan Hava yolları, <https://www.jal.com/index.html>, Erişim Tarihi:20.11.2022
- Karagül, A. A., Çabuk, A., Erol, C., Bahar, B., Sevim, Ş., & Sayılır, Ö. (2013). Finansal Tablolar Analizi. *Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir*.
- Karamahmutoğlu, F. (2018). Finansal kriz dönemlerinde firmaların finansal analiz oranlarına bağlılıkları Türk hava yolları anonim ortaklığı örneği . *Kastamonu üniversitesi sosyal bilimler enstitüsü dergisi* .
- Karaman, R. (2009). İşletmelerde performans ölçümünün önemi ve modern bir performans. *Sosyal ekonomik araştırmalar dergisi*, 410-427.
- Karaman, S., & Frazzoli, E. (2009, December). Sampling-based motion planning with deterministic μ -calculus specifications. In *Proceedings of the 415*
- Karapınar, A. (2016). Halka Açık Türk Şirketlerinin Finansal Tablolarının Uyum Düzeyi. *İşletme Araştırmaları Dergisi*, 8 (3), 138-153
- Karasioğlu, F., & Altın , M. (2005). İnternet tabanlı finansal raporlamanın gelişmekte olan ülkelerde kullanımı üzerine bir çalışma. *Aksaray üniversitesi iktisadi ve idari bilimler fakültesi dergisi* , 21-34.
- Kaşıkçı, T., & Gökçen, H. A. D. İ. (2013). Metin madenciliği ile e-ticaret sitelerinin belirlenmesi. *Bilişim Teknolojileri Dergisi*, 7(13)
- Koç, Y. (1975). *Tekdüzen muhasebe sistemi ve Türkiye'deki çalışmalar*. Ankara Üniversitesi Basımevi. 80
- Küçük kancabaş, S., Akyol, A., & Ataman, B. M. (2006). İlişki Pazarlaması Bileşenlerinin Şirket Performansı Üzerindeki Etkileri: İçecek Sektöründe Uygulamalı Bir Araştırma. *Öneri Dergisi*, 7(25), 131-139.
- Lufthansa hava yolları,
http://konzern.lufthansa.com/en/html/ueber_uns/geschichte/chronik/index.html. Erişim Tarihi:20.11.2022
- Malichová, E. ve Ďurišová, M. (2015). Bilişim sektöründeki işletmelerin finansal performansının değerlendirilmesi. *Procedia Ekonomi ve Finans*, 34, 238-243.

- Mistepe, M. U. (1998). Orman Ürünleri Sanayiinde Eğitim, Teknoloji ve Verimlilik İlişkileri. *Cumhuriyetimizin 75. Yılında Ormancılığımız Symposium Book*, 17.
- Ölçen, O. (2012). Örgütlerde performans ölçümü ve uluslararası faaliyet gösteren bir işletmenin Balanced Scorecard ile performans ölçüm süreci (Anadolu University (Turkey)).6
- Ömürbek, V., & Kımay, Ö. GB (2013). *Havayolu tüketicileri endüstrisindeki en iyi yöntemlerle finansal performans değerlendirmesi. Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 18 (3), 11
- Öncü, M., Çömlekçi, İ., & Coşkun, E. (2013). Havayolu yolcu taşıma işletmelerinin finansal etkinliklerinin ölçümüne ilişkin bir araştırma. *Uluslararası alanya işletme fakültesi dergisi*, 5.
- Özdemir, F. (2011). Halka açık finansal kiralama ve faktoring şirketlerinin performans ölçümü ve analizinde kullanılan EVA ve TOPSİS yöntemlerinin hisse senedi değerleri ile karşılaştırmalı analizi. *Finans Politik ve Ekonomik Yorumlar Dergisi*, 48(561), 83-9
- Qatar hava yolları, <https://www.qatarairways.com/tr-tr/homepage.html>. Erişim Tarihi:20.11.2022
- Quantas Airlines. (2021, 11 26). Quantas Airlines: <https://investor.quantas.com/investors/?page=annual-reports> adresinden alındı. Erişim Tarihi:06.03.2022
- Quantas Hava yolları, <https://www.tarihiolaylar.com/tarihi-olaylar/qantas-airways-qantas-havayollari-600>. Erişim tarihi: 20.11.2022
- Savcı, M. Ve Haftacı, V. (2017). Değer Zinciri Analizinde Değer Yaratan Faaliyetlerin Ölçülmesinde Faaliyet Tabanlı Maliyetlemenin (FTM) Rolünün Değerlendirilmesi. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (34), 199.
- Singapur Airlines. (2021, 11 6). Singapur Airlines: https://www.singaporeair.com/en_UK/sg/about-us/information-for-investors/financial-results/ adresinden alındı. Erişim Tarihi:06.03.2022
- Singapur Hava yolları https://tr.wikipedia.org/wiki/Singapore_Airlines Erişim Tarihi: 20.11.2022
- Şamiloğlu, F., & Akgün, A. İ. (2010). *Finansal raporlama standartlarına uygun finansal tablolar analizi*. Ekin Yayınevi. 280
- Tente, C. (2003). Contacts-conflicts-cooperation. In *Teaching academic writing in European higher education 77* Springer, Dordrecht
- Toroslu, V. M., & Durmuş, N. C. (2016). Finansal tablolar analizi. *Ankara: Seçkin Yayıncılık*. 81

- Türk Hava Yolları A.O.* (2021, 11 23). Türk Hava Yolları A.O: https://investor.turkishairlines.com/documents/raporlar/30_09_2021-tl-ifrs-rapor_tr.pdf adresinden alındı. Erişim Tarihi:06.03.2022
- Türk hava yolları, <https://www.turkishairlines.com/tr-tr/basin-odasi/hakkimizda>, Erişim tarihi:20.11.2022
- United Airlines: http://www.britishairways.com/travel/aboutba/public/en_gb. Erişim Tarihi: 20.11.2022
- United Airlines: <https://ir.united.com/> adresinden alındı. Erişim Tarihi:06.03.2022
- Yalkın, Y. K. (1981). *İşletmelerde mali analiz teknikleri*. Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi. 77
- Yaslıdağ, B. H., & Düzen, M. (2021). Borsa İstanbul'da İşlem Gören Gayrimenkul Yatırım Ortaklıklarının 2010-2020 Arası Borsa Performans Analizi. *İşletme Araştırmaları Dergisi*, 13(2), 80-81
- Yetgin, S., Özyürek, E., & Aslan, D. (2002). Virus-associated immune thrombocytopenic purpura in childhood. *Pediatric hematology and oncology*, 19(6), 59
- Yıldız, S. (2010). İşletme performansının ölçümü üzerine bankacılık sektöründe bir araştırma . *Erciyes üniversitesi iktisadi ve idari bilimler fakültesi dergisi* , 179-193.
- Yörük, N.2011 Anadolu Üniversitesi, Yörük, N. (2011). Bir iş merkezinde enerjinin etkin kullanımının incelenmesi. *Sosyal Bilimler Dergisi*
- Zerenler, M. (2003). Kriz dönemlerinde işletmelerin üretim süreci esnekliğinin şirketlerin performans ve yaşam sürelerine etkileri üzerine bir araştırma. *Yayınlanmamış Doktora Tezi, Konya*.194

