

Düşük Maliyet Taşımacılık İş Modelini Benimseyen Havayolu Şirketlerinin Yan Gelir Uygulamalarının Finansal Performansları Üzerindeki Etkileri: Türk Sivil Havacılık Sektöründe Bir Uygulama (Ancillary Revenue's Effect on Low-Cost Carrier Adopted Airline Company's Financial Performance: An Application in Turkish Civil Aviation Sector)

Murat ATİK  ^a

^a Milli Savunma Üniversitesi, Kara Harp Okulu, İşletme Bölümü, Ankara, Türkiye. matik@kho.edu.tr

MAKALE BİLGİSİ	ÖZET
Anahtar Kelimeler: Yan Gelir Havayolu Taşımacılığı Finansal Analizi	Amaç – Havacılık sektöründe yan gelir kavramı, yolculara doğrudan veya dolaylı olarak seyahat öncesinde, esnasında veya sonrasında yapılan satışlarla seyahat deneyiminin bir parçası olarak elde edilen gelir olarak tanımlanmaktadır. Bu çalışmanın amacı da düşük maliyetli iş modelini benimseyen havayolu şirketlerin yan gelir uygulamalarının finansal performansları üzerinde yaratmış olduğu etki derecesini ortaya çıkartmaktır.
Gönderilme Tarihi 20 Ağustos 2019 Revizyon Tarihi 25 Kasım 2019 Kabul Tarihi 30 Kasım 2019	Yöntem – Düşük Maliyet Taşımacılık İş Modelini benimseyen havayolu şirketinin yan gelir uygulamalarının finansal performansı üzerindeki etkisini gösterebilmek için OLS yöntemi seçilmiştir. Türkiye’de faaliyet gösteren havayolu şirketlerinden sadece iki tanesinin (THY, Pegasus) halka açık olması ve bu iki havayolu şirketinden de sadece bir tanesinin (Pegasus) düşük maliyetli iş modelini benimsemesi veri setini azaltarak seçilebilecek yöntem sayısını kısıtlamaktadır.
Makale Kategorisi: Araştırma Makalesi	Bulgular – Sonuç olarak doluluk oranındaki artışın, FAVKÖK marjını pozitif olarak etkilediği, koltuk başına km maliyetini temsil eden CASK’taki artışın ise FAVKÖK marjını negatif etkilediği tespit edilmiştir. Ancak söz konusunu havayolu şirketinde gelir kaynaklarını çeşitlendirerek yan gelirlere daha fazla ağırlık verilmesinin finansal performansı düşürdüğü tespit edilmiştir. Tartışma – Düşük Maliyet Taşımacılık İş Modelini seçen havayolu şirketleri özellikle bilet satış fiyatlarını düşük tutarak havayolu taşımacılığını herkesin ulaşabileceği ekonomik bir noktaya getirmeye çalışmaktadır. Ancak havacılık sektöründeki büyük maliyet kalemlerinden bir tanesi yakıt giderleridir. Yolcu başına düşen yakıt dahil km başına CASK maliyetleri ile yolcu başına düşen km başına RASK gelir tutarları kıyaslandığında, yolcu başına maliyetlerin daha fazla olduğu görülmektedir. Bu durum maliyetlerdeki artışın yan gelir faaliyetleri ile düşürülmeye çalışılsa da yeterli etki yaratılamamaktadır. Bu durumda havayolu şirketinin yan gelir faaliyetleri uğruna düşük bilet fiyatı politikasını tekrar sorgulaması gerekebileceği değerlendirilmektedir.

ARTICLE INFO	ABSTRACT
Keywords: Ancillary Revenue Air Freight Financial Analysis Received 20 August 2019 Revised 25 November 2019 Accepted 30 November 2019 Article Classification: Research Article	Purpose – In the aviation sector, the concept of ancillary income is defined as the revenue generated as a part of the travel experience through sales to passengers directly or indirectly before, during or after travel. The aim of this study is to reveal the degree of impact of the low income business model on the financial performance of side income applications. Design/methodology/approach – The OLS method has been chosen to demonstrate the impact of the low-cost business model on the financial performance of the subsidiary income applications of the airline. Only two of the airline companies in Turkey (Turkish Airlines, Pegasus) are open to the public, and only one of the those two airline companies (Pegasus) adopts the low-cost business model, which limits the number of methods that can be selected just because it reduces the data sets. Findings – As a result, it has been found that the increase in occupancy rate positively affects the EBITDAR margin and the increase in CASK, which represents the cost per km, has a negative impact on the EBITDAR margin. However, it has been determined that more emphasis on side income in the airline company reduces financial performance. Pegasus’s low ticket sales policy increases the occupancy rate, but it cannot compensate for the loss per kilometer due to the low ticket sales price, as it cannot compensate for its side revenues and thus makes the cost of airplane tickets sold increase. Discussion – One of the major cost items in the aviation sector is fuel expenses. Comparing CASK costs per km including fuel per passenger and RASK revenue per km per passenger, costs per passenger are higher. Although this situation is aimed to reduce the increase in costs by side income activities, sufficient effect cannot be created. In this case, it is considered that the airline should question the low ticket price policy again for the sake of subsidiary income activities.

Önerilen Atf/ Suggested Citation

Atik, M. (2019) Düşük Maliyet Taşımacılık İş Modelini Benimseyen Havayolu Şirketlerinin Yan Gelir Uygulamalarının Finansal Performansları Üzerindeki Etkileri: Türk Sivil Havacılık Sektöründe Bir Uygulama, *İşletme Araştırmaları Dergisi*, 11 (4), 2622-2635.