



International
JOURNAL OF SOCIAL, HUMANITIES
AND ADMINISTRATIVE SCIENCES



Open Access Refereed E-Journal & Refereed & Indexed
JOSHASjournal (ISSN:2630-6417)

Architecture, Culture, Economics and Administration, Educational Sciences, Engineering, Fine Arts, History, Language, Literature, Pedagogy, Psychology, Religion, Sociology, Tourism and Tourism Management & Other Disciplines in Social Sciences

Vol:5, Issue:21

2019

pp.1214-1219

journalofsocial.com

ssssjournal@gmail.com

BORSA İSTANBUL'DA YER ALAN ULAŞTIRMA İŞLETMELERİNİN KARLILIK VE FİNANSAL YAPI ORANLARI İLE KARŞILAŞTIRILMASI

COMPARISON OF PROFITABILITY AND FINANCIAL STRUCTURE RATES OF TRANSPORTATION COMPANIES IN BORSA ISTANBUL

Öğr. Gör. Halil SUNAR

Giresun Üniversitesi, Tirebolu Mehmet Bayrak MYO, Turizm, Seyahat ve Eğlence Hizmetleri Bölümü, Giresun/Türkiye

ORCID: 0000-0002-5131-4056

Öğr. Gör. Refik YILMAZ

Giresun Üniversitesi, Tirebolu Mehmet Bayrak MYO, Muhasebe ve Vergi Uygulamaları Bölümü, Giresun/Türkiye

ORCID: 0000-0001-6080-7824



Article Arrival Date : 25.11.2019

Article Published Date : 24.12.2019

Article Type : Research Article

Doi Number : <http://dx.doi.org/10.31589/JOSHAS.207>

Reference : Sunar, H. & Yılmaz, R. (2019). "Borsa İstanbul'da Yer Alan Ulaştırma İşletmelerinin Karlılık Ve Finansal Yapı Oranları İle Karşılaştırılması", Journal Of Social, Humanities and Administrative Sciences, 5(21): 1214-1219

ÖZET

Turizm sektörü çevresinde yaşanan gelişmelerden dolayı kırılgan bir yapıya sahiptir. Turizm sektörünün bu kırılgan yapısından en çok turizm sektörünün paydaşları etkilenmektedir. Yapılan bu çalışmanın amacı, 2015-2018 yılları arasında Türkiye turizmini dolaylı veya doğrudan etkileyen olayların Borsa İstanbul'da yer alan ulaştırma işletmelerinin karlılık ve finansal yapı oranları ile etkisini ölçerek karşılaştırmaktır. Kamuyu Aydınlatma Platformu'ndan sektörler bazında Borsa İstanbul'da ulaştırma sektöründe işlem gören 8 işletmeden 6'sı araştırmaya dâhil edilmiş ve bu işletmeler tarafından yayınlanan bağımsız denetimden geçmiş olan finansal raporları aracılığıyla finansal yapı oranları ve karlılık oranları incelenmiştir. Finansal yapı oranları olarak işletmelerin kaldıraç oranı, özkaynak/varlık oranı, kısa vadeli yükümlülük/toplam yükümlülük oranı, maddi duran varlık/ özvarlık oranları değerlendirilmiştir. Karlılık oranları olarak ise, brüt kar marjı, net kar marjı, FAVÖK Marjı hesaplanarak değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Turizm, Borsa İstanbul, BIST, Karlılık, Finansal Yapı

ABSTRACT

The tourism sector has a fragile structure due to the developments around it. The stakeholders of the tourism sector are most affected by this fragile structure of the tourism sector. The aim of this study was made between the years 2015-2018 directly or indirectly affect the profitability of Turkey tourism exchange event of the transportation company located in Istanbul and to compare measuring the impact of the financial structure ratios. Six of the eight companies traded in the transport sector in Borsa Istanbul on the basis of sectors from the Public Disclosure Platform were included in the study and financial structure ratios and profitability ratios were examined through independent audited financial reports issued by these enterprises. Leverage ratio, equity / asset ratio, short-term liability / total liability ratio, tangible fixed assets / equity ratios were evaluated as financial structure ratios. As for profitability ratios, gross profit margin, net profit margin and EBITDA margin are calculated.

Key words: Tourism, Borsa İstanbul, BIST, Profitability, Financial Structure

1. GİRİŞ

Gelişmiş ekonomilerle gelişmekte olan ekonomiler arasındaki en önemli farklılık atılan adımların en ince ayrıntısına kadar hesaplanması ve sağlam bir temele oturtulmasıdır. Sağlam temelleri olmayan ekonomik yapılar kırılgan yapıya sahiptir. Ekonominin kırılganlık düzeyi ile verimlilik düzeyi aynı doğrultudadır. Bu kırılganlıklar üstten alta doğru olumsuz bir etki yaratmaktadır. Bu kırılgan yapıya sahip olan sektörlerden birisi de turizm sektörüdür. Gelir getirici özelliğiyle ülke ekonomileri için önemli bir etkiye sahip olan turizm sektörü yapısı gereği iç ve dış çevresindeki yaşanan olaylardan etkilenmektedir. Bu etkilenme olumlu yönde olabileceği gibi olumsuzda olabilmektedir. Olumsuz etki yarattığında en üstten en alta doğru tesir etmekte ve gelişmekte olan ülkeler için büyük sorunlar ortaya çıkarabilmektedir.

Turizm işletmeleri arasında rekabetinde yoğun olması nedeniyle sahip olduğu bütün değerleri mevcut amaçları doğrultusunda kullanması aynı zamanda işletmelerin finansal başarısını doğrudan etkilemektedir. Bu nedenle işletmelerin finansal tabloları geçmişten günümüze gelişim sürecini yansıtabildiği gibi gelecekle ilgili öngöründe bulunmamızı da sağlamakla birlikte kendi dışında gelişen çevresinde yaşanan gelişmelerden nasıl etkilendiği noktasında da fikir sahibi olmamızı sağlamaktadır.

Yapılan bu çalışmada 2015-2018 yılları arasında Borsa İstanbul'da sektörler bazında yer alan ulaştırma işletmelerin Kamuyu Aydınlatma Platformu (KAP)'nda düzenli olarak yayınladıkları finansal raporlarından yararlanarak, karlılık ve finansal yapı oranları aracılığı ile yıllara göre karşılaştırmaktır.

2. TÜRKİYE'DE TURİZM SEKTÖRÜNÜN MEVCUT DURUMU

Turizm sektörü, küresel boyutta oluşturduğu hareketlilik nedeniyle ekonomik bir aktivite olması, dolaylı ve doğrudan etkilediği diğer sektörleri canlandırma, istihdam ve gelir etkisi yapması (Öztaş, 2002: 20) bunun yanı sıra etkin olarak tanıtım ve pazarlama aracı olması turizm sektörünün önemini artırmaktadır. Turizm sektörü, ekonomik anlamda her geçen yıl dünyadaki en hızlı büyüyen ve turizm kapsamında değerlendirilen destinasyon sayısı artarak çeşitlenmektedir. Bu durumun nedeni ise, destinasyonların sosyo-ekonomik ilerlemesinde en önemli dinamiklerin başında yer almasıdır (UNWTO, 2019).

Türkiye'de turizm sektörü özellikle 1980 yılı sonrası hızla gelişim göstermiştir. 1980 yılı itibariyle yatırımlar hız kazanmış ve deniz-kum-güneş üçlüsü ön plana çıkarak kitle turizmi gelişim göstermiştir. Günümüzde ise Türkiye'nin gerek doğal kaynakları gerekse zengin tarihi ve kültürel birikimi ile turistlere birçok turizm ürünü sunmaktadır. Turizm sektörünün ülke ekonomisi, politika vb. etkenlerle olan ilişkisi turizm sektörünün durumunu etkilediği için kırılgan bir yapıya sahiptir.

Tablo 1. 2014-2018 Yılları Arasında Türkiye'ye Gelen Yabancı Ziyaretçi Sayısı ve Turizm Gelirleri

Yıllar	Yabancı Ziyaretçi	Yıllık Değişim (%)	Turizm Geliri (Milyon \$)	Yıllık Değişim (%)
2014	36 837 900	5,5	34 306	6,2
2015	36 244 632	-1,6	31 465	-8,3
2016	25 352 213	-30,0	22 107	-29,7
2017	32 410 034	27,8	26 284	18,8
2018	39 488 401	21,8	29 513	12,3

Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı; TÜİK, 2019.

Tablo 1 incelendiğinde 2015 ve 2016 yılında Türkiye'ye gelen yabancı ziyaretçi sayısı azalış göstermiş olup, 2017 yılında artış gösterse de 2015 yılındaki gelen yabancı ziyaretçi sayısını ancak 2018 yılında geçebilmiştir. Benzer bir şekilde turizm gelirleri de 2015- 2016 yıllarında azalmış, 2015 yılındaki turizm gelirlerine 2018 yılında bile ulaşamamıştır. Bu durumun nedenleri olarak ise, Rusya'nın Kırım politikaları sonucu ABD-Rusya arasında yaşanan gerilimin neticesinde ABD'nin Rusya'ya ambargo koyması ve bunun bir neticesi olarak oluşan Rusya'nın para birimi olan Ruble'nin değer kaybetmesi ve dolaylı olarak Rusya'da dolar bazında olan tatil fiyatlarının yükselmesi sonucu

Türkiye'ye gelen Rus turist sayısının azalması olayıdır. Bunun dışında ise, Rusya ile Türkiye arasında yaşanan uçak krizi, Sultanahmet patlaması, Türkiye'de yaşanan terör olayları, uluslararası basında Türkiye'nin güvenli olmadığı yönünde çıkan haberler ve Suriye sorunu gibi nedenler etkili olmuştur.

3. FİNANSAL YAPI ORANLARI VE KARLILIK ORANLARI

Bir işletmenin durumu hakkında bilgi sahibi olmanın en iyi yolu finansal bilgilerini analiz etmektir. Bunun temel nedeni olarak finansal tabloların işletmelerin faaliyetlerinin sayısal sonuçlarını göstermesidir. Finansal tablolar analizi, “bir işletmenin finansal durumunu, performansını, faaliyet sonuçlarını ve finansal yönden gelişimini değerlendirmek ve işletmeyle ilgili geleceğe yönelik tahminlerde bulunmak için finansal tablolarda yer alan kalemler arasındaki ilişkilerin ve bu kalemlerin zaman içinde göstermiş oldukları değişimin incelenmesi” olarak ifade edilmektedir (Akgüç, 2013: 1). Finansal oranlara bakılmasındaki en önemli nedenlerin başında ise, finansal tablolarda yer alan değerlere tek tek bakılmasıyla gözden kaçabilecek birçok bilginin bu ve benzeri oranlar yoluyla dikkate alınmasını sağlamaktır (Aktaş vd., 2001: 10). Finansal tabloların analiz edilmesinin bir başka faydası ise, farklı endüstride ve farklı risk sınıfında olan işletmelerin aynı örneklem içerisinde incelenmesini mümkün kılmakta (Kiracı, 2009: 165) ve işletmenin finansal planlama ve geleceğe yönelik karar alma süreçlerinde önemli bir rolünün olmasıdır (Ağırbaş, 2014: 69; Ceylan ve Korkmaz, 2015: 35). İşletme ile ilgili analizler yapılırken bir takım oranlardan yararlanılmaktadır. Bu oranlardan yaygın olarak kullanılanlarından bazıları finansal yapı oranları ve karlılık oranlarıdır.

Tablo 2. Finansal Yapı Oranları

Finansal Yapı Oranları	Formül
Kaldıraç Oranı (KO)	Toplam Yükümlülükler/Toplam Varlıklar
Özkaynak/Varlık Oranı (ÖVO)	Özkaynaklar/Toplam Varlıklar
Kısa Vadeli Yükümlülükler/Toplam Yükümlülük Oranı (KVY/TYO)	
Maddi Duran Varlıklar/Özvarlık Oranı (MDV/ÖO)	

Kaynak: Şahin, 2017.

Karkacıer ve Yazgan (2017) çalışmalarında, Borsa İstanbul'da kote olmuş turizm işletmelerinin finansal performanslarını incelemiş ve turizm işletmelerinin finansal performanslarını ölçmede kullanılan en önemli finansal oranın kaldıraç oranı olduğu belirtmişlerdir. Kaldıraç oranı işletmenin varlıklarının ne kadarını borçla finanse ettiğini bir başka deyişle toplam yabancı kaynak payını gösteren orandır. Bir işletmenin kaldıraç oranı ne kadar yüksekse o kadar riski olduğu anlamına gelmektedir. Kaldıraç oranı genelde %50'ye kadar kabul edilebilir bir değer olarak görülmektedir, %70'in üzerinde olduğu zaman işletmenin risk altında olduğu anlamına gelmektedir. Kaldıraç oranı ne kadar düşükse finansal esnekliği o kadar artar.

Özkaynak/varlık oranı, işletmenin varlıklarının ne kadarlık bir bölümünü özkaynaklarıyla finanse ettiğini gösteren orandır. Kaldıraç oranıyla toplandığında 1'e tamamlanır. Kaldıraç oranının tam tersi yorumlanır. Özkaynak/varlık oranı %30'dan düşük ise işletme yüksek borç oranına sahip olduğu anlamına gelmektedir (Şahin, 2017). Bu oran %75'in üzerinde ise, işletme az risk almayı tercih ediyor şeklinde yorumlanmaktadır.

Kısa vadeli yükümlülük/ toplam yükümlülük oranı, belirli bir seviyesi olmadığı için işletmenin kısa vadeli borçlarının ağırlığını ifade etmektedir (Akca ve İkinci, 2014: 116). Kısa vadeli borçlar yüksekse yapıları incelenerek uzun döneme yönelik yorumlamalar yapılabilir.

Maddi duran varlık/özvarlık oranı, işletmelerin maddi yatırım tutarlarının ne kadarlık bölümünün özvarlık yoluyla finanse edilebildiğini göstermekte ve bu değer 1'in altında olması işletme maddi duran varlıklarını özvarlıklarıyla finanse etmiş olması anlamına gelmektedir (Şahin, 2017). Bu değer 1'in üzerindeyse işletme maddi duran varlıklarının finansmanında yabancı kaynak kullanmış ve sermayesi yetersiz olarak yorumlanmaktadır.

Karlılık oranları işletme faaliyetlerinin ve uyguladığı politikaların sonucunu ifade etmesinden dolayı işletmenin toplam performansı hakkında bilgi edinmemizi sağlamaktadır. Bir başka ifadeyle işletme karının ölçülmesinde varlıkların ve kaynakların etkin yönetilip yönetilmediğini gösteren oranlar olarak ifade edilmektedir (Elmas, 2017: 231). Kullanılan karlılık oranlarından bazıları ve formülleri Tablo 3'te yer almaktadır.

Tablo 3. Karlılık Oranları

Karlılık Oranları	Formül
Brüt Kar Marjı (BKM)	Brüt Kar/Net Satışlar
Net Kar Marjı (NKM)	Dönem Karı/Net Satışlar
FAVÖK Marjı (FAVÖKM)	FAVÖK/Net Satışlar

Kaynak: Kiracı, 2009: 165-166.

Brüt kar marjı, satış hasılatı ile satışların maliyeti arasındaki fark brüt karı ifade ederken, brüt karın satış hasılatına olan oranı brüt kar marjını ifade etmektedir (Elmas, 2017: 232). Brüt kar marjı, işletme yöneticilerine işletmenin sunmuş olduğu mal ve hizmetin fiyatlandırmaları konusunda yardımcı olan orandır (Savcı, 2009; Akca ve İkinci, 2014: 122). Dönem kar marjı olarak ifade edilen net kar marjı satışlar üzerinden elde edilen net karlılığı ifade etmektedir (Elmas, 2017: 233).

4. MATERYAL VE YÖNTEM

Araştırmanın amacı, 2015-2018 yılları arasında Türkiye turizmini dolaylı veya doğrudan etkileyen olumsuz gelişmelerin Borsa İstanbul'da yer alan ulaştırma işletmelerini karlılık ve finansal yapı oranları ile etkisini ölçerek karşılaştırmaktır. Araştırmanın amacına uygun olarak Kamuyu Aydınlatma Platformu'ndan sektörler bazında Borsa İstanbul'da ulaştırma sektöründe işlem gören 8 işletmenin halka arz edildiği bağımsız denetimden geçmiş olan finansal raporları aracılığıyla araştırmaya dâhil edilmiştir. Araştırmada en doğru ve kesin bilgiye ulaşılmak istendiği için bazı yılları kapsamayan 2 işletme araştırmaya dâhil edilmemiştir. Araştırmaya dâhil edilen 6 ulaştırma işletmesinin isimleri etik kurallar gereği A, B, C, D, E, F harfleriyle kodlanarak gizlenmiştir. Ulaştırma sektöründe işlem gören 6 işletmenin finansal yapı oranları ve karlılık oranları hesaplanarak karşılaştırmıştır.

5. BULGULAR

Kamuyu Aydınlatma Platformunda sektörler araştırmaya dâhil edilen 6 işletmenin finansal yapı oranları 2015-2018 yılları arasındaki yıllık oranları aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 4. Ulaştırma İşletmelerinin Finansal Yapı Oranları

Oranlar	Yıllar	A	B	C	D	E	F
KO	2015	0,621	0,787	0,671	0,645	0,766	0,704
	2016	0,528	0,852	0,733	0,720	0,826	0,724
	2017	0,620	0,798	0,758	0,692	0,869	0,706
	2018	0,372	0,768	0,560	0,728	0,957	0,713
ÖVO	2015	0,378	0,212	0,328	0,354	0,233	0,295
	2016	0,471	0,147	0,266	0,279	0,173	0,275
	2017	0,379	0,201	0,241	0,307	0,130	0,293
	2018	0,627	0,231	0,439	0,271	0,042	0,286
KVY/TYO	2015	0,904	0,494	0,135	0,374	0,225	0,335
	2016	0,938	0,465	0,464	0,256	0,179	0,335
	2017	0,884	0,305	0,114	0,331	0,389	0,334
	2018	0,911	0,378	0,519	0,357	0,407	0,350
MDV/ÖO	2015	0,768	1,078	2,742	1,454	2,408	2,355
	2016	0,210	1,541	3,503	2,452	2,114	2,649
	2017	0,086	0,921	3,753	1,876	3,012	2,431
	2018	0,066	0,911	1,625	2,219	6,569	2,340

Not: Hesaplanan değerler virgülden sonra 3 rakam yer almaktadır.

Araştırmaya dâhil edilen 6 ulaştırma işletmesinin finansal yapı oranları incelendiğinde 2015-2016-2017 yıllarında araştırmaya dâhil edilen bütün işletmelerin kaldıraç oranları standart olarak kabul edilen 0,50 oranından fazladır. Bu durum işletmelerin ağırlıklı olarak yabancı kaynaklar ile finanse edildiği anlamına gelmektedir. 2018 yılında ise A işletmesinin kaldıraç oranı 0,372 ile standart oranın altında bir değere sahiptir. Bu durum işletme varlıkları içerisinde toplam yabancı kaynakların payı standardın altında kalmış ve işletme risk almadığı şeklinde yorumlanabilmektedir. Tablo incelendiğinde A işletmesi 2018 yılı haricinde bütün işletmelerin kaldıraç oranları incelendiğinde işletmeler bütün yıllarda standart oranının üzerinde bir değere sahip olduğu bazı işletmelerin bazı yıllarda risk altında olduğu veya riskli olarak ifade edilen oranlara yaklaştığı görülmektedir.

İşletmelerin özkaynak/varlık oranları kaldıraç oranlarının tam tersi yorumlandığı için A işletmesinin 2018 yılı haricindeki tüm yıllarda işletmelerin tamamı önemli ölçüde borç oranına sahip olduğu görülmektedir. A işletmesi işlem hacmi ve ekonomik büyüklüğünün diğer işletmelere göre küçük ölçekli olması nedeniyle daha az risk almayı tercih ettiği şeklinde yorumlanmaktadır.

İşletmelerin kısa vadeli yükümlülük/ toplam yükümlülük oranı, belirli bir seviyesi olmadığı için işletmenin kısa vadeli borçlarının ağırlığını ifade etmektedir. A işletmesinin kısa vadeli borçların oranı diğer işletmelere göre yüksek olmasının nedeni incelendiğinde A işletmesinin diğer işletmelere göre ekonomik büyüklüğü ve varlıklarının hacminin boyutunun küçük olmasıdır.

İşletmelerin maddi duran varlık/özvarlık oranları incelendiğinde A işletmesinin 2015-2016-2017-2018 yılları, B işletmesinin 2017-2018 yılları haricinde kalan yıllar ve diğer işletmelerin araştırmaya dâhil edilen zaman aralığı doğrultusunda bu oran 1'den büyüktür. Bu duruma bağlı olarak işletmelerin maddi yatırım tutarlarının değeri 1'in üzerinde olduğundan işletme maddi duran varlıklarının finansmanında yabancı kaynak kullanmış ve sermayesi yetersiz şeklinde yorumlanmaktadır.

Kamuyu Aydınlatma Platformunda sektörler araştırmaya dâhil edilen 6 işletmenin karlılık oranları 2015-2018 yılları arasındaki yıllık oranları aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 5. Ulaştırma İşletmelerinin Karlılık Oranları

Oranlar	Yıllar	A	B	C	D	E	F
BKM	2015	0,190	0,294	0,090	0,124	0,182	0,201
	2016	0,109	0,234	0,243	0,052	0,220	0,115
	2017	0,069	0,292	0,125	0,144	0,238	0,196
	2018	0,048	0,342	0,233	0,152	0,281	0,215
NKM	2015	0,104	0,113	0,481	0,032	0,143	0,086
	2016	0,050	0,037	0,857	0,036	0,152	0,029
	2017	0,019	0,093	0,121	0,093	0,246	0,089
	2018	0,001	0,153	0,225	0,060	0,287	0,098
FAVÖKM	2015	0,143	0,139	0,530	0,052	0,138	0,136
	2016	0,056	0,054	0,935	0,038	0,143	0,000
	2017	0,025	0,117	0,293	0,112	0,056	0,020
	2018	0,001	0,160	0,490	0,065	0,197	0,083

Not: Hesaplanan değerler virgülden sonra 3 rakam yer almaktadır.

Araştırmaya dâhil edilen işletmelerin karlılık oranları incelendiğinde diğerleriyle kıyaslandığında işlem hacmi büyük olan B, D, F işletmeleri turizm sektörünün bitme noktasına geldiği 2016 yılındaki brüt kar marjı, net kar marjı ve FAVÖK marjı (D işletmesinin 2016 yılı net kar marjı haricinde) sert düşüşler yaşadığı görülmektedir. Genel olarak bakıldığında özellikle işlem hacmi büyük olan işletmelerde dalgalanmalar açık bir şekilde görülmesine rağmen 2017 ve 2018 yılında işletmeler toparlanarak genel anlamda başarılı olduğunu söylemek mümkündür.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Turizm sektörü çevresindeki gelişmelerden hızlı bir şekilde etkilenmesinden dolayı kırılgan bir yapıya sahiptir. Bu nedenle Türkiye turizm sektörünü 2015 yılı itibariyle etkileyen Ruble krizi, Rusya ile Türkiye arasında yaşanan uçak krizi, Sultanahmet patlaması, Suriye krizi, Türkiye'de yaşanan

terör olayları gibi doğrudan veya dolaylı olarak etkileyen olayların Borsa İstanbul'da işlem gören sektörler bazında ulaştırma işletmelerini ne ölçüde etkilediğini işletmelerin finansal yapı oranları ve karlılık oranları hesaplanarak yorumlanmıştır. Araştırma sonuçlarına göre finansal yapı oranlarından kaldıraç oranları incelendiğinde işletmelerin ağırlıklı olarak yabancı kaynaklar ile finanse edildiği ve özellikle diğerlerine göre işlem hacmi ve ekonomik bakımdan daha büyük olan işletmeler bazı yıllarda risk altında olduğu veya riskli olarak ifade edilen oranlara yaklaştığı görülmektedir. İşlem hacmi ve ekonomik büyüklüğü küçük olan ulaştırma işletmeleri daha az risk almayı tercih etmiştir. A işletmesi haricindeki diğer ulaştırma işletmeleri maddi yatırım tutarlarının değeri l'in üzerinde olduğu tespit edilmiş ve işletme maddi duran varlıklarının finansmanında sermayesi yetersiz kalarak yabancı kaynak kullandığı görülmektedir.

Araştırmada sonuç olarak işlem hacmi ve ekonomik anlamda diğer ulaştırma işletmeleriyle kıyaslandığında daha büyük olan işletmelerin kısa vadeli borçlarının ağırlığı daha yüksek olduğu, maddi duran varlıklarının finansmanında işletmelerin yabancı kaynak kullandığı, 2016 yılında genel olarak özellikle işlem hacmi ve ekonomik anlamda büyük olan işletmelerin karlılık oranlarında sert düşüşler yaşadığı sonucuna ulaşılmıştır. 2016 yılında turizm sektörünün kırılğan yapısından dolayı çevresinde yaşanan gelişmelere bağlı olarak turizm sektörünün bütün paydaşlarını etkilediği gibi ulaştırma işletmeleri de etkilemiştir. Araştırmada öneri olarak ise, Türkiye turizm sektöründe pazar payının önemli bir bölümünü oluşturan Almanya ve Rusya pazarlarının dışında pazarlara da yönelmesi gerekmektedir. Ayrıca oluşabilecek kriz gibi durumlarda hızlı reaksiyon gösterebilecek ve uygulamaya koyulabilecek alternatif planlar hazırlanması durumunda sektöre faydalı olacağı öngörülmektedir.

KAYNAKÇA

- Ağırbaş, İ. (2014). Sağlık Kuramlarında Finansal Yönetim ve Maliyet Analizi, Siyasal Kitabevi, Ankara.
- Akca, N., İkinci, S. S. (2014). Ankara'da Yer Alan Özel Bir Sağlık İşletmesinin Finansal Tablolarının Oran Analizi Yöntemi İle Değerlendirilmesi. İşletme Bilimi Dergisi, 2(1), 111-126.
- Akgüç, Ö. (2013). Finansal Yönetim, 8. Baskı, Avcıol Basım Yayın, İstanbul.
- Ceylan, A. ve Korkmaz, T. (2015). Finansal Yönetim Temel Konular, 9. Baskı, Ekin Yayınevi, Bursa.
- Elmas, B. (2017). Finansal Tablo Analizi, 3. Basım, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara.
- Karkacier, O. ve A. E. Yazgan (2017). Turizm Sektöründe Gri İlişkisel Analzi (GİA) Yöntemiyle Finansal Performans Değerlemesi. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Der. (37), 154-162.
- Kiracı, M. (2009). Stok yönetimi ve karlılık ilişkisinin finansal oranlar aracılığıyla incelenmesi: IMKB imalat sektöründe bir araştırma. METU Studies in Development, 56(1), 161.
- Öztaş, K. (2002) Turizm Ekonomisi Genel Turizm Bilgileri, Nobel Yayınevi, Ankara.
- Savcı, M., (2009). Mali Tablolara Analizi. 2. Baskı, Murathan Yayınevi, Trabzon.
- Şahin, Y. (2017). Temel Analiz: Finansal Yapı Oranları. <https://medium.com/fmtables/temel-analiz-fmansal-yap%C4%B1- oranlar% C4%B1-cbb0d2bee9c6>, Erişim Tarihi: 11.10.2019. <https://www.kap.org.tr/tr/Sektorler>, Erişim Tarihi: 01.10.2019.
- T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı; TUİK, (2019). <http://ttyd.org.tr/Uploadfiles/DocumentFiles/c3d9642a-3a06-43e8-a9a8-892949d83eba.pdf>, Erişim Tarihi, 14.10.2019.
- UNWTO (2019). <http://www2.unwto.org/content/why-tourism>, Erişim Tarihi: 14.10.2019.