

## HAVAYOLU SEKTÖRÜNDE GELENEKSEL VE FAALİYET TABANLI MALİYETLEME UYGULAMALARININ KARŞILAŞTIRILMASI: ANALİTİK BİR İNCELEME

**Doç. Dr. Yaşar KÖSE**

*Türk Hava Kurumu Üniversitesi, İşletme Fakültesi  
ykose@thk.edu.tr*

 0000-0003-0073-2095

### Özet

Bu çalışmanın amacı Havacılık Sektöründe Geleneksel Maliyetleme Sistemi ile Faaliyet Tabanlı Maliyetleme Sistemi arasındaki farklılıkların belirlenmesidir. Çalışmada bir havayolu şirketinin ürettiği Business Class ve Ekonomik Sınıf yolcu taşıma hizmetlerinin birim koltuk maliyeti her iki maliyetleme sistemine göre belirlenmiştir. Business Class birim maliyeti, Geleneksel Maliyetleme sistemine göre \$102.44 iken, Faaliyet Tabanlı Maliyetleme sistemine göre \$149,17 olarak gerçekleşmiştir. Bu noktada Business Class birim maliyeti Geleneksel Maliyetlendirme Sistemine göre düşük maliyetlendirilmiştir. Ekonomik Sınıf birim maliyeti ise Geleneksel Maliyetleme Sistemine göre \$102.44 iken, Faaliyet Tabanlı Maliyetleme sistemine göre \$97,25 olarak belirlenmiş ve bu noktada Geleneksel Maliyetlendirme Sistemine Ekonomik Sınıf birim maliyeti yüksek maliyetlendirilmiştir. Sonuç olarak, Faaliyet Tabanlı Maliyetlendirme Sisteminde endirekt faaliyetler ve maliyet dağıtım anahtarları isabetli olarak belirlendiğinde Geleneksel Maliyetlendirme Sistemine göre daha doğru ve gerçeğe yakın maliyetlendirme yapılabileceği değerlendirilmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Geleneksel Maliyetleme, Faaliyet Tabanlı Maliyetleme, Maliyet Dağıtım Anahtarı

**JEL Sınıflandırması:** M0, M40

\*5. Uluslararası EMI Girişimcilik & Sosyal Bilimler Kongresinde sözlü olarak sunulmuştur.

## COMPARISON OF TRADITIONAL AND ACTIVITY BASED COSTING APPLICATIONS IN THE AIRLINE SECTOR: AN ANALYTICAL ANALYSIS

### Abstract

The purpose of this study is to determine the differences between the Traditional Costing System and Activity Based Costing System in the Aviation Sector. In the study, the unit seat cost of Business Class and Economic Class passenger transportation services produced by an airline company was determined according to both costing systems. Business Class unit cost was \$ 102.44 under the Traditional Costing system and \$ 149.17 under the Activity Based Costing system. At this point, the Business Class unit cost was undercosting than the Traditional Costing System. While the unit cost of Economic Class was \$ 102.44 according to the Traditional Costing System, it was determined as \$ 97.25 according to the Activity Based Costing system and at this point, the unit cost of Economic Class was overcosting to the Traditional Costing System. As a result, when the indirect activities and cost distribution keys are determined accurately in the Activity Based Costing System, it is evaluated that more accurate and realistic costing can be made compared to the Traditional Costing System.

**Keywords:** Simple Costing System, Activity Based Costing, Cost Allocation Base

**JEL Classification:** M0, M40

## GİRİŞ

Maliyet, belirli bir hedefe ulaşmak için feda edilen veya vazgeçilen bir kaynaktır. Maliyet genellikle mal veya hizmet satın almak için ödenmesi gereken parasal tutar olarak ölçülür. Gerçek maliyet, öngörülen veya tahmin edilen maliyet (gelecekteki bir maliyet) olan bütçelenmiş bir maliyetten farklı olarak katlanılan maliyettir. Maliyet belirli bir mala veya hizmete fiyat koymak amacıyla hesaplandığında, maliyeti hesaplanmak istenen bu mal veya hizmete maliyet nesnesi denilmektedir.

Bir otomobilin maliyetini hesaplanacaksa, maliyet objesi otomobil; bir ekmeğin maliyetini hesaplanacaksa maliyet objesi ekmektir. Tabi maliyet objesi aynı zamanda bir mamul olmakla birlikte bir hizmet de olabilir. Örneğin bir eğitim veya sağlık hizmetinin maliyeti hesaplanması gerekiyorsa maliyet objesi sırasıyla, verilen eğitim ve sağlık hizmetleri olacaktır.

Maliyetlerin doğrudan (direkt) ve dolaylı (endirekt) maliyetler olarak sınıflandırıldığında doğrudan maliyetler, belirli maliyet nesnesine doğrudan yüklenebilir. Örneğin bir birim mamulün üretimi için belirli ölçülebilir bir miktar direkt ilk madde ve malzeme veya belirli saat direkt işçilik kullanılmış olabilir. Maliyet izleme terimi, belirli bir maliyet nesnesine doğrudan maliyetlerin tahsisini tanımlamak için kullanılır. Bir maliyet nesnesinin dolaylı maliyetleri, belirli maliyet nesnesiyle ilişkilidir, ancak doğrusal olarak izlenemez.

Maliyet dağıtım terimi, dolaylı maliyetlerin belirli bir maliyet nesnesine tahsisini tanımlamak için kullanılır. Maliyet ataması, (1) bir maliyet nesnesine doğrudan maliyetlerin izlenmesini ve (2) bir maliyet nesnesine dolaylı maliyetlerin tahsis edilmesini kapsayan genel bir terimdir.

Maliyet unsuru, belirli bir zaman dilimi boyunca maliyetleri nedensel olarak etkileyen faaliyet veya hacim düzeyi gibi bir değişkendir. Etkinlik, belirli bir amaca (örneğin, ürünlerin tasarlanması, makinelerin kurulması veya ürünlerin test edilmesi) yönelik bir etkinlik, görev veya çalışma birimidir. Etkinlik veya hacim düzeyindeki bir değişiklik ile toplam maliyet düzeyindeki bir değişiklik arasında bir neden-sonuç ilişkisi varsa, faaliyet veya hacim düzeyi bir maliyet unsurudur. Örneğin, ürün tasarımı maliyetleri bir üründeki parça sayısı ile değişiyorsa, parça sayısı ürün tasarımı maliyetlerinin maliyet unsurudur.

Geleneksel maliyetleme sisteminde genellikle direkt maliyetler yani direkt ilk madde ve malzeme ve direkt işçilik maliyet nesnesine doğrudan yüklenirken dolaylı maliyetler tek bir maliyet havuzuna aktarılıp buradan en uygun maliyet dağıtım anahtarı ile maliyet nesnesine yüklenir ve direkt maliyetlerle (direkt ilk madde, malzeme ve direkt işçilik) genel üretim giderleri toplanarak toplam maliyet bulunur, toplam maliyet üretilen ürün miktarına bölünerek birim mamul maliyeti hesaplanır.

Faaliyet Tabanlı Maliyetleme (Activity Based Costing) sisteminde ise öncelikle işletmede yürütülen faaliyetlerden birbiriyle yakın olanlar gruplandırılarak faaliyet grupları belirlenir veya her bir faaliyet ayrı ayrı ele alınabilir. Belirlenen her bir faaliyet için genel üretim giderleri hesaplanarak maliyet havuzlarına aktarılır. Her bir maliyet havuzundaki maliyetler o faaliyete en uygun maliyet dağıtım anahtarı vasıtası ile hesaplanacak dağıtım oranları kullanılarak üretilen mamule yüklenir. Geleneksel maliyet sisteminde tüm genel üretim giderleri tek bir maliyet havuzuna aktarılıp tek bir maliyet dağıtım anahtarı ile üretilen ürüne yansıtılırken, Faaliyet Tabanlı Maliyetleme sisteminde birden fazla maliyet havuzu ve her maliyet havuzu için bir maliyet dağıtım anahtarı ile hesaplanan dağıtım oranları ile genel üretim giderleri

üretileen ürünlere yüklenir. Geleneksel Maliyetlemede üretim giderlerinin üretilen mamuller için yapıldığı kabul edilerek, bu giderlerle mamuller arasında bağlantı kurulur. Faaliyet Tabanlı Maliyetlemede giderler mamuller için değil faaliyetlerin yürütülmesi için yapılır. Mamuller ise bu faaliyetlerden yararlanır. Bu nedenle önce faaliyetlerin maliyetleri hesaplanır ve her bir faaliyetin maliyetinden mamullere, o faaliyetten yararlanma derecelerine göre pay verilir (Büyükmirza, 2013: 289-290). Geleneksel Maliyetleme sistemi ile üretilen birden fazla ürün varsa ve her bir ürün farklı faaliyetlerden faydalaniyorsa; bu ürünlerin bir kısmı yüksek maliyetlenirken bir kısmı da düşük maliyetlendirilebilir. Yüksek maliyetlendirme durumunda işletme Pazar payı ve müşteri kaybına uğrarken, düşük maliyetlendirme durumunda zarar edebilecektir. Bu noktada arzu edilen, doğru maliyetlendirme yapabilmektir. İşte, birden fazla ürün üreten işletmelerde yürütülen faaliyetlere göre rasyonel bir şekilde faaliyetler veya faaliyet grupları belirlenerek, yukarıda açıklandığı şekilde Faaliyet Tabanlı Maliyetleme sistemine göre maliyet hesaplamaları daha doğru sonuçlar verebilecektir.

## 1. HAVAYOLU ŞİRKETİNDE MALİYETLER VE MALİYETLENDİRME SİSTEMİ

Havayolu şirketlerinde maliyet yapısını yönetmek sadece bir şirketin karlılığını arttırmak değil, aynı zamanda şirketin müşterilere daha iyi hizmet sunmasını sağlar. Havayolu şirketlerinde oluşan maliyetleri; sabit ve değişken, direkt ve indirekt, yolculara sunulan ulaşım hizmetleri ile ilgili (operasyon) ve ilgili olmayan (operasyon dışı) maliyetler olarak farklı şekillerde sınıflandırılabilir.

İlk olarak sabit maliyetler; uçak kullanımına göre değişmeyen uçuş mürettebatı için sabit maaşlar, eğitim maliyetleri, cari bakım maliyetleri, yıllık bazda planlanan bakım sözleşmelerinden kaynaklanan maliyetler,

amortismanlar, genel yönetim giderleri, genel sigorta masrafları şeklinde sıralanabilir.

Değişken maliyetler; mürettebat masrafları (seyahat masrafları, fazla mesai masrafları, saatlik veya yarı zamanlı olarak kiralanın mürettebat ücretleri), uçuş süresi veya uçuş döngülerine göre planlanan bakım maliyetleri, zaman veya parça başı bakım işçiliği (tüm işgücü maaşlarını, ücretleri, sosyal yardımları, seyahati, eğitim), bakım parçaları (uçak bakım ve denetimlerinde tüketilen malzeme ve parçaların maliyeti) bakım sözleşmeleri (planlanan bakım ve bakım için tüm sözleşme maliyetleri uçuş saati bazında, uçuş döngüsü bazında veya koşulda), ana komponent onarımları yakıt ve diğer sıvı maliyetleri, uçuş saatlerine göre kiralama maliyetleri, iniş ücretleri, havaalanı ve rota ücretleri sayılabilir.

İşletme veya operasyon maliyetleri; havayolu işletme maliyetleri, uçak giderleri, yakıt, bakım, çalışan giderleri, iniş ücretleri ve diğer işletme giderlerini içeren yolculara ve yük işleyicilerine hava taşıma hizmetleri sağlama sürecinde ortaya çıkan maliyetlerdir (Vasigh, vd. 2010: 37). İşletme maliyetleri sabit veya değişkendir, ancak bunların tümü havayolu işletmesinin temel faaliyetiyle ilgilidir. Bunlar doğrudan ve dolaylı işletme maliyetlerine de ayrılabilir. Havayolu endüstrisinde, doğrudan işletme maliyetleri (özellikle işçilik maliyetleri ve yakıt) işletme maliyetlerinin en büyük bölümünü oluşturur.

İşletme dışı (operasyon dışı) maliyetler, havayolları ayrıca havayolu operasyonlarıyla ilgili olmayan maliyetlerdir. İşletme dışı maliyetler; hava taşımacılığı hizmetlerinin sunumuyla ilgili olmayan faaliyetlerden kaynaklanan giderlerdir. Genellikle şirketin finansal yapılanması ile ilgilidir ve havayolunun finansal stratejisinin sonucudur. Faiz gideri, havayolu endüstrisinde genellikle taşınan büyük borç yüklerinin bir yansıması olan havayolu endüstrisinde en yaygın maliyettir. Borç, uçağın satın alınması gibi operasyonları finanse etmek için gerekli olmakla birlikte, faiz gideri doğrudan bir

havayolunun operasyonları ile ilgili olmadığı için işletme dışı maliyeti olarak değerlendirilir. Havayolu şirketi için diğer işletme dışı maliyetler arasında uçak satışı ve yatırım pozisyonlarından kaynaklanan kayıplar ile diğer havacılık dışı giderler sayılabilir.

Direkt maliyetler; havayolu endüstrisi için genellikle bir blok saat, uçak mili veya mevcut koltuk mili (ASM) olarak sınıflandırılan belirli bir üretim seviyesinde doğrudan izlenebilen maliyetlerdir. İşgücü ve yakıt maliyetleri havayolu şirketinin en büyük iki doğrudan işletme maliyetidir. İşgücü maliyetleri; bir miktar ücret, maaş ve fayda bileşenlerinin büyük ölçüde sabitlendiği karma bir maliyetin özelliklerini sergilerken; fazla mesai ve kar paylaşımı gibi diğer bileşenler daha çok değişken maliyetlere benzer. Havayolu direkt işletme giderlerinin ikinci önemli kısmı yakıt maliyetleridir. Küresel petrol fiyatlarında sürekli bir düşüş olmasına rağmen yine de direkt operasyon maliyetlerinde önemini korumaya devam etmektedir. Diğer Direkt işletme maliyetleri arasında uçak kiralama, iniş ücretleri, bakım, amortisman ve diğer operasyon giderleri de yukarıda belirtilen işgücü ve yakıt maliyetlerinin yanında yer almaktadır.

Dolaylı maliyetleri; bazı işgücü eğitim maliyetleri, satış giderleri ve yönetim maliyetleri gibi havayolunun temel işleviyle doğrudan ilişkili olmayan maliyetlerdir. Bu maliyetler bir havayolu işletmek için gerekli olan; ancak, tüm operasyonlara destek sağladığı için dolaylı maliyetler doğrudan belirli bir uçuşla ilişkilendirilemez. Bir havayolu şirketinin operasyonunu doğrudan etkilemedikleri için dolaylı maliyetler, bir havayolu işletme yöneticisinin toplam işletme maliyetlerini azaltmak için odaklanabileceği ilk alanı oluşturmaktadır.

## 2. LİTERATÜR İNCELEMESİ

Havacılık Sektöründe Faaliyet Tabanlı Maliyetleme ile Geleneksel Maliyetleme Sistemleri arasındaki farklılığı ortaya koyarak,

üretilen taşımacılık hizmetinin maliyetini belirleyen az sayıda çalışma bulunmaktadır. Bunlardan birisi, yine tek bir uçak ve uçuş faaliyetinin varsayımsal verileri üzerinden yapılan bir analizde; Faaliyet Tabanlı Maliyetleme Sistemi ile daha doğru maliyetlendirme yapılabileceği ve bunun da şirketin rekabet gücünü olumlu olarak etkileyeceği belirlenmiştir (Tsai ve Kuo, 2004: 269-275). Havaçılık Sektörü dışında, motor bakım hizmet maliyetlerinin Faaliyet Tabanlı ve Geleneksel Maliyetleme Sistemine göre analizinin yapıldığı bir çalışmada, Faaliyet Tabanlı Maliyetleme Sisteminin daha doğru ve makul sonuçlar elde edildiği belirlenmiştir (Haroun, 2015: 258-270). Lojistik Sektörü kara taşımacılığında yapılan bir çalışmada, Faaliyet Tabanlı Maliyetlemenin, taşıma maliyetlerinin daha doğru olarak hesaplamada işe yarayan bir yöntem olduğu belirlenmiştir (Baykasoglu ve Kaplanoğlu, 2008: 308-324).

## 3. HAVAYOLU ŞİRKETİ MALİYET HESAPLAMASINDA FAALİYET TABANLI MALİYETLEME UYGULAMASI: BİR ÖRNEK OLAY İNCELEMESİ

### 3.1. Yöntem

Bu çalışmada aşağıda verilen gelir tablosu bir havayolu şirketinin sadece bir adet uçağının bir uçuşuna ait 2014 yılı dönem sonu varsayımsal verileridir. Ayrıca bu havayolu şirketinin Mevcut Koltuk Mili (ASM) yine yıllık 10,000 koltuk mili olduğu varsayılmıştır. Bu varsayımlar altında belirlenen havayolu şirketinin bir uçuşuna ait birim koltuk maliyetleri (Business Class ve Ekonomik Sınıf) hem Geleneksel (geleneksel) Maliyetleme hem de Faaliyet Tabanlı Maliyetleme (Activity Based Costing) yöntemlerine göre hesaplanmıştır.

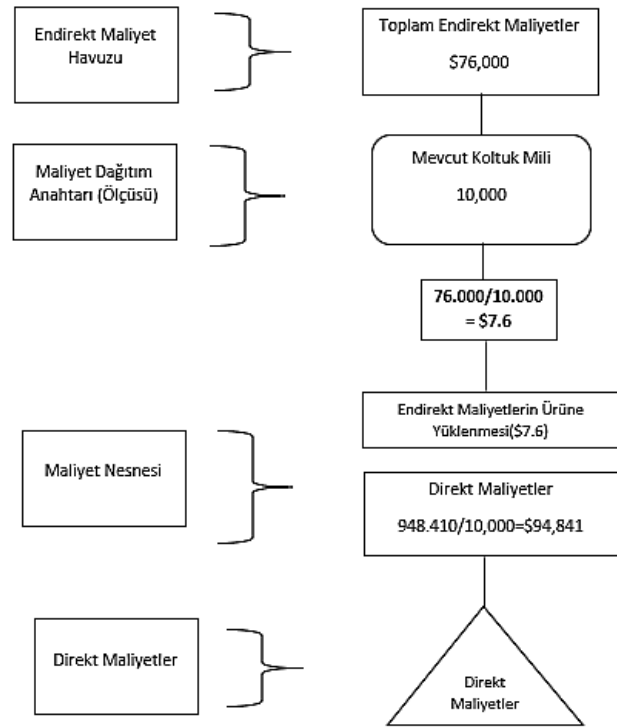
### 3.2. Veriler, Analiz ve Bulgular

**Tablo 1.** XYZ Havayolları Gelir Tablosu (000\$) (31 Aralık 2014)

XYZ Havayolları Gelir Tablosu (000\$) 31 Aralık 2014	
110#Numaralı Uçuş	
Gelirler	Tutarlar
Bilet Satış Gelirleri	900.00
Uçuş Yan Gelirleri	4.00
Kargo ve Diğer Gelirler	86.00
<b>TOPLAM GELİRLER</b>	<b>990.00</b>
<b>Maliyetler</b>	
<b>Direkt Maliyetler</b>	
Yakıt Maliyetleri	503.00
Kabin Ekip Harcamaları	45.00
Yolcu Hizmetleri Maliyetleri	36.00
Bakım Maliyetleri	67.50
İniş Ücretleri	90.00
Yolcu Tesisleri Maliyeti	40.50
Vergi	31.50
Kabin Ekip Ücretleri	0.74
Güvenlik Ücretleri	22.50
Uçak Kiralama Maliyeti	66.67
Sigorta	45.00
<b>TOPLAM DİREKT MALİYETLER</b>	<b>948.41</b>
<b>Endirekt Maliyetler</b>	
Kapı ve Terminal Ücretleri	10.00
Yer Personeli Ücretleri	5.00
Satış ve İdari Personel Ücretleri	52.00
Reklam Ücretleri	9.00
<b>TOPLAM ENDİREKT MALİYETLER</b>	<b>76.00</b>
<b>TOPLAM MALİYETLER</b>	<b>1024.41</b>
<b>NET FAALİYET GELİRİ</b>	<b>(34.41)</b>

**Kaynak:** (Vasigh vd., 2015: 106).

### 3.3. Geleneksel Maliyetleme Sistemi

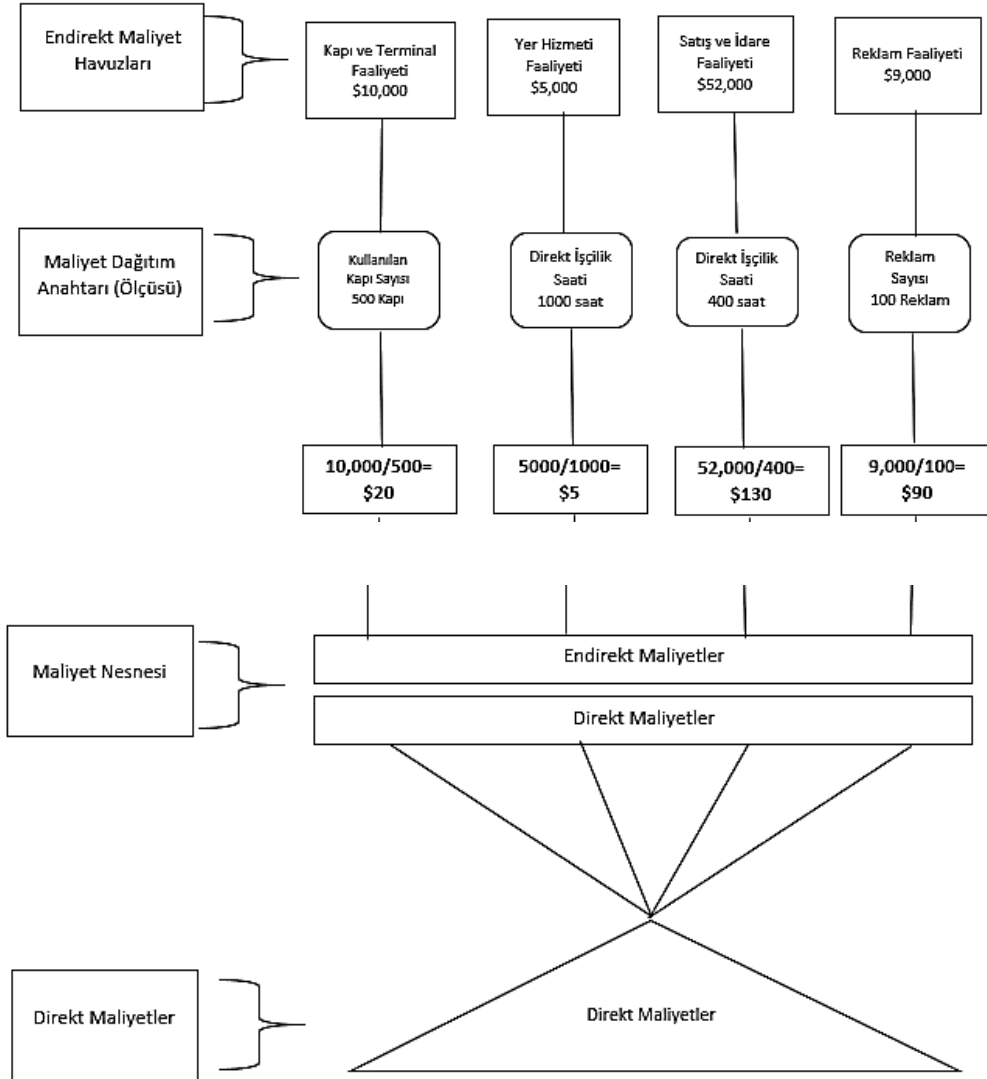


**Şekil 1.** Geleneksel (Geleneksel) Maliyet Sistemi Akış Diyagramları

Şekil-1'deki Geleneksel maliyetleme sisteminde görüldüğü gibi, toplam maliyet 1,024,100 \$, birim koltuk maliyeti  $1,024,100/10,000 = \$102.44$  olacaktır. Diğer bir yöntemle (Birim Direkt Maliyet + Birim Endirekt Maliyet)  $\$94.841 + 7.6 = \$102.44$  olacaktır.

### 3.4. Faaliyet Tabanlı Maliyetleme (ABC) Sistemi

Aşağıda incelenen şirketin Faaliyet Tabanlı Maliyetleme Sistemine göre akış diyagramı verilmektedir.



Şekil 2. Faaliyet Tabanlı Maliyetleme Sistemi Akış Diyagramı

Bu faaliyet (110 numaralı Uçuş) için maliyet kaynaklarının toplam sayısı ve üretilen hizmetlere dağılımı varsayımsal olarak şöyledir..



**Tablo 2.** 110 numaralı Uçuş İçin Maliyet Kaynaklarının Toplam Sayısı ve Üretilen Hizmetlere Dağılımı

	Business Class	Ekonomik Sınıf	Toplam
Kapı ve Terminal Ücretleri	150	50	200
Yer Personeli Ücretleri	100	50	150
Satış ve İdari Personel Ücretleri	75	25	100
Reklam Ücretleri	50	50	100

Faaliyet Merkezi Endirekt Maliyetlerinin Üretilen Hizmet Maliyetine Yüklenmesi: Üretilen toplam koltuk mil sayısı; Business Class 1000 koltuk mil saati, Ekonomik Sınıfın 9000 koltuk mil saati olduğu varsayılırsa;

**Tablo 3.** Faaliyet Merkezi Endirekt Maliyetlerinin Üretilen Hizmet Maliyetine Yüklenmesi

	Faaliyet Merkezi Endirekt Maliyetleri (\$)	Business Class (\$)	Ekonomik Sınıf (\$)
Kapı ve Terminal Ücretleri	10,000	7,500	2,500
Yer Personeli Ücretleri	5,000	3,334	1,666
Satış ve İdari Personel Ücretleri	52,000	39,000	13,000
Reklam Ücretleri	9,000	4,500	4,500
Toplam Endirekt Maliyetler		54,334	21,666
Birim Endirekt Maliyet		\$54.33	\$2.41

**Tablo 4.** Faaliyet Tabanlı Maliyetleme Sisteminde ve Geleneksel Maliyetleme Sistemine Göre Birim Maliyetlerin Karşılaştırılması

	Geleneksel Maliyetleme Sistemine Göre (\$)	Faaliyet Tabanlı Maliyetleme Sistemine Göre Maliyetleme (\$)	
		Business Class Koltuk Birim Maliyeti	Ekonomik Sınıf Koltuk Birim Maliyeti
Direkt Birim Maliyetler	94.84	94.84	94.84
Endirekt Birim Maliyetler	7.6	54.33	2.41
Birim Toplam Maliyet	102.44	149.13	97.25

Yukarıda verilen Tabloya göre yapılan analizde, Geleneksel Maliyetleme Sistemine göre Faaliyet Tabanlı Maliyetleme Sisteminde hesaplanan Business Class koltuk birim maliyeti daha yüksek, Ekonomik Sınıf koltuk birim maliyeti daha düşük belirlenmiştir.

## SONUÇ

Yukarıda yapılan veriler ve analiz sonucunda; Business Class birim maliyeti, Geleneksel maliyetleme sistemine göre \$102.44 iken;



Faaliyet Tabanlı Maliyetleme sistemine göre \$149.17 olarak gerçekleşmiştir. Bu noktada Business Class birim maliyeti düşük maliyetlendirilmiştir. Ekonomik sınıf birim maliyeti; Geleneksel maliyetleme sistemine göre \$102.44 iken, Faaliyet Tabanlı Maliyetleme sistemine göre \$97.25 olarak gerçekleşmiştir. Bu noktada Ekonomik Sınıf birim maliyeti yüksek maliyetlendirilmiştir. Faaliyet Tabanlı Maliyetlendirme sisteminde seçilen indirekt faaliyetler ve maliyet dağıtım anahtarları isabetli belirlendiğinde daha doğru ve gerçeğe yakın maliyetlendirme yapılabilmektedir. Elde edilen sonuçlar literatür incelemesinde verilen çalışmaların sonuçları ile uyumludur.

Faaliyet Tabanlı Maliyetleme sisteminin uygulanması işletmelerin karlılıklarını ve pazar payını artırmalarına imkan sağlayan stratejik bir maliyet yönetim aracıdır. Faaliyet Tabanlı maliyetleme ile işletmeler en uygun maliyet dağıtım anahtarları kullanılarak, işletme bazında kaynakların daha rasyonel kullanılmasına ve müşterilere daha kaliteli hizmet sağlamalarını destekleyecektir. Rekabetin üst düzeyde seyrettiği havayolu sektöründe Faaliyet Tabanlı Maliyetleme, Southwest Airlines gibi (<https://www.academicscope.com/>, e.t. 18.05.2020) dünyada önde gelen havayolu şirketleri tarafından uygulanmaktadır. Southwest Airlines faaliyete dayalı maliyetlemeden büyük fayda sağlamaktadır. Çünkü şirket operasyonlarındaki ek maliyet kalemlerin birim başına maliyetleri doğru hesaplanacaktır. Bu da Southwest Airlines'ın fiyatlandırmalarında, satış stratejilerinde, performans yönetiminde, karar verme süreçlerinde büyük ölçüde verimli olmasına ve kuruluşun işleyişi ve karlılığı üzerinde olumlu bir etki yaratmasını sağlayacaktır.

Havacılık Sektöründe Faaliyet Tabanlı Maliyetlemeden ayrı olarak sonraki çalışmaların, Mamul Yaşam Dönemince Maliyetleme, Hedef Maliyetleme gibi diğer

güncel maliyet yönetimi yaklaşımlarının kullanılarak çalışmalar yapılmasının sektöre ve literatüre katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

#### KAYNAKÇA

Büyükmirza H.K., (2013). Maliyet ve Yönetim Muhasebesi, Gazi Kitabevi, 18.Baskı

Baykasoğlu, A., Kaplanoğlu, V. (2008). Application of activity-based costing to a land transportation company: A case study, International Journal of Production, Vol.116, Issue 2

Haroun A.E. (2015). Maintenance cost estimation: application of activity-based costing as a fair estimate method, Journal of Quality in Maintenance Engineering, Vol.21, Issue 3

Hornigren, T.C., Datar S.M., Rajan, M.V. (2014). Cost Accounting: A Managerial Emphasis, Pearson, 15.th.Edition.

Tsai H.W., Kuo L. (2004). Operating costs and capacity in the airline industry, Journal of Air Transport Management, Vol 10, Issue 4

Vasigh B., Fleming K., Humpreys B., (2015). Foundation of Airline Finance: Methodology and Practice, Routledge, Taylor and Francis Group.

Vasigh B., Fleming K., Macay L., (2010). Foundation of Airline Finance: Methodology and Practice,, Ashgate. <https://www.academicscope.com/activity-based-costing-case-study-of-southwest-airlines/>, e.t. 18.05.2020

**Araştırma ve Yayın Etiği:** *Bu çalışmada araştırma ve yayın etiği kurallarına uyulduğu yazar tarafından taahhüt edilmektedir.*

**Research and Publication Ethics:** *In this study, the rules of research and publication ethics were fully followed by author/s.*

# EMI journal

Special  
Issue EMI