



Havaalanı işletmesine 22 milyar 152 milyon Euro vermek



İktisatçı değilim ama rakamlarla oynamayı severim. İstanbul'a yapılacak yeni havaalanının 25 yıllık işletmesi için ihale dün yapıldı ve ihaleyi Cengiz-Kolin-Limak-Mapa-Kalyon ortak girişim grubu, inanılması güç bir rakam vererek kazandı.

Yeni havaalanının 25 yıllık işletmesine talip olan bu ortak girişim grubu, KDV hariç 22 milyar 152 milyon Euro ödeyecek devlete. Bu şirketler, devlete ödeyecekleri bu paranın haricinde bir de inşaat, hatta inşaatlar yapacaklar, havaalanı terminal binalarını vs inşa edecekler.

Havaalanının sonunda yılda 150 milyon yolcu taşıması öngörlüyor ama bu yolcu sayısına daha ilk yıldan elbette ulaşılacak; en azından on yıl boyunca bu rakam gerçekleştirmeyecek.

Tabii ben iktisatçı olmadığı gibi iş insanı veya girişimci de değilim; o yüzden ihalede uzun uzun düşünüp bu rakama çıkan girişimcilerin iş planlarını, kendi finansman maliyeti ve karlılık projeksiyonlarını bilemem. Bilmediğim bir şeyi küfürmsemek de istemem.

Ama yine de, bazı basit hesaplamalar yapmak istiyorum. Havaalanı işletme imtiyazının 25 yıllık en azından Libor faiziyle varsayılmış. (**Gerçek rakam bundan daha yüksek, ama hesaplarımıza kolay olsun diye 25 milyar diyorum.**)

Bu durumda, finansman maliyetini hiç düşünmesek bile yılda 1 milyar Euro kira ödeyeceğiniz bir yeriniz var demektir. (**Yine konuşması kolay olsun diye finansman maliyetini hesaba katmıyorum; yoksa herhalde yıllık en azından Libor faiziyle borçlanarak bu parayı bulacak firmalar.**)

Yılda 150 milyon yolcunuz sahiben olsa, sırı kırınız ödemenin yolcu başına 6.7 Euro artı KDV kadar kar etmeniz gereklidir. Ki bu yetmez, kira dışında işletme için başka giderleriniz de olacaktır ve elbette bütün giderler karşılandıktan sonra toplam ciro üzerinden en azından yüzde 15-20 gibi bir karı da hedeflemelisiniz. Yani, 150 milyon yolcuya ulaşılsa dahi yolcu başına edilecek karın 20 Euro artı KDV'den daha az olmaması gereklidir.

Ama başta da dediğim gibi yılda 150 milyon yolcu hedefi kısa zamanda gerçekleştirilebilir bir hedef değil. Herhalde havaalanının işletmesini kazanan firmalar bu yolcu hedefine ulaşabilmek için yeni havaalanını pahalı bir havaalanı yapmak istemeyecelerdir.

Kıscası yolcu başına alınacak paranın da bir sınırı var.

Aynı şekilde, işletmeciler terminal binalarındaki kendi alt kiracılardan da kira talep ederken bu mantiğe uygun hareket edecekler, otoparkları işletirken veya taksilere imtiyaz sağlarken de fiyat dengesine dikkat edeceklerdir.

Bu yazdıklarımı bakıp kötümserlik yaptığı düşünmeyin. Benim burada sıraladığım kaygıların en az on katını eminim ihaledi kazanan şirketler kendi iç toplantılarında sıralamıştır. 22 milyar Euro'nun üzerine çıkışına kadar üç grubun yaptığı ihalede, elbette artırıma katılan şirketler kendi risk hesaplarını benden daha iyi yaptılar.

O yüzden, aslında en başta yapmak gerekeni bu noktada yapayım: İstanbul'un ve Türkiye'nin geleceğine duyulan güvenin sonucudur bu rakam. Devletin kasasına girecek olan bu hayli büyük para da, her durumda biz vatandaşlara yansıyacak, aldığımız altyapı hizmetlerinin kalitesindeki artışın bizlere maliyeti daha düşük olacak.

Bu köşede bu konuda yazı yazmadığımı olsam da, yeni havaalanı ile ilgili ciddi endişeler taşıdım, yeni bir havaalanının İstanbul'a gereklili olup olmadığını hep sorguladım. Ama dün çıkan rakamla birlikte bu sorgulama da anlamsız oldu.

Hepside ciddi uluslararası danışmanlıklar alan, ayrıca her biri zaten havaalanı işletmecisi olan şirketler bu rakamlara çıktılarına göre, yeni havaalanının gereklili olup olmadığını tartışmak çok da anlamlı değil demek.

Hayırlı olsun. Umarım yol üzerinde bir finansman sorunu çıkmaz ve bir an önce yeni havaalanı hizmete girer.