



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 taşınması öngörülüyor ama bu yolcu sayısına daha ilk yıldan elbette ulaşamayacak; en azından on yıl boyunca bu rakam gerçekleşmeyecek.

Tabii ben iktisatçı olmadığım 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 küçümsemek de istemem.

Ama yine de, bazı basit hesaplamalar yapmak istiyorum. Havaalanı işletme imtiyazının 25 yıllığına kabaca 25 milyar Euro'ya verildiğini varsayalım. **(Gerçek rakam bundan daha yüksek, ama hesaplarımız 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 sahiden olsa, sırf kiranızı ödemek için yolcu başına 6.7 Euro artı KDV kadar kar etmeniz gerekir. 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 gerekir.

Ama başta da dediğim gibi yılda 150 milyon yolcu hedefi kısa zamanda gerçekleşebilir bir hedef değil.

Herhalde havaalanının işletmesini kazanan firmalar bu yolcu hedefine ulaşabilmek için yeni havaalanını pahalı bir havaalanı yapmak istemeyecektir.

Kısacası yolcu başına alınacak paranın da bir sınırı var.

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

Bu yazdıklarına bakıp kötümserlik yaptığımı düşünmeyin. Benim burada sıraladığım kaygıların en az on katını eminim ihaleyi kazanan şirketler kendi iç toplantılarında sıralamıştır. 22 milyar Euro'nun üzerine çıkılana kadar üç grubun yarıştığı ihalede, elbette arttırıma 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 yansiyacak, aldığımız altyapı hizmetlerinin kalitesindeki artışın bizlere maliyeti daha düşük olacak.

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

Hepsi de ciddi uluslararası danışmanlıklar alan, ayrıca her biri zaten havaalanı işletmecisi olan şirketler bu rakamlara çıktığına göre, yeni havaalanının gerekli olup olmadığını tartışmak çok da anlamlı değil demek.

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