



**TURKISH
TECHNIC
2020**
FAALİYET RAPORU



**TURKISH
TECHNIC**

F A A L İ Y E T R A P O R U

- 2 0 2 0 -

İÇİNDEKİLER

F A A L İ Y E T R A P O R U
2 0 2 0

06

Misyon

08

Stratejilerimiz

09

Rakamlarla
Stratejik Plan
2019 - 2023

10

Kalite Politikamız

12

Başkan'ın
Mesajı

16

Yönetim Kurulu
Üyeleri

18

Politikalarımız

20

Organizasyon
Şeması

22

Dünya Uçak Filosu
Gelişimi

24

Çalışan Profilimiz

30

Kalite Belgelerimiz
ve Sertifikalarımız

32

Eğitim
Faaliyetleri

34

Hangarlar

36

Üs Bakım ve Hat
Bakım Hangar
Kabiliyetleri

37

Komponent Bakım
Faaliyetleri ve
Bakım Sayıları

38

Uluslararası
Müşterilerimiz

40

Yurt İçi
Müşterilerimiz

40

İmzalanan
Anlaşmalar

42

Uçak Bakım
Sayıları

44

İştirakler

46

Mühendislik
Faaliyetleri

48

AR-GE Başkanlığı

50

Fuarlar

52

Bağımsız Denetçi
Raporu

55

Finansal Tablolar

MİSYON

HAVACILIK BAKIM ONARIM
SEKTÖRÜNDE ÜRÜN ÇEŞİTLİLİĞİ,
HİZMET KALİTESİ VE REKABETÇİ
KONUMU İLE YETKİNLİKLERİNİ SÜREKLİ
GELİŞTİREREK SEKTÖRE YÖN VERMEK.

VİZYON

HAVACILIK TEKNİK HİZMETLERİ
ALANINDA İNOVATİF ÇÖZÜMLER
SUNARAK GLOBAL ÖLÇEKTE İLK 3
BAKIM MERKEZİNDEN
BİRİ OLMAK.



STRATEJİLERİMİZ

2017 yılı içerisinde tüm yöneticilerimizin ortak çalışması ve katkıları sonucunda şirketimizin 2017-2023 Stratejik Planı oluşturulmuştur. Stratejik Planımız; Stratejik Amaçları, Hedefleri, Stratejileri ve Stratejilerin gerçekleşmesine hizmet edecek projeleri içermektedir.



Stratejik Planımızda belirlenen 4 amaç aşağıdaki gibidir:

- 01** DÜNYADA İLK 5 MRO ARASINA GİRMEK
- 02** İNOVASYON ve BİLGİ TEKNOLOJİLERİ ODAKLI OLMAK
- 03** SÜREKLİ GELİŞEN BİR ORGANİZASYON OLMAK
- 04** İNSAN, ÇEVRE ve TOPLUM İÇİN DEĞER OLUŞTURMAK

Stratejik projelerin takibi için Strateji Planlama ve Projeler Müdürlüğü ile Bilgi Teknolojileri Başkanlığı'nın ortak çalışması sonucu Stratejik Plan Takip Sistemi oluşturulmuş ve üst düzey yöneticilerimizin tümüne ve ilgili müdürlere sistem kullanımı ile ilgili eğitimler verilmiştir. Her yılın çeyreklik dönemlerinde üst yönetimin de katılımı ile gerçekleştirilecek olan Amaç Gözden Geçirme Toplantılarında projelerin durumları değerlendirilecek, bu değerlendirmeler için de Stratejik Plan Takip Sistemi'nden alınan raporlar kullanılacaktır.

Rakamlarla Stratejik Plan 2018 - 2023

Stratejik Plan kapsamında 4 amaç ve bu amaçlara bağlı olarak toplamda 16 stratejik hedef, 52 strateji ve 150 proje belirlenmiştir.



AMAÇ

STRATEJİK HEDEF

STRATEJİ

PROJE

4

16

52

150

KALİTE POLİTİKAMIZ

HAVACILIK BAKIM ONARIM
SEKTÖRÜNDE ÜRÜN ÇEŞİTLİLİĞİ,
HİZMET KALİTESİ VE REKABETÇİ
KONUMU İLE YETKİNLİKLERİNİ
SÜREKLİ GELİŞTİREREK
SEKTÖRE YÖN VERMEK.

01

ÖNCE EMNİYET

Bakım ve uçuş emniyetini en önde tutarak ve risk yönetimi pratiklerini kullanarak her zaman güvenilir hizmet ve ürünler sunarız. Tüm personelin insan faktörü prensiplerine uygun çalışmasını sağlar ve emniyetle ilgili konuların gönüllü bildirimle raporlamasını teşvik ederiz.

02

MÜŞTERİ ODAKLILIK

Müşteri memnuniyetini üst düzeyde sağlamak için müşteri beklentileri doğrultusunda ürün ve hizmet sunarız ve müşteri geri bildirimlerinin iletilmesini teşvik ederiz. Müşteri şikayeti oluşması durumunda, şikayetin objektif şekilde giderilmesi için güven, şeffaflık, tarafsızlık, gizlilik, erişilebilirlik, eşitlik ilkelerine uygun olarak, hızlı şekilde gerekli tedbirleri alarak çözüm sunarız ve sürece katkıda bulunan çalışanlarımızı teşvik ederiz.

03

STANDARTLARA VE REGÜLASYONLARA UYUM

Standartlara ve regülasyonlara uyum için tüm personelimizin iyi mesleki ve teknik uygulama ile beraber desteğini sağlarız. Kaliteli hizmet anlayışını ön planda tutarak iş sağlığı, güvenliği ve çevre farkındalığı ile kalite yönetim sistemlerinin benimsenmesini sağlarız ve tüm personelimiz arasında iletişim, uyum ve iş birliğini artırarak, yetki ve sorumluluk bilinci ile amaç ve hedeflerimize, belirlenen stratejiler çerçevesinde ve etkin yönetim ilkesiyle ulaşmaya çalışırız.

04

SÜREKLİ İYİLEŞTİRME

Sürekli iyileştirme yaklaşımını ilke haline getirerek gelişen bir organizasyon olmak için kurum sadakati ile takım ruhunu en üst düzeyde tutarak planlama, bilgi ve teknoloji esaslı yaklaşımlarla sistemi sürekli gözden geçirip, iyileştirme fırsatları oluştururuz.

05

PAYDAŞLARLA İŞ BİRLİĞİ

Paydaşlarla iş birliğinin tesis edilebilmesi amacıyla, tüm personelimizin ulusal ve uluslararası havacılık otoriteleri ile müşterilerin kalite denetçileriyle ve tedarikçiler de dahil olmak üzere tüm paydaşlarımızla uyumlu şekilde çalışmasını sağlarız.

TURKISH
TECHNIC



YÖNETİM KURULU BAŞKANI'NIN MESAJI

Değerli Paydaşlarımız,

2020 yılını tüm dünyada eşi benzeri görülmemiş gelişme tanıklık ettiğimiz zorlu bir yıl olarak geride bıraktık. Bireysel alışkanlıkları, öncelikleri ve kaygıları değiştiren; bu bağlamda toplumlarda uzun yıllar etkisi hissedilecek izler bırakan Covid-19 salgını tüm ülke ekonomilerini de derinden etkiledi. Dünyanın en sağlam ekonomilerine sahip bir çok büyük ülkede sağlık sistemlerinin ne kadar yetersiz olduğunu gördük. Salgının başında bir çok otorite ve kuruluş tarafından yapılan değerlendirmelerde risk boyutlarının yanlış hesaplanması ve sağlık sistemlerinin çoğu ülkede yetersiz olması, kısa sürede; başta ulaşım olmak üzere ülkeler arası fiziki sınırların kapandığı, insan ve mal hareketlerinin durduğu veya sınırlandırıldığı dönemleri beraberinde getirdi. Alınan tedbirler salgın ile mücadelede başarı getirirse de ekonomik anlamda global bir daralmaya neden oldu.

Başta ülkemiz olmak üzere, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin pek çoğu bu kriz döneminde salgının ekonomik etkilerinin azaltılması için ivedi aksiyon planları ve mali destek paketleri oluşturdular. Hükümetlerin ve büyük merkez bankalarının politikaları sayesinde; 2020'nin ilk altı ayında durma noktasına gelen ekonomik hayat yılın ikinci yarısında hızlı bir toparlanma eğilimi gösterdi. 2020 yılının son çeyreğinde ise azalan tedbirler ve virüs mutasyonu ikinci ve daha sert bir virüs dalgasını beraberinde getirdi. Aralık ayı içerisinde aşı geliştirme çalışmalarından gelen olumlu haberler karşımıza daha iyimser bir tablo çıkararak 2021 yılı için pozitif bir beklenti oluşturdu.

2020 yılı ülkemiz için de oldukça zor bir dönem oldu. Üretim ve hizmet sektörlerinin salgın dolayısıyla sınırlandırıldığı ve durduğu dönemler etkiledi. Eşine az rastlayabileceğiniz bu zor dönemde ülkemizde; tedbirlerin, mali politika ve destek kararlarının hızlı ve profesyonel bir şekilde alındığını ve yürürlüğe koyulduğunu gördük. Bu kararların başında gelen; kısa çalışma gelir desteği ve havacılık sektörü için çalışma sürekliliğinin temini başarı inancımızı güçlendirdi. Başta Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan olmak üzere, bu kararların uygulanmasında emeği geçen herkesi tebrik ediyor, T.C. Sağlık Bakanlığımızı, T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığımızı, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızı, T.C. İçişleri Bakanlığımızı, ilgili diğer tüm bakanlıklarımızı, bürokratlarımızı tebrik ediyor, hepsine ayrı ayrı şükranlarımı sunuyorum.

Ülkemizin bayrak taşıyıcı markası ve ana markamız olan Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı'mızın ve Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. olarak bizim, en öncelikli konumuz gücümüzü aldığımız çalışanlarımız oldu. Covid-19 salgınının zorlukları ile mücadeleimiz devam ederken hiçbir çalışanımızı arkada bırakmadık. Çalışanlarımızın sağlığını yakından ve sürekli takip ederek onların sağlıklarını korumak için ulaşım araçlarında ve ofis/çalışma ortamlarında alınabilecek tedbirleri en üst seviyede uyguladık.

Havacılık sektörü de şüphesiz salgında en ağır yaraları alan ve en sert daralmanın görüldüğü sektörlerin başında yer alıyor. Bugün 23.000 dolaylarında olan global ticari uçak filosunun, salgın öncesi raporlarına göre 2029 yılı için 39.715 olması beklenirken, son verilere göre 2031 yılında 36.500 seviyelerine ulaşması öngörülmüyor. İtibar gören araştırma kuruluşları raporlarına göre 2019 yılında 82 milyar Amerikan doları olan global MRO pazar büyüklüğünün salgın öncesi araştırmalara göre 2020 yılı için 91.2 milyar Amerikan doları olması öngörülmürken salgın neticesiyle bu rakamın 50.3 milyar dolar seviyelerinde gerçekleşmesi bekleniyor.

Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. olarak 2020 yılının bu zorlu şartları altında işlerimiz ile ilgili riskleri hızlı bir şekilde belirledik, sürdürülebilirlik ve fırsatlardan istifade noktasında ise atılabilecek tüm adımları kararlılıkla attık. MRO pazarındaki daralma pek tabii ki bizleri de etkiledi. 2019 yılında 1 milyar 292 milyon Amerikan doları olan ciromuz % 31 seviyesinde azalarak 894 milyon dolar olarak gerçekleşti ve 6.4 milyon dolar net kâr elde ettik. Son raporlara göre %38 daralmanın beklendiği global MRO pazarında, rakiplerimizin ciro kayıp oranlarının çok daha altında bir ciro kaybı yaşadığımız için sektör ve rakiplerimizden pozitif yönde ayrışıyoruz.

Son yıllarda yaşanan ve sürekli değişiklik gösteren bu zorlu koşullarda bizler için hayati önem taşıyan yatırım ve dönüşüm projelerimizi bir bir gerçekleştiriyoruz. Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı'mızın bütün uçuş operasyonunun İstanbul Havalimanı'na geçişi sonrası, başta bu büyük filonun ve ülkemize uçmaya başlayan tüm mevcut ve yeni hava yolu kuruluşlarının bakım ihtiyaçlarını karşılayabilecek kapasiteye sahip bir bakım merkezi kurmak için yaptığımız yatırımlarımız hızlı bir şekilde devam ediyor. Ekim ayı içerisinde açılışını gerçekleştirdiğimiz, son teknoloji sistem ve ekipmanlar ile donatılmış, 60.000 m² kapalı alana sahip yeni üs bakım hangarlarımız; aynı anda 3 geniş ve 6 dar gövde uçağa bakım hizmeti verebiliyor. Türkiye'nin en büyük hangarları olma özelliğini taşıyan tesis, kapasite ihtiyacının karşılanması noktasında çarpan etkisi oluşturarak ülkemiz sivil havacılığını geliştirmek ve memleketimize hizmet gayesi ile çıktığımız bu yolda bir kilometre taşı olarak yer alacak. Diğer yandan dünyanın Covid-19 salgınında önemini daha iyi idrak ettiği dijital dönüşüm projelerimizi hayata geçirmeye de devam ediyoruz. Aralık ayında, Türk Hava Yolları Topluluğu olarak tüm birimlerimizin bilgi teknolojileri alanında; yazılım, donanım ve alt yapı ihtiyaçlarına entegre ve proaktif çözümler sunabilecek olan iştirakimiz THY Teknoloji ve Bilişim A.Ş.yi kurduk. Bilgi teknolojileri birimlerimizin; hava yolu, teknik, kargo ve lojistik gibi birçok alanda entegre teknolojiler üretmesini hedeflediğimiz iştirakimize geçiş sürecini de kısa sürede tamamladık.

Salgınla birlikte gelen sınırlı hareketlilik, uçuşları ve doğrudan bakım onarım sektörünü etkiledi. Çalışanlarımızın sağlığının en büyük önceliğimiz olduğu bu dönemde, bir önceki yıla oranla daha az olan bakım sayılarının önümüzdeki dönemlerde kademeli olarak iyileşeceğine inanıyoruz. Bakım hizmetlerinin yanında AR-GE alanında yürüttüğümüz millileştirme çalışmaları da meyvelerini vermeye devam ediyor. Yolcuların, kişisel cihazları üzerinden gerçekleştirebilecekleri kablosuz medya ve internet erişimi ile seyahatlerini keyifli bir deneyime dönüştürecek, uçak içi medya ve bağlantı alanında pazarda bulunan diğer ürünlerden daha üstün özelliklere sahip, ilk yerli sunucu ve modemin üretimini gerçekleştirdik.

Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. olarak sivil havacılık alanında malzeme tedarik, tamir ve bakım konularında sahip olduğumuz uluslararası tecrübeyi ülkemiz savunma sanayiine kesintisiz olarak aktarmaya devam ediyoruz. Hava Kuvvetleri Komutanlığımız envanterinde bulunan 4 adet Barış Kartalı uçağına; gövde ve yer sistemleri için lojistik destek hizmeti sağlanması kapsamında Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığımız ile Havadan Erken İhbar ve Kontrol (HİK) Sistemi Lojistik Destek Hizmetleri Sözleşmesi imzaladık. Bakımlarını ilk olarak 2015 yılında gerçekleştirdiğimiz Barış Kartalı uçaklarının lojistik tedariklerini üstleniyor olmamız bizim için kabiliyet ve birikimlerimize olan güvenin bir sembolü.

Güçlü markalar inşa etme politikamız ve etkin risk yönetimi yaklaşımımız ile iştiraklerimizin bu dönemin getirdiği değişken risklerden minimum etkilendiğini ifade etmek istiyorum. Tüm iştiraklerimizin ortak stratejileri arasında yer alan; uzun vadeli ve dengeli büyüme stratejimiz sayesinde hedeflerimize doğru emin adımlarla ilerliyoruz. İştirak şirketlerimizden Turkish Engine Center (TEC), mevcut müşteri portföyünü genişleterek 37 adedi 3. Parti müşterilere ait 86 motor teslimi gerçekleştirdi. 2019 yılı ihracat rakamlarında, Savunma ve Havacılık Sanayi sektöründe Türkiye'nin en büyük üçüncü ihracatçısı olan TEC, 2020 yılında tüm sağlık önlemlerini uygulayarak; mühendislik, kalite, verimlik ve iç tamir kabiliyetlerinin artırılması yönünde çalışmalarına da devam etti. Dijital fabrika hedefi çerçevesinde Türkiye'de elektronik bakım kartı kullanmaya başlayan ilk şirket olan TEC, teknolojik dönüşümün yanında toplum ve çevreye verdiği değeri T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'ndan Sıfır Atık Sertifikası alarak taçlandırdı. Uçak koltuğu üretimi sektöründe faaliyet gösteren iştirakimiz Turkish Seats Industry (TSI), başta Airbus A321 ve Boeing 787 linefit projeleri olmak üzere 23 uçak için koltuk teslimlerini gerçekleştirdi. 17 Boeing 737-800 uçağın retrofit anlaşması kapsamında; Temmuz ayında teslimlerine başlayan TSI, kalan teslimatları 2021 yılında kademeli olarak tamamlayacak. Sadece onaylı üreticilerin ürünlerinin sergilendiği Airbus ve Boeing tanıtım salonlarında ürünleri sergilenen ve her geçen gün adının daha fazla duyulmasını sağlayan iştirakimiz, business ve ekonomi sınıflarında yürüttüğü yeni koltuk projelerinin sertifikalandırılması çalışmalarına da devam etmektedir. Uçak içi bağlantı, internet sistemleri, kablosuz portatif ve koltuk arkası eğlence sistemleri çözümleri ile müşterilerine pazardaki muadillerinden daha üstün ürünler sunan Cornea Havacılık Sistemleri, geride bıraktığımız dönem içerisinde başta Anonim Ortaklığımız olmak üzere müşterilerinin filolarına dahil edilecek yeni nesil dar ve geniş gövde uçakları için yazılım ve donanım geliştirme çalışmalarına devam etti. Uçak motor ve kaportası bakım onarım sektöründe faaliyet gösteren, dünyada Boeing 787, Airbus A350 ve A320Neo (PW1100G) gibi yeni jenerasyon uçakların kaporta bakım lisansına sahip sınırlı kuruluşlar arasında yer alan iştirakimiz Turkish Nacelle Center (TNC), 2020 yılında MRO sektöründeki ortalama daralmanın altında, %27.2 seviyelerinde bir hizmet küçülmesi yaşayarak olumlu yönde ayrılan bir performans sergiledi. Uçak kabin içi ürünleri üretimi gerçekleştiren iştirakimiz Turkish Cabin Interior (TCI), kurulduğu günden bugüne kadar 641 uçaklık galley ve ünite siparişi almış ve 2020 yılı teslimleri de dahil olmak üzere, bu siparişlerden 211 adedinin üretim ve teslimatını başarılı bir şekilde gerçekleştirmiştir.

2019 yılında 65 milyar dolar seviyelerine ulaşan hizmet ihracatı rakamları, ülkemizin istihdam ve ekonomisinin lokomotif gücü

olarak cari dengeye pozitif yönde katkı sağlamakta ve dış ticaret verilerimiz için hayati bir önem taşımaktadır. Önümüzdeki dönemlerde ülkemizin dünyanın en büyük ekonomileri arasında yer almasında kritik bir rolü olacak olan hizmet sektörünü bir çatı altında birleştiren Hizmet İhracatçıları Birliği tarafından, Bakım ve Onarım Hizmetleri kategorisinde 2019 yılı Hizmet İhracatı Şampiyonu ödülüne layık görüldük. Ciromuz, çalışan sayımız, kapasite ve kabiliyetlerimiz ile dünyanın en büyük MRO kuruluşları arasında yer alan şirketimizin aldığı bu ödül, bizlere; ülkemize hizmet ve işimize dört elle sarılmak noktasında fevkalâde değerli bir motivasyon sağlıyor.

Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. olarak faaliyetlerimizi; kârlılık ve sürdürülebilir büyüme hedefleri ile yürütüyoruz. Önümüzdeki dönemlerde de sektörel göstergelerin üzerinde performans sergileyecek ve ülkemiz için katma değer üretmeye devam edeceğiz. 2021 yılının ülkemiz ve toplumumuz için hayırlı bir yıl olmasını diliyor, bizlere verdikleri destek ve güvenden dolayı; müşterilerimize, iş ortaklarımıza, yöneticilerimize, çalışanlarımıza ve sendikamıza şükranlarımı sunuyorum.

Saygı, selam ve sevgilerimi sunarım.

M. İlker Aycı

Türk Hava Yolları Teknik A.Ş.
Yönetim Kurulu Başkanı

YÖNETİM KURULU ÜYELERİ



Mehmet İlker Aycı

Yönetim Kurulu ve İcra Komitesi Başkanı

1971 İstanbul doğumlu olan M. İlker Aycı, 1994 yılında Bilkent Üniversitesi Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümünden mezun olduktan sonra 1995 yılında İngiltere'de Leeds Üniversitesi Siyaset Bilimi Bölümünde araştırmacı olarak bulunmuş, 1997 yılında ise Marmara Üniversitesi İngilizce Uluslararası İlişkiler Yüksek Lisans programından mezun olmuştur.

İş hayatına 1994 yılında başlayan Aycı, Kurtisan İlaçları A.Ş., İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Universal Dış Ticaret A.Ş. şirketindeki çeşitli görevlerin ardından 2005-2006 arasında Başak Sigorta A.Ş. ve 2006-2011 yılları arasında Güneş Sigorta A.Ş. Genel Müdürlüğü, 2011-2015 yılları arasında Türkiye Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı Başkanlığı, 2013-2015 yılları arasında Dünya Yatırım Ajansları Birliği Başkan Yardımcılığı ve Başkanlığı görevlerini yürütmüş, 2015 yılı Nisan ayı itibarıyla ise Türk Hava Yolları Yönetim Kurulu ve İcra Komitesi Başkanı olarak seçilmiştir.

Aynı zamanda, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği, DEİK Türk-Çin İş Konseyi, Vakıf Emeklilik A.Ş., VakıfBank Güneş Sigorta Spor Kulübü (2008 Avrupa Challenge Cup Şampiyonu) ve Türk Hava Yolları Spor Kulübü gibi kurumlarda Yönetim Kurulu Üyeliği ve Başkanlık gibi görevler de üstlenmiş olan Aycı, İngilizce ve Rusça bilmektedir.



Ali Serdar Yakut

Yönetim Kurulu Üyesi ve İcra Komitesi Başkan Vekili

1974 İzmir doğumlu olan A. Serdar Yakut, 1996 yılında Bilkent Üniversitesi Bilgisayar ve Enformatik Mühendisliği Bölümünden mezun oldu. İş hayatına 1996 yılında Yapı ve Kredi Bankası'nda başlayan Yakut, 2001 yılına kadar bankacılık sektöründe çeşitli pozisyonlarda görev yaptıktan sonra 2001 yılında IBM'de çalışmaya başladı. 2001-2009 yılları arasında IBM'de yerel ve uluslararası projelerde yönetici görevlerinde bulunan Yakut, birçok büyük IT dönüşüm projesine imza attı. 2009-2013 yılları arasında Güneş Sigorta A.Ş.'de CIO olarak görev yapan Yakut, 2014 yılında tekrar IBM'de yönetici olarak görev almış, 2015 yılı Haziran ayı itibarıyla ise Türk Hava Yolları Genel Müdür Yardımcısı (Gelişim & BT) olarak göreve başlamıştır.



Prof. Dr. İsmail Demir

Yönetim Kurulu Üyesi

İsmail Demir, 1960 yılında Elazığ'da doğdu. 1982 yılında İTÜ'den Uçak Mühendisi olarak mezun oldu. Uludağ ve İstanbul Teknik Üniversitelerinde birer yıl araştırma görevliliği sonrasında 1985 yılında ABD'ye yüksek lisans ve doktora öğrenimi için gitti.

Michigan Üniversitesi'nde Uygulamalı Mekaniğe, Purdue Üniversitesi'nde Uçak Mühendisliği dallarında yüksek lisans, Washington State Üniversitesi'nde Makina Mühendisliği alanında doktora derecesi aldı.

1992'den 2003 yılına kadar Suudi Arabistan, ABD ve Kanada'da çeşitli üniversite ve araştırma kurumlarında öğretim üyesi ve araştırmacı olarak görev yaptı.

1997'de Uçak Elemanları ve Malzemesi dalında doçentlik unvanı aldı. 2003 yılı sonunda Eğitim Başkanı olarak Türk Hava Yolları A.O.'da göreve başladı. 2005 yılında Teknik'ten Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı, Mayıs 2006 yılında ayrı bir tüzel kişiliğe kavuşturulan Türk Hava Yolları Teknik A.Ş.'ye Genel Müdür olarak atandı ve bunun yanı sıra Yönetim ve İcra Kurulu Başkan vekilliklerini ifa etti. 2013 yılında profesörlük unvanı aldı. THY grup ortaklıkları olan Türk Motor Merkezi (TEC- Turkish Engine Center), Goodrich THY Teknik Goodrich Servis Merkezi (GTTSC- Goodrich Turkish Technic Service Center), Türk Koltuk Şirketi (TSI -Turkish Seats Industries), Uçak Mototru ve Gaz Tribünü Bakım Merkezi (TURKBINE) şirketlerinde Yönetim Kurulu Başkanı ve Türk Kabin İçi (TCI-Turkish Cabin Interior) şirketinde yönetim kurulu üyesi olarak görev yapan Demir, Resmi Gazete'nin 12-04-2014 tarih ve 28970 sayısında Millî Savunma Bakanlığı tarafından Savunma Sanayi Müsteşarlığına atandı.

Çeşitli uluslararası dergi ve konferanslarda kompozit malzemeler, çatlak mekaniği, teorik ve nümerik elastik modellemeler, mikro elektromekanik konularında çok sayıda makalesi yayımlanan Demir, evli ve dört çocuk babasıdır.



Mithat Görkem Aksoy

Yönetim Kurulu Üyesi

06.06.1977 Antalya doğumlu olup Türk Hava Kurumunda 1996 yılında pilotaj eğitimine başladı, 1998 yılında mezun oldu. 2001 yılına kadar Türk Hava Kurumu'nda çalıştı. 2001 yılında görevinden ayrılarak özel hava yollarına geçiş yaptı. Çeşitli özel hava yolu şirketlerinde görev yaptıktan sonra 2007 yılında Türk Hava Yolları A.O.'da göreve başladı. G4, G550, B737 ve Airbus A330-A340 uçaklarında görev yaptı. 2016 yılında Genel Havacılık VIP uçaklarında Operasyon Başkanlığı görevine getirilmiş olup halen Türk Hava Yolları A.O. bünyesinde fiili uçuşu kaptan pilot olarak görev yapmaktadır.



Melih Şükrü Ecertaş

Yönetim Kurulu Üyesi

1987 Bursa İnegöl doğumlu olan Ecertaş, 2004 yılında Kartal Anadolu İmam Hatip Lisesi'nden mezun oldu. 2009 yılında Beykent Üniversitesi İşletme Bölümü'nü birincilikle bitirdi.

Lisans eğitiminin ardından kazandığı Fulbright bursuyla Amerika'nın Boston şehrindeki Emerson College'da Pazarlama İletişimi alanında yüksek lisans yaptı. MIT/Sloan School of Management'taki araştırma asistanlığının ardından, Gebze Teknik Üniversitesi'nde İnsan Kaynakları alanında doktora çalışmasına devam etmektedir.

2011-2019 yılları arasında Çilek Mobilya'da Kurumsal Gelişim Müdürlüğü ve Yönetim Kurulu Üyeliği görevlerini üstlenmiştir.

2015-2017 yılları arasında İnsan Kaynakları ve Yönetim Danışmanlığı alanında faaliyet gösteren Mental HR'da Kurucu ve Yönetim Kurulu Üyesi olarak görev yapmıştır.

Yurt içi ve yurt dışı pek çok organizasyonda, "İnsan Kaynakları Sistem Tasarımı, Performans Yönetim Sistemleri, Çalışan Ödüllendirme Modelleri, Stratejik Planlama, Yetenek Yönetimi, İK Dijital Dönüşümü ve diğer Organizasyonel Gelişim" projelerinde görev almıştır.

2018 yılında uluslararası yatırım danışmanlığı şirketi Eurasia Invest'in kurucuları arasında yer almıştır ve halen Yönetim Kurulu Üyesi olarak görevini sürdürmektedir.

Ortaöğretim yıllarından bu yana sivil toplum ve gençlik çalışmalarının içerisinde yer alan Ecertaş, 2012-2018 yıllarında AK Parti Gençlik Kolları'nda, İl Teşkilatı'ndan Genel Merkez'e kadar çeşitli kademelerde önemli sorumluluklar üstlenmiştir. Halen gençlikle ilgili çeşitli STK'larda gönüllü faaliyetlerde bulunmaya devam etmektedir.

İleri derecede İngilizce, orta düzeyde Almanca ve Arapça bilen Melih Ecertaş, evli ve iki çocuk babasıdır.



Mustafa Yılmaz

Yönetim Kurulu Üyesi

Mustafa Yılmaz, 1966 yılında Gaziantep Nizip'te doğdu. Nizip'teki ortaöğreniminin ardından 1984-1988 yılları arasında İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nde eğitimini tamamladı.

1989 yılında İstanbul'da serbest avukatlığa başladı. 1993-2004 yılları arasında enerji sektöründe avukat olarak çalıştı.

Bu dönemde bazı sivil toplum kuruluşlarının çalışmalarına katkıda bulundu.

Mustafa Yılmaz, 21 Şubat 2004 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan Bakanlar Kurulu Kararı ile EPDK Kurul Üyeliği'ne atandı. 28 Ocak 2010 tarihinde EPDK İkinci Başkanı olarak görevlendirildi.

20 Şubat 2014 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan Bakanlar Kurulu Kararı ile EPDK Başkanı olarak atanan Yılmaz, görev süresinin bitimine müteakiben 1 Mart 2016 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan Bakanlar Kurulu Kararıyla EPDK Başkanı olarak ikinci kez atandı.

Mustafa Yılmaz'ın başkanlığı döneminde, EPDK'nın uluslararası platformda etkinliğinin artırılmasına yönelik olarak başlatılan çalışmalar daha da artırılmıştır. Bu dönemde, EPDK'nın ev sahipliği ve başkanlığında 6. Dünya Enerji Düzenleme Forumu İstanbul'da toplanmış ve EPDK, üyesi bulunduğu Enerji Düzenleyicileri Bölgesel Birliği ERRRA ve Akdeniz Enerji Düzenleyicileri Birliği MEDREG'in aktif bir üyesi haline gelmiştir.

Yılmaz, aynı zamanda ERRRA Yönetim Kurulu Üyeliği görevini de yürütmektedir.

İngilizce bilen Yılmaz, evli ve üç çocuk babasıdır.

EMNİYET POLİTİKAMIZ

- Emniyet yönetiminin tüm yönetici ve çalışanlarımızın birinci önceliği olmasını sağlarız.
- Kararlarımızı hedefler çatıştığında emniyetten yana veririz.
- Ulusal ve uluslararası kural ve standartların gerekliliklerine uyarız.
- Gerekli kaynakları ayırarak Emniyet Yönetim Sistemini destekleriz.
- Raporlamayı teşvik ederek Adil Kültür ile Pozitif Emniyet Kültürünü destekleriz.
- Emniyet bilincini artırmak için tüm çalışanlarımıza gerekli eğitimi veririz.
- Emniyet sorumluluk ve yükümlülüklerini açık bir şekilde tanımlarız.
- Tehlike tanımlama ve risk yönetimi ile risklerimizin kabul edilebilir seviyede yürütülmesini sağlarız.
- Emniyet performansımızı hedef ve amaçlarımız doğrultusunda sürekli iyileştiririz.
- İnsan faktörlerini tüm faaliyetlerimizde göz önünde bulundururuz.
- Emniyet politikasını, emniyetin sürekli iyileştirilmesi için organizasyonun her seviyesine iletiriz.

BİLGİ GÜVENLİĞİ YÖNETİM SİSTEMİ POLİTİKAMIZ

THY Teknik A.Ş. ve çalışanları olarak, amacımıza uygun bir şekilde iş sürekliliğimize ve bilgi varlıklarımıza yönelik her türlü riski yönetebilmek amacı ile;

- Gizlilik, bütünlük ve erişilebilirlik ilkeleri; bilginin işlenmesi, iletilmesi ve muhafaza edilmesinde bilgi güvenliği için temel esas olarak alınması,
- ISO 27001 standardının gereklerini yerine getirecek şekilde Bilgi Güvenliği Yönetim Sistemi kapsamında dokümanete etme, belgelendirmenin devamını sağlama ve yönetim sisteminin sürekli iyileştirilmesi,
- Yürürlükte var olan bilgi güvenliği ile ilgili tüm yasal mevzuat ve sözleşmelere uyulması,
- Mevcut bilgi varlıklarımıza yönelik risklerin sistematik olarak yönetilmesi,
- Bilgi güvenliği farkındalığını artırmak amacıyla teknik ve davranışsal yetkinlikleri geliştirecek eğitimlerin gerçekleştirilmesi yönünde faaliyetlerimizi uyguladığımız diğer yönetim sistemleri ile birlikte uyumlu bir şekilde yöneterek, havacılık bakım ve onarım sektöründe bilgi güvenliği açısından öncülüğümüzle örnek bir kuruluş olmayı taahhüt ederiz.

İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ (İSG) POLİTİKAMIZ

Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. olarak, faaliyetlerimizi gerçekleştirirken çalışanlarımız için sağlıklı ve güvenli bir çalışma ortamı sağlamayı, bu konuda sürekli gelişim ve iyileştirme faaliyetlerini gerçekleştirilmeyi taahhüt ederiz.

- Faaliyet alanı ile ilgili yeni yatırımları planlarken, iş kapsamını büyütürken ve teknolojik altyapı seviyesini yükseltirken çalışanların, müşterilerin, tedarikçilerin ve alt işverenlerin sağlığı ve güvenliğinin başarının bir parçası olduğuna inanarak, İSG riski en düşük seviyede olan ve iyileşme fırsatlarının doğasına uygun ekipman ve organizasyonları tercih ederek, kurulan iş sağlığı ve güvenliği yönetim sisteminin uygulanması, sürdürülmesi ve geliştirilmesi için gerekli kaynakları sağlayacağımızı,
- Belirli, ölçülebilir, uygulanabilir ve amaca hizmet eden hedefler ile İSG yönetim sisteminin sürekli iyileşmesini sağlayacağımızı,
- İş sağlığı ve güvenliği alanında ulusal ve uluslararası standartlara, kanunlara ve ilgili mevzuata uygun, güvenli ve emniyetli bir çalışma ortamı sağlayacağımızı, yasal ve diğer şartlardaki değişiklikleri etkin şekilde takip ederek, gerekli düzenleme ve güncellemeleri yapacağımızı,
- Etkin bir risk yönetimi ile olası kaza ve hastalıkları önceden tespit ederek, proaktif önlemlerle iş kazalarının ve iş kayıplarının en aza indirilmesini sağlayacağımızı,
- Sürekli iyileştirme yaklaşımını ilke haline getirerek gelişen bir organizasyon olmak için kurum sadakati ile takım ruhunu en üst düzeyde tutarak planlama, bilgi ve teknoloji esaslı yaklaşımlarla İSG yönetim sistemini sürekli gözden geçirerek, iyileştirme fırsatları oluşturacağımızı,
- İş sağlığı ve güvenliği performansının iyileştirilmesi için organizasyonun her kademesinin katılımını sağlayacağımızı; çalışanlarının, iş sağlığı ve güvenliği konusundaki birikimini ve bilincini sürekli eğitimlerle arttırarak iş sağlığı ve güvenliği kültürünün gelişimini desteklemek için çalışmalar yapacağımızı taahhüt ederiz.

ÇEVRE POLİTİKAMIZ

THY Teknik A.Ş. olarak, faaliyetlerimizi gerçekleştirirken, çevre kültürünü benimsemiş bir şekilde bütün canlıların ortak varlığı ve hakkı olan "çevreyi" ve "doğal kaynakları" korumayı ilke edindik.

- Faaliyet alanı ile ilgili yeni yatırımları planlarken, iş kapsamını büyütürken ve teknolojik altyapı seviyesini yükseltirken çevre yaşam döngüsünü dikkate alarak çevreye uyumlu, çevre boyutunu en az düzeyde olumsuz etkileyen ve iyileştirme fırsatlarına uygun ekipman ve organizasyonları tercih edeceğimizi; kurulan çevre yönetim sisteminin uygulanması, sürdürülmesi ve geliştirilmesi için gerekli kaynakları sağlayacağımızı,
- Belirli, ölçülebilir, uygulanabilir ve amaca hizmet eden hedefler ile çevre yönetim sisteminin sürekli iyileşmesini sağlayacağımızı,
- Enerji ve doğal kaynakların daha etkin ve verimli kullanılmasını, faaliyetlerimizden kaynaklanan atıkların çevresel etkilerinin en aza indirilmesini, atık yönetimi kapsamında tekrar kullanım ve geri dönüşüm imkanlarını arttırarak sürekli uygulamalar dahilinde çevre kirliliğinin önlenmesini, iklim değişikliğine etkisi olabilecek etkenlerin azaltılmasını ve ortadan kaldırılmasını sağlayacağımızı,
- Ulusal ve uluslararası mevzuatlar dahilinde yasal sorumluluklarımızı yerine getirmenin yanı sıra, değişikliklerin güncel olarak takibini ve gerekli düzenlemeleri yaparak çevreyle uyumlu, sürekli gelişen ve iyileşen bir kuruluş olacağımızı,
- Faaliyetler sonucu ortaya çıkan veya çıkması muhtemel olan çevre boyutlarını tespit etmeyi ve bu boyutların çevresel etkilerini azaltmayı hedefleyeceğimizi, çevre bilincinin ve duyarlılığının artırılması için çalışanların eğitimlerinin sürekliliğini sağlayarak, çevre hedeflerine bağlı olarak düzenli bir şekilde çevre performansını ölçeceğimizi, gelişimine katkıda bulunacağımızı ve sürekli iyileştirilmesini sağlayacağımızı taahhüt ederiz.

KALİBRASYON POLİTİKAMIZ

- Bakım ve uçuş emniyetini en önde tutarak ve risk yönetimi pratiklerini kullanarak her zaman güvenilir hizmet ve ürünler sunarız. Tüm personelin insan faktörü prensiplerine uygun çalışmasını sağlar ve emniyetle ilgili konuların gönüllü bildirimle raporlamasını teşvik ederiz.
- Müşteri memnuniyetini üst düzeyde sağlamak için müşteri beklentileri doğrultusunda ürün ve hizmet sunarız ve müşteri geri bildirimlerinin iletilmesini teşvik ederiz. Müşteri şikayeti oluşması durumunda, şikayetin objektif şekilde giderilmesi için güven, şeffaflık, tarafsızlık, gizlilik, erişilebilirlik, eşitlik ilkelerine uygun olarak, hızlı şekilde gerekli tedbirleri alarak çözüm sunarız ve sürece katkıda bulunan çalışanlarımızı teşvik ederiz.
- Standartlara ve regülasyonlara uyum için tüm personelimizin iyi bir mesleki ve teknik uygulama ile beraber desteğini sağlarız. Kaliteli hizmet anlayışını ön planda tutarak iş sağlığı, güvenliği ve çevre farkındalığı ile kalite yönetim sistemlerinin benimsenmesini sağlarız ve tüm personelimiz arasında iletişim, uyum ve iş birliğini artırarak, yetki ve sorumluluk bilinci ile amaç ve hedeflerimize, belirlenen stratejiler çerçevesinde ve etkin yönetim ilkesiyle ulaşmaya çalışırız.
- Sürekli iyileştirme yaklaşımını ilke haline getirerek gelişen bir organizasyon olmak için kurum sadakati ile takım ruhunu en üst düzeyde tutarak planlama, bilgi ve teknoloji esaslı yaklaşımlarla sistemi sürekli gözden geçirip, iyileştirme fırsatları oluştururuz.
- Paydaşlarla iş birliğinin tesis edilebilmesi amacıyla, tüm personelimizin ulusal ve uluslararası havacılık otoriteleri ile müşterilerin kalite denetçileriyle ve tedarikçiler de dahil olmak üzere tüm paydaşlarımızla uyumlu şekilde çalışmasını sağlarız.
- Kalibrasyon hizmetlerini, müşteri ile mutabık kalınan şartlara ve ISO 17025 standartlarına uygun olarak, bağımsızlık, tarafsızlık, gizlilik ilkelerine göre, uluslararası kabul görmüş metotları uygulayarak kaliteli, hatasız, izlenebilir ve güvenilir düzeyde sunarız.
- Laboratuvar faaliyetlerinde görev alan ve bu faaliyetlere doğrudan etkisi bulunan tüm personelin kalite sistemini özümsemiş, sürekli gelişmeye açık, kalibrasyon ve kalite ile ilgili ulusal/uluslararası standartlar konusunda eğitilmiş, deneyimli ve yetkin olmasını sağlarız.

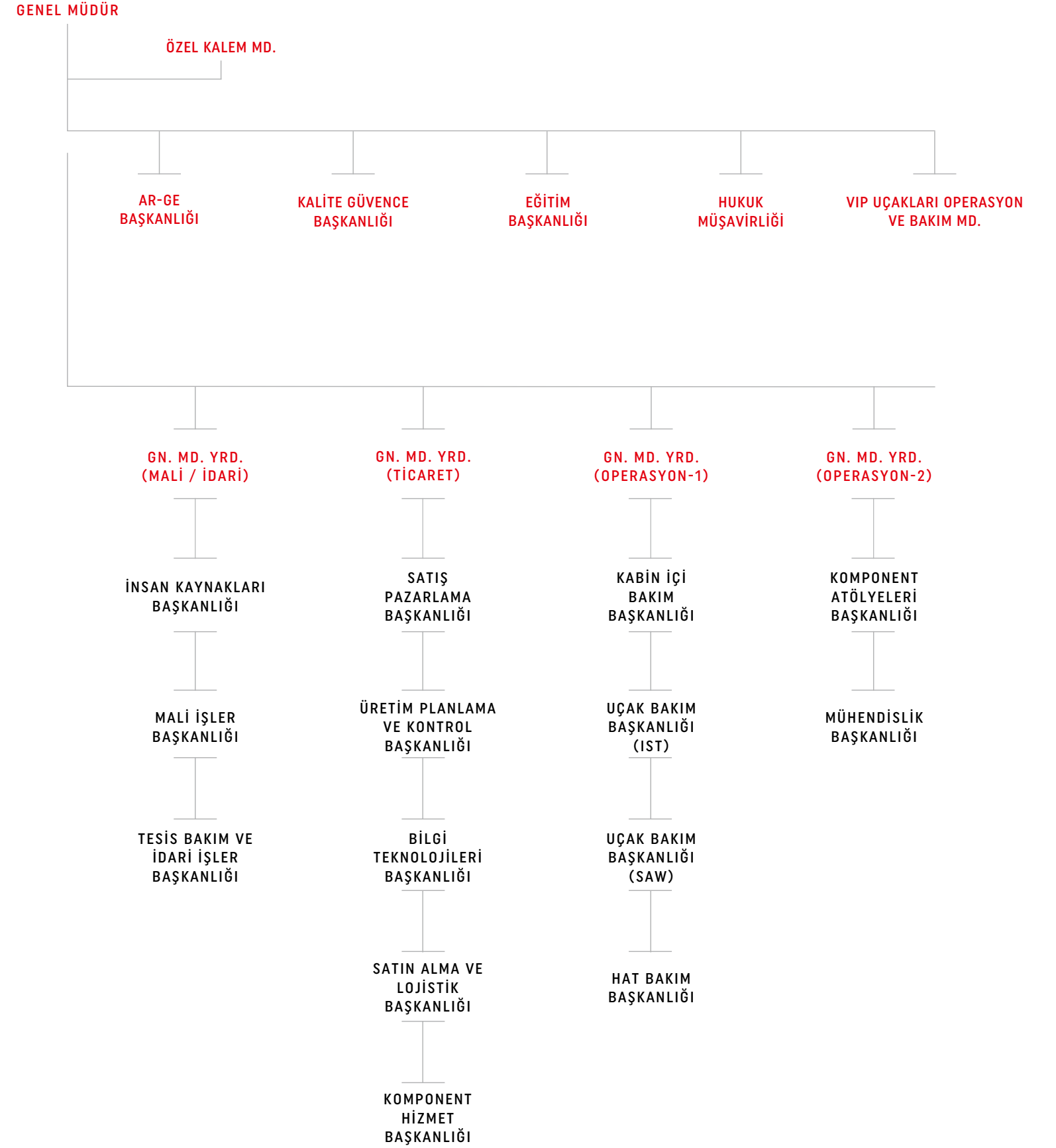
İNOVASYON POLİTİKAMIZ

- Uçak parçaları, test sistemleri, tool / teçhizat konularında havacılık endüstrisinin ihtiyaç duyduğu ürünleri geliştirmek ve bu konularda stratejik iş birliklerine gitmek,
- Aviyonik, yapısal, uçak sistemleri ve kabin içi alanlarında iş birlikleri ile majör modifikasyonlar ve inovatif çözümler geliştirmek,
- Süreç inovasyonları yapmak ve bu bağlamda özgün araç-gereç-teçhizat geliştirmek,
- Pazarlama etkinliğimizi ve marka bilinirliğimizi arttırmak için özgün yöntem ve çözümler geliştirmek,
- İnsansız teknolojiler, yapay zekâ, robotik alanlarında kritik ve katma değeri yüksek teknolojileri havacılık projelerine dâhil ederek yeni yetkinlikler kazanmak,
- Kurum kültürümüzü ve organizasyon yapımızı yenilikçi, çok disiplinli, özgür ve özgün düşünmeyi özümseyecek ve destekleyecek şekilde güçlendirmek,
- İnsan kaynağımızı ileri teknoloji ve yeni iş alanlarında yetkinlik kazanmak üzere genişletmek ve derinleştirmek,
- İnovasyon kapasitemizi ve performansımızı arttırmak üzere alt yapımızı güçlendirmek,
- Tüm ulusal, bölgesel ve küresel paydaşlarımızla açık inovasyona dayalı güçlü bir ekosistem oluşturmak ve birlikte gelişimi sağlamak.



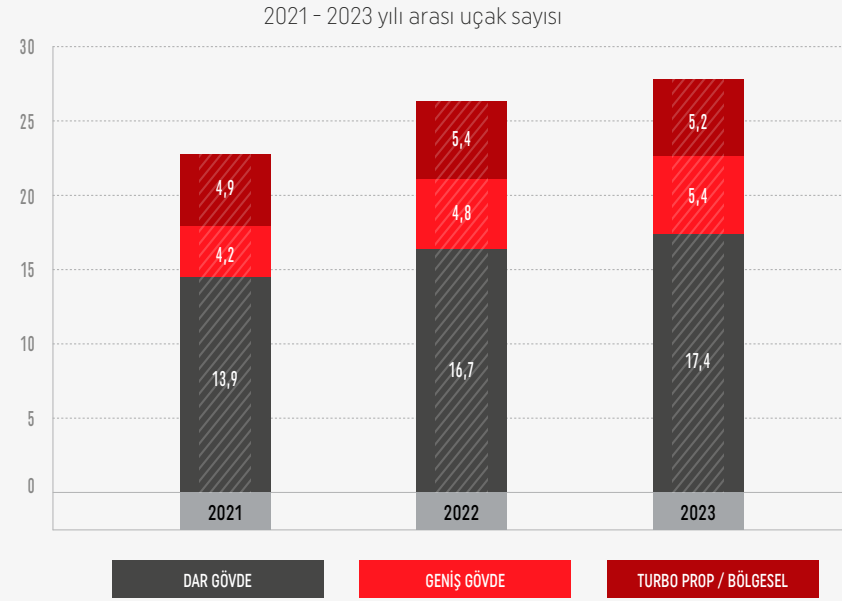
TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK A.Ş.

ORGANİZASYON ŞEMASI



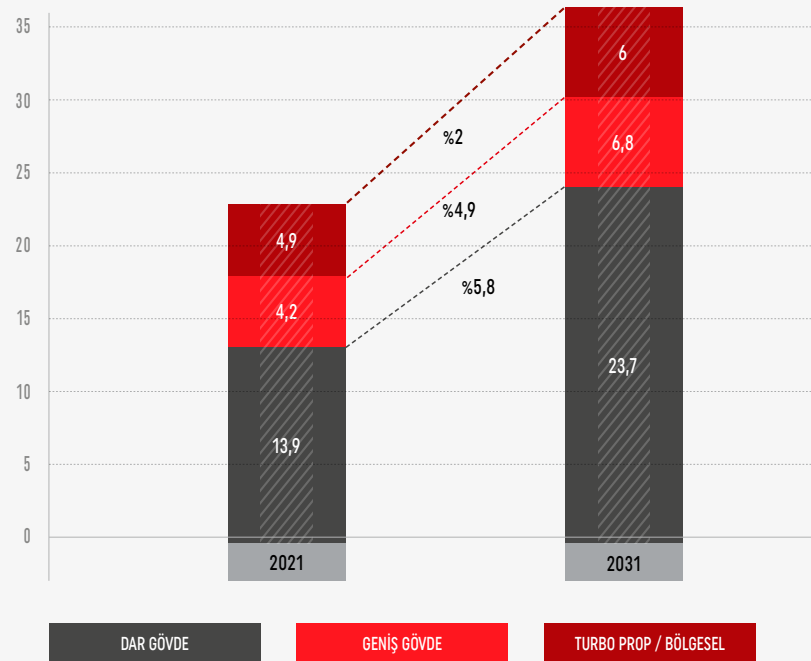
GLOBAL FILO GELİŞİMİ

Yukarıdaki grafiğe bakıldığında, 2021-2023 yılları arasında aktif uçak sayısındaki artışın devam edeceği ve 2023 yılında, 2020 yılı başındaki uçak sayısına ulaşabileceği öngörülmektedir.



Sektör raporlarına göre, 2021 yılı başında 23,000 dolaylarında olan global uçak filosunun, 2031 yılında 36,500 seviyelerine ulaşması öngörülmektedir. Pandemi öncesi dönemde, 2029 yılında toplam ticari uçak sayısının 39.715 olması beklenmekteydi.

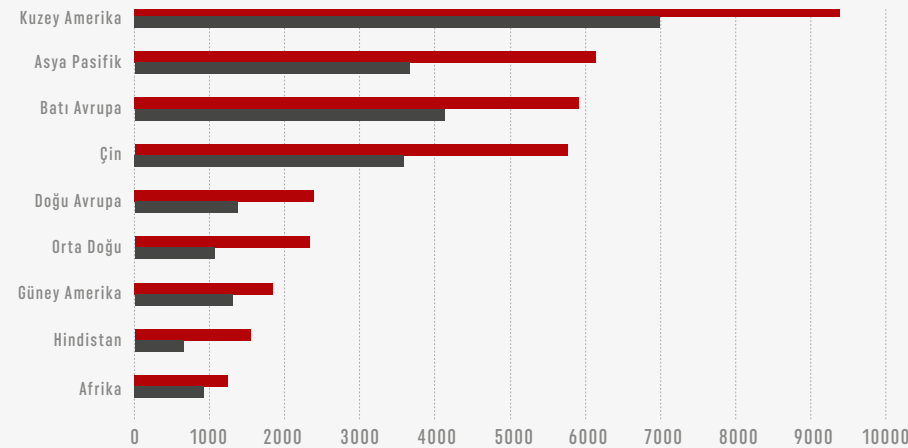
Dar gövde uçak sayısının 10 yıllık %5,8 CAGR büyüme oranı ile 13,900'den 23,700 seviyesine, geniş gövde uçak sayısının %4,9 CAGR büyüme oranı ile 4,200'den 6,800 seviyesine ve turboprop/bölgesel uçak sayısının ise %2 CAGR büyüme oranı ile 4,900 seviyesinden 6,000 seviyesine ulaşması öngörülmektedir.



BÖLGELERE GÖRE FILO GELİŞİMİ

Filo gelişimi izlendiğinde özellikle Kuzey Amerika ve Avrupa pazarları doymuş pazar konumundadır. Asya Pasifik ve Orta Doğu'nun büyük gelişim göstereceği öngörülmektedir. Bu bağlamda Çin, Hindistan ve diğer Asya Pasifik ülkelerinin, gelecekte filo yoğunluğunun en yüksek olacağı bölgeler olmaları beklenmektedir. Bu bölgelerde gelişecek filonun büyük bir kısmının dar gövde uçakların oluşturacağı ve buna bağlı olarak dar gövde uçak bakım taleplerinin artacağı yorumuna sektör raporlarında yer verilmiştir.

2020 yılı içerisinde en büyük pazar olan Amerika'nın filo büyüme verilerine baktığımızda, 2031 yılında yerini Asya Pasifik, Çin ve Hindistan'dan oluşan Asya bölgesine bırakması öngörülmektedir.

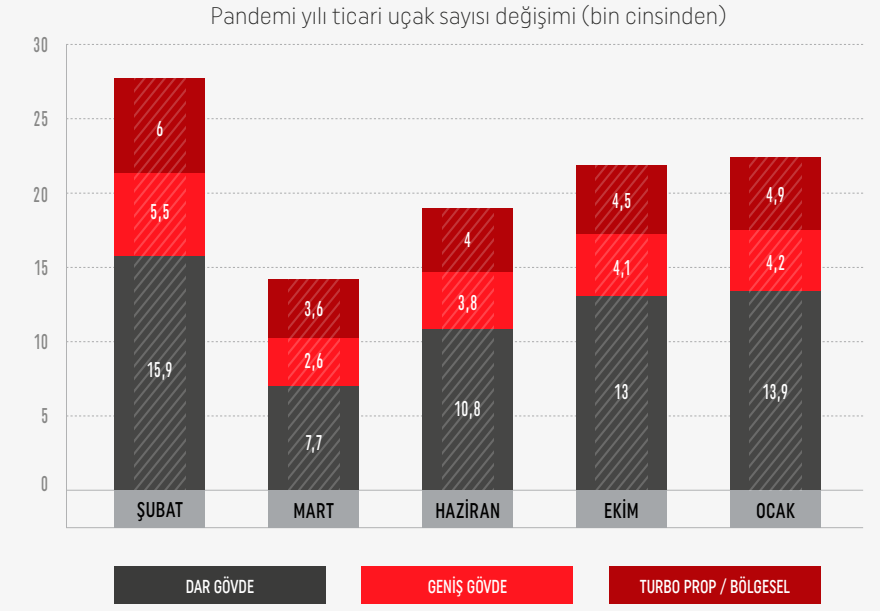


PANDEMİNİN FILO VE PAZAR GELİŞİMİNE ETKİSİ

Havacılık pazar analizlerinde, önceki yıllarda olduğu gibi 2020 yılında da havacılık sektörünün büyümeye devam etmesi ve uçak sayılarının artması beklenmekteydi. Ancak Mart ayında Covid-19 salgınının bütün dünyaya yayılması ile bu beklentiler tersine dönmüş oldu. Ülkelerin sınırlarını kapatmaları, uçuş yasakları, karantina uygulamaları ile birlikte havacılık sektörü, pandemiden en çok etkilenen sektörlerden biri oldu.

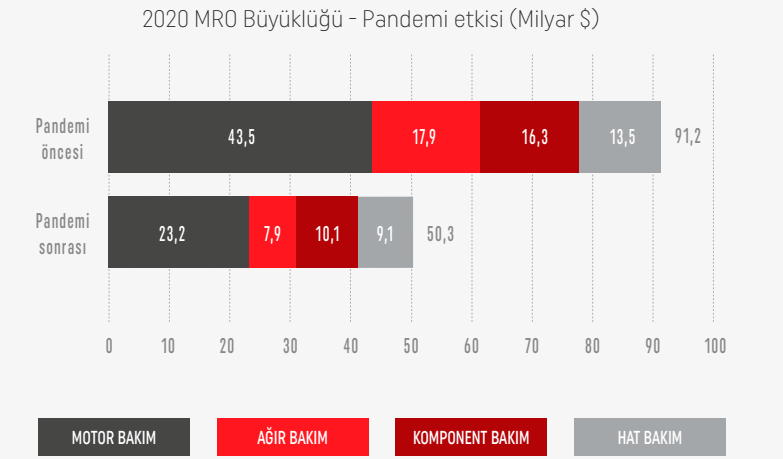
Dünyayı saran pandemi ile birlikte, 2020 yılı başında 27,400 civarında olan aktif ticari uçak sayısı, 2020 Mart ayında operatörlerin uçaklarını yere çekmeleriyle birlikte 13,900 seviyelerine düşmüştür. Operatörler uçaklarını yere çekmiş, bazı firmalar ise sonrasında uçaklarını emekliye ayırma kararı almıştır.

Pandeminin olumsuz etkilerinin bittiği henüz söylenememektedir. Mart ayında durma noktasına gelen havacılık sektörü, Haziran 2020 tarihi itibarıyla hem ülkemizde hem de dünya genelinde yasakların esnetilmesi ve sınırların açılması ile birlikte hareket kazanmaya başlamış, Ocak 2021'de ise aktif ticari uçak sayısı 23,000'e ulaşmıştır.



MRO PAZAR BÜYÜKLÜĞÜ

2020 yılında, MRO pazar büyüklüğünün 91,2 Milyar \$ civarında olması öngörülmekteydi. Pandeminin havacılık ve doğrudan etkilediği MRO sektörüne olan etkileri ile birlikte, MRO sektörünün 2020 senesinde 50,3 Milyar \$'lık bir büyüklüğe ulaşması beklenmektedir.

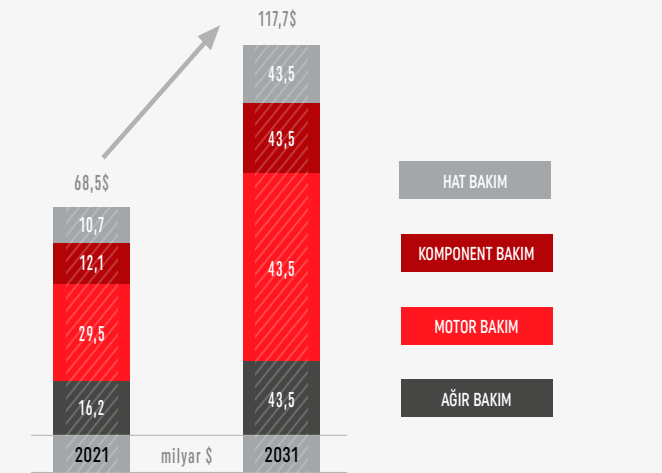


2021-2031 MRO PAZAR BÜYÜKLÜĞÜ

2021 yılında aşılamanın başlaması ve yaygınlaşması ile birlikte hayatın 2020'ye göre daha normal olması beklenmektedir. Uçakların tekrardan operasyona dönmesi ve havacılıkta toparlanma dönemine girilmesi, MRO sektörünü de canlandıracaktır. Filo sayısı ile bağlantılı olarak, 2021 yılında MRO Pazar büyüklüğünün 68,5 milyar \$ olması beklenmektedir.

2031 yılında sektörün 117,7 milyar \$ seviyesine ulaşması beklenmektedir. Pandemi öncesi dönemde, 2029 yılında pazarın 116 milyar \$ seviyelerinde olması öngörülmüştü.

2021-2031 yılları arasında, pandemi öncesi dönemde de olduğu gibi en yüksek büyümeyi sağlayan bakım segmenti motor bakım alanı olurken ikinci sırada komponent bakım bulunmaktadır.





ÇALIŞANLARIN YAŞ
ORTALAMASI

32,02

ORTALAMA ÇALIŞMA
SÜRESİ

6,42 YIL

2019 SENESİNDE ORTALAMA
PERSONEL SAYIMIZ

9.278

İKEN PERSONEL DEVİR
ORANIMIZ %4,34'TÜR.

(THY A.O.'ya NAKİLLER
DAHİLDİR.)



UNVAN BAZINDA PERSONEL DAĞILIMI

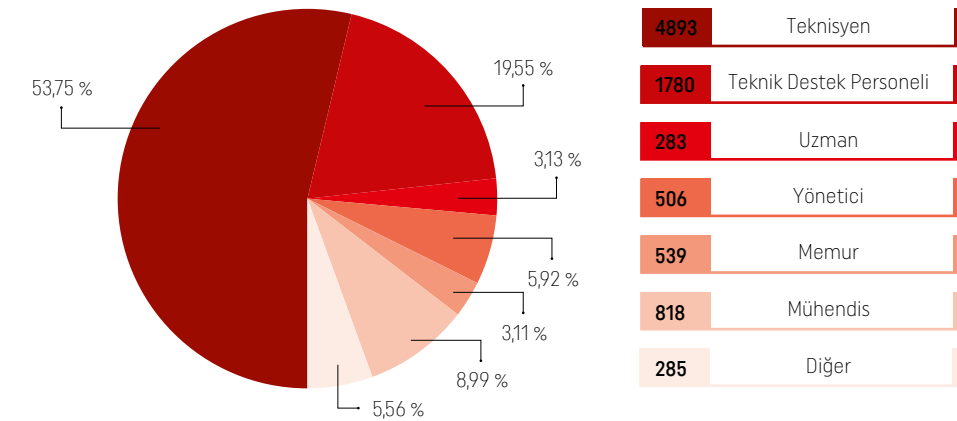
Unvan Grubu	Personel Adedi	%
Teknisyen	4893	53,75%
Teknik Destek Pers.	1780	19,55%
Diğer	285	3,13%
Memur	539	5,92%
Uzman	283	3,11%
Mühendis*	818	8,99%
Yönetici	506	5,56%
Toplam	9104	100,00%

*466 adet Uzman (Müh.Mezunu) personel dahil edilmiştir.



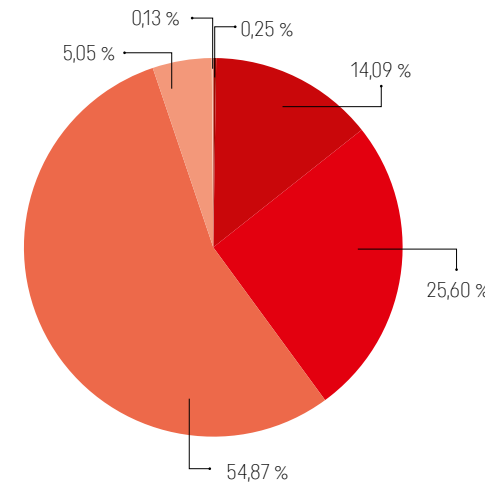
Çalışan Alt Grubu	Toplam
GENEL MÜDÜR	1
GENEL MÜDÜR YRD.	3
BAŞKAN	19
MÜDÜR	94
ŞEF	375
PROJE YÖNETİCİSİ(TT)	14
AVUKAT	7
DOKTOR	6
PROJE MÜHENDİSİ	10
KIDEMLİ MÜHENDİS	17
MÜHENDİS	325
ÖĞRETMEN	59
UZMAN	220
UZMAN (PT)	4
UZMAN (MÜH. MEZUNU)	466
MEMUR	527
SAĞLIK MEMURU	12
BAŞTEKNİSYEN	339
TEKNİSYEN	4554
TEKNİK DESTEK PERS.	1780
AMBULANS ŞOFÖRÜ	6
OPERATÖR	20
BOYACI	172
DESTEK PERSONELİ	74
TOPLAM	9104

ÇALIŞAN UNVAN DAĞILIMI





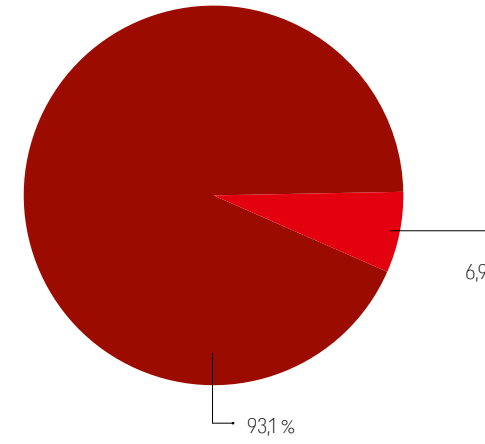
EĞİTİM DURUMUNA GÖRE PERSONEL DAĞILIMI



23	İlköğretim
1283	Lise
2331	Yüksekokul
4995	Üniversite
460	Master
12	Doktora

Eğitim Durumu	Personel Adedi	%
İlköğretim	23	0,25%
Lise	1283	14,09%
Yüksekokul	2331	25,60%
Üniversite	4995	54,87%
Master	460	5,05%
Doktora	12	0,13%
Toplam	9104	100,00%

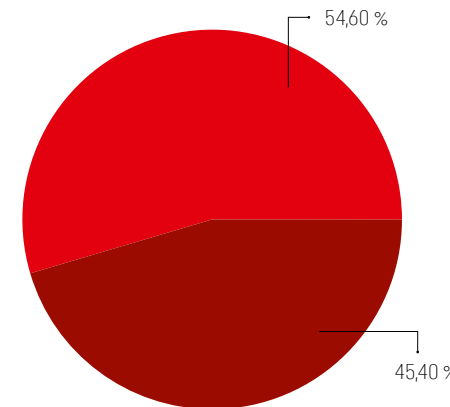
KADIN / ERKEK ORANI



8472	Erkek
632	Kadın

Cinsiyet	Personel Adedi	%
Erkek	8472	93,1%
Kadın	632	6,9%
Toplam	9104	100,0%

YETKİ DURUMUNA GÖRE TEKNİSYEN/ŞEF DAĞILIMI



2258	Yetkili
2714	Yetkisiz

Yetki Durumu	Personel Adedi	%
Yetkili	2258	45,40%
Yetkisiz	2714	54,60%
Toplam	4972	100,0%

KALİTE BELGELERİ

- AS 9110 Rev.C Havacılık Bakım Organizasyonu Kalite Yönetim Sistemi
- AS 9100 Rev.D Havacılık, Uzay ve Savunma Organizasyonu Kalite Yönetim Sistemi
- ISO 9001:2015 Kalite Yönetim Sistemi
- ISO 14001:2015 Çevre Yönetim Sistemi
- ISO 45001:2018 İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemi
- TS EN ISO/IEC 17025:2017 Kalibrasyon Akreditasyon Sertifikası
- TS ISO 10002:2014 Müşteri Memnuniyeti Yönetim Sistemi
- ISO/IEC 27001 Bilgi Güvenliği Yönetim Sistemi

SHGM - EASA - FAA - USA DOT SERTİFİKALARI

- SHGM SHY-145 Bakım Kuruluşu Onay Sertifikası (TR.145.001)
- EASA Part-145 Bakım Organizasyonu Onay Sertifikası (EASA.145.0276)
- SHGM SHY-21 Üretim Organizasyonu Onay Sertifikası (TR.21G.001)
- EASA Part 21 Tasarım Organizasyonu Onay Sertifikası (EASA.21J.418)
- EASA Part 21 Üretim Organizasyonu Onay Sertifikası (EASA.21G.0043)
- FAA Onaylı Bakım Merkezi Sertifikası (TQKY 144F)
- DOT Basıncılı Tüp Test Merkezi Onay Belgesi - IST (RIN D030)
- DOT Basıncılı Tüp Test Merkezi Onay Belgesi - SAW (RIN I789)

	ARUBA DCA	AZERBAYCAN CAA	BAE GCAA	BAHREYN DCA
BERMUDA DCA	BOSNA HERSEK DCA	CAYMAN ADALARI CAA	CHANNEL ADALARI (GUERNSEY MUHAFAZLIĞI)	FAS DCA
GÜNEY KORE KOCA	HİNDİSTAN DGCA	ÜRDÜN	KATAR CAA	KENYA
DİĞER ÜLKE OTORİTE SERTİFİKALARI				
KUVEYT DGCA	KIRGIZİSTAN CUMHURİYETİ	LIBYA	MISIR	MOLDAVA CAA
NİJERYA CAA	PAKİSTAN CAA	RUSYA CAA	SENEGAL ANACIM	SİNGAPUR CAA
SUUDİ ARABİSTAN GACA	TACİKİSTAN CAA	TUNUS OACA	UKRAYNA CAA	

TEKNİK A.Ş. EĞİTİM FAALİYETLERİ

2020 yılı içerisinde, tüm dünyayı etkisi altına alan pandemi sürecinin getirmiş olduğu kısıtlamalara rağmen ulusal ve uluslararası kurallar gereğince "zorunlu" olarak verilmesi gereken eğitimlerin tamamı, otoritelerin vermiş oldukları izinler ve teknolojik imkanlar çerçevesinde aksatmadan gerçekleştirilmiştir.

Bu çerçevede;

- EASA Part-145 ve SHY145 yetkileri kapsamında verilmesi gereken zorunlu sınıf eğitimleri "online" olarak, talep ve ihtiyaçlar doğrultusunda gelen uçak tiplerinin pratik, task ve işbaşı eğitimleri (OJT) ile atölye kabiliyet listesinde yer alan parçaların bakım eğitimleri ise pandemi çerçevesinde alınan tedbirler ve sınırlı sayıda katılımcıyla sağlıklı bir şekilde gerçekleştirilmiştir.
- EASA Part-147 ve SHY-147 yetkileri kapsamında yürütülen tip eğitim faaliyetleriyle filomuzdaki uçaklara bakım yapan personelin teorik kurs ihtiyaçlarının tamamı otoritelerin vermiş oldukları izinler çerçevesinde "online" olarak, pratik eğitimleri ise alınan tedbirlerle kısıtlı sayıda öğrencinin katılımına müsaade edilerek karşılanmıştır.
- EASA Part-147 ve SHY-147 temel eğitim yetkileri kapsamında Türkiye'de hem EASA hem de SHGM onaylı ilk ve tek yetkili "bakım eğitim kuruluğu" olan şirketimiz, şirket dışından gelen taleplerle açmış olduğu temel eğitim programına pandemi süresince ara vermiştir.
- Hem sektöre destek olmak hem de personelimizin lisanslandırılma sürecini aksatmadan sürdürmesini sağlamak amacıyla belli periyotlarla gerçekleştirdiğimiz temel eğitim lisans modül sınavları ve kategori geçiş sınavları da yine sınav salonlarında alınan sıkı tedbirler ve otoritelerin bilgisi dahilinde sorunsuz bir şekilde yürütülmüştür.

2020 yılı içerisinde gerçekleştirilen eğitim faaliyetlerine ilişkin veriler aşağıdaki tablolarda özetlenmiştir.

TABLO 1: PART 145 SINIF VE ATÖLYE EĞİTİMLERİ

Eğitim Türü / Grubu	Eğitmenler	Eğitim Sayısı	Katılımcı Sayıları				
			Teknik A.Ş.	Yüklenici Firma	THY A.O.	Müşteri	Toplam
Sınıf, Pratik Eğitimleri	Eğitim Bşk.	787	7.586	2.706	96	0	10.388
	Tedarikçi	679	5.278	1.347	50	0	6.675
Task Eğitimleri	Eğitim Bşk.	97	934	52	0	0	986
	Tedarikçi	102	803	15	0	0	818
A Kategori Eğitimleri	Eğitim Bşk.	3	20	0	0	0	20
Engine-RunUp Eğitimleri	Eğitim Bşk.	13	48	0	0	0	48
	Tedarikçi	31	223	0	0	0	223
Komponent/Testbench Eğitimleri	Tedarikçi	40	368	0	0	0	368
Toplam		1.721	14.928	4.120	146	0	19.194

TABLO 2: PART 145 OJT EĞİTİMLERİ

Eğitim Türü / Grubu	Eğitmenler	Eğitim Sayısı	Katılımcı Sayıları				
			Teknik A.Ş.	Yüklenici Firma	THY A.O.	Müşteri	Toplam
OJT Eğitimleri	Eğitim Bşk.	34	321	1	0	0	322
	Tedarikçi	260	434	1	0	0	435
Assesment Eğitimleri	Eğitim Bşk.	142	322	0	0	0	322
	Tedarikçi	265	504	0	0	0	504
Toplam		701	1.581	2	0	0	1.583

TABLO 3: PART 145 ONLINE SATILAN/SATIN ALINAN EĞİTİMLER

Eğitim Türü / Grubu	Eğitim Sayısı	Katılımcı Sayıları				
		Teknik A.Ş.	Yüklenici Firma	THY A.O.	Müşteri	Toplam
Online Eğitimler	98	90.361	14.181	377	1.861	106.780
Satılan Eğitimler	76	2	0	1	606	609
Satın alınan Eğitimler	90	332	318	0	0	650

TABLO 4: PART 147 TİP EĞİTİMLERİ

Eğitimin Türü/Grubu	Motor Tipi	Eğitim Sayısı	Katılımcı Sayısı		
			Şirket İçi	Şirket Dışı	Toplam
A320 Uçak Tip (Teorik)	CFM LEAP	1	24	0	24
	IAE PW1100G	8	118	14	132
	CFM56	1	14	0	14
A330 Uçak Tip (Teorik)	PW 4000	1	24	0	24
	RR RB211 TRENT 700	3	51	0	51
B737 Uçak Tip (Teorik)	CFM56	10	179	3	182
B777 Uçak Tip (Teorik)	GE90	5	46	18	64
B787 Uçak Tip (Teorik)	Genx	3	59	0	59
A320 Uçak Tip (Pratik)	CFM56	6	35	0	35
	CFM LEAP	4	24	0	24
	IAE PW1100G	29	139	15	154
A330 Uçak Tip (Pratik)	PW 4000	12	56	9	65
	GE CF6	10	63	0	63
	RR RB 211TRENT	12	73	0	73
B737 Uçak Tip (Pratik)	CFM56	29	157	3	160
B777 Uçak Tip (Pratik)	GE90	10	51	2	53
B787 Uçak Tip (Pratik)	Genx	6	41	0	41
A320 Uçak Tip (Teorik ve Pratik)	IAE V2500	8	85	0	85
A350 Uçak Tip (Teorik ve Pratik)	RR Trent XWB	0	0	0	0
Toplam		158	1.239	64	1.303

TABLO 5: PART 147 TEMEL EĞİTİM VE MODÜL SINAVLARI

Eğitimin Türü/Grubu	Eğitim Sayısı	Katılımcı Sayısı		
		Şirket İçi	Şirket Dışı	Toplam
Cat B1.1/B2 Hazırlık Eğitimleri ve Sınavları	29	954	3	957
Cat A1 Temel Eğitim Kursu	2	0	48	48
Personel Task Eğitimleri	3	33	0	33
Toplam	35	987	59	1.046

Lisans Modül Sınavları	Şirket İçi	Şirket Dışı	Toplam
Lisans Modül Sınavları	5.242	100	5342

TABLO 6: BİREYSEL GELİŞİM EĞİTİMLERİ

Eğitimin Türü/Grubu	Eğitim Sayısı	Katılımcı Sayısı
Bireysel Gelişim Eğitimleri	7	100

İSTANBUL ATATÜRK HAVALİMANI

İSTANBUL 1

HANGAR 1

26.000 m² alan üzerine inşa edilmiştir.

Toplam kapalı alan kapasitesi 37.000 m²
Hangar boyutu: 178 m uzunluk x 55 m genişlik x 16 m yükseklik

HANGAR 2

23.240 m² alan üzerine inşa edilmiştir.

Toplam kapalı alan kapasitesi 77.325 m²
Hangar Boyutu: 160 m uzunluk x 85 m genişlik x 26.5 m yükseklik

İSTANBUL 2

HANGAR 1

65.000 m² alan üzerine inşa edilmiştir.

Toplam kapalı alan kapasitesi 57.200 m²

HANGAR 1-1 / 1-2

72 m uzunluk x 73 m genişlik x 24 m yükseklik

HANGAR 1-3

72 m uzunluk x 84 m genişlik x 24 m yükseklik

HANGAR 1-4

89 m uzunluk x 84 m genişlik x 24 m yükseklik

BUSINESS JET HANGARI

1.500 m² alan üzerine inşa edilmiştir.

Hangar Boyutu: 50 m uzunluk x 30 m genişlik x 10 m yükseklik

İSTANBUL SABIHA GÖKÇEN HAVALİMANI

200.000 m² alan üzerine inşa edilmiştir.

Toplam kapalı alan kapasitesi 380.000 m²

HANGAR 1

276 m uzunluk x 85 m genişlik x 22 m yükseklik

HANGAR 2

155 m uzunluk x 97 m genişlik x 27 m yükseklik

ANKARA ESENBOĞA HAVALİMANI

HANGAR 1

5.640 m² alan üzerine inşa edilmiştir.

Toplam kapalı alan kapasitesi 7.670 m²
Hangar Boyutu: 103.5 m uzunluk x 54.5 m genişlik x 17.42 m yükseklik

İSTANBUL HAVALİMANI

HAT BAKIM HANGARI

18.150 m² alan üzerine inşa edilmiştir.

Toplam kapalı alan kapasitesi 20.680 m²
Hangar Boyutu: 165 m uzunluk x 110 m genişlik x 3.6 m yükseklik

C&D HANGARLARI

42.745 m² alan üzerine inşa edilmiştir.

Toplam kapalı alan kapasitesi 66.289 m²

HANGAR C

160 m uzunluk x 123 m genişlik x 22 m kapı yüksekliği

HANGAR D

135 m uzunluk x 123 m genişlik x 14,9 m kapı yüksekliği



KABİLİYET LİSTESİ

Uçak Üreticisi	Uçak Tipi	Üs Bakım	Hat Bakım
Airbus	Airbus A310	✓	✓
	Airbus 320 Family (CEO & NEO)	✓	✓
	Airbus A330	✓	✓
	Airbus A340	✓	✓
Boeing	Boeing 737 (NG & MAX)	✓	✓
	Boeing 747	-	✓
	Boeing 767	✓	✓
	Boeing 777	✓	✓
	Boeing 787	-	✓
Gulfstream	Gulfstream G IV Series	✓	✓
	Gulfstream GV-SP Series	✓	✓
	Gulfstream GIV-X Series	✓	✓
Bombardier	Bombardier CL-600	✓	✓
Cessna	Cessna 560	✓	✓

APU Modelleri	Kabiliyet
Honeywell GTCP131-9B	✓
Hamilton Sundstrand APS3200	✓

İniş Takımları Kabiliyetleri	Kabiliyet
Airbus A320 CEO Series	✓
Airbus A330	✓
Airbus A340	✓
Boeing 737 NG Series	✓
Boeing 777 Series	* süreç devam ediyor

KOMPONENT BAKIM FAALİYETLERİ VE BAKIM SAYILARI

Komponent bakım - onarım ve test faaliyetleri, her biri bakım yaptığı komponent grubunda uzman olan aşağıdaki atölyeler ve lokasyonlarda gerçekleştirilmektedir.

Makine, Kaynak & Plazma Sprey, Özel İşlemler ve Metal Kaplama Atölyeleri'nde; CNC işleme, torna ve tesviye işlemleri, hassas taşlama, elektrolit kaplama, shotpeening ve glassbead işlemleri gerçekleştirilmektedir.

Ayrıca uçak ve komponent bakımında kullanılan kalibrasyonlu ölçü aletlerinin kalibrasyon işlemleri TÜRKAK akredite kalibrasyon laboratuvarımızda yapılmaktadır.

Atölye	Faaliyet Gösterdiği Lokasyon
HARNES ATÖLYESİ	SAW
IDG JENERATÖR ATÖLYESİ	SAW
IFE ATÖLYESİ	SAW
ALETLER ATÖLYESİ	SAW
ELEKTRİK ATÖLYESİ	SAW
KALİBRASYON LABORATUVARI	SAW
AKÜ ATÖLYESİ	SAW
ATE ATÖLYESİ	SAW
RADYO ATÖLYESİ	SAW
GALLEY ATÖLYESİ	SAW
MOTOR ATÖLYESİ	ISL
MOTOR TEST CELL	ISL
APU ATÖLYESİ	SAW
YAKIT ATÖLYESİ	SAW
ACİL DURUM EKİPMANLARI ATÖLYESİ	SAW
REGÜLATÖR VE TÜP DOLUM ATÖLYESİ	ISL & SAW
HİDROLİK ATÖLYESİ	SAW
PNÖMATİK ATÖLYESİ	SAW
SANİTARY ATÖLYESİ	SAW
ÖZEL İŞLEMLER ATÖLYESİ	ISL & SAW
MAKİNE ATÖLYESİ	ISL & IST & SAW
KAPLAMA ATÖLYESİ	ISL & SAW
İNİŞ TAKIMLARI ATÖLYESİ	SAW
LASTİK&JANT ATÖLYESİ	ISL & SAW
FREN ATÖLYESİ	ISL & SAW
KONTEYNER ATÖLYESİ	ISL & IST
TROLLEY ATÖLYESİ	ISL
MEKANİK ATÖLYESİ	SAW
KAYNAK&PLAZMA SPREY ATÖLYESİ	IST & ISL & SAW
ELEKTROMEKANİK ATÖLYESİ	SAW

TEMEL BAKIM GÖSTERGELERİ

- 2020 yılında toplam 69.474 adet komponent bakımı yapılmıştır. A/S üretimi 916.424 olarak gerçekleştirilmiştir.

İNİŞ TAKIMI - APU - MOTOR TEST - LASTİK VE JANT BAKIM SAYILARI

- 151 adet iniş takımı bakımı, 28 adet APU bakımı gerçekleştirilmiştir.
- 86 adet motor testi gerçekleştirilmiştir.
- 12.857 adet lastik-jant hizmeti verilmiştir.

KABİLİYET KAZANIMLARI

- Kabiliyette olmayan ve yıllık yurt dışı bakım maliyeti 4 milyon Amerikan doları olan 780 P/N kabiliyete alınmıştır.

GERÇEKLEŞEN ÖNEMLİ OLAYLAR

- B737NG/MAX APU Starter&Gen. için Honeywell ile yetkili tamir istasyonu anlaşması imzalanmıştır. (2019 Outsourc maliyeti 1.7M USD)
- Panasonic TLRA anlaşması çerçevesinde IFE Atölyesi, 3rd IFE komponentlerine bakım yapma yetkisi kazanmıştır.
- Müşteri beklentileri, pool anlaşmaları kapsamındaki taahhütler ve filo ihtiyacının karşılanması hedefleri ve atölye kapasiteleri göz önüne alınarak, akıllı algoritmalar ile çalışan, teknisyene bakım yapacağı komponentlerin öncelik değerlerini ve ihtiyaç duyulan faal komponent adedini gösteren Atölye Planlama Raporu canlıya alınmıştır.



ULUSLARARASI MÜŞTERİLERİMİZ

Bölge	Ülke	Müşteri
CIS	Azerbajjan	Azerbajjan Havayolları
CIS	Kazakistan	Air Astana
CIS	Russia	I FLY
CIS	Russia	Nordwind
CIS	Russia	Yakutia Airlines
CIS	Tajikistan	Somon Air
CIS	Turkmenistan	Turkmenistan Airlines
CIS	Ukraine	Ukraine Intenational Airlines
CIS	Ukraine	Windrose
E. Asia	Indonesia	Citilink Indonesia
E. Asia	Japan	Sojitz Aircraft Leasing
E. Asia	Thailand	Lion Air
E.Africa	Ethiopia	Ethiopian Airlines
E.Africa	Kenya	Kenya Airways
E.Europe	Albania	Air Albania
E.Europe	Bulgaria	Air Bulgaria
E.Europe	Romania	Blue Air
E.Europe	Romania	Tarom
Indian SC	Afghanistan	Ariana Afghan Airlines
Indian SC	Bangladesh	US-Bangla Airlines
Indian SC	India	Air India
Indian SC	India	Go Airlines
Indian SC	India	IndiGo
Indian SC	India	Spice Jet
Indian SC	Indonesia	Thai Lion Mentari
Indian SC	Pakistan	Airblue
Indian SC	Pakistan	PIA-Pakistan Int.
Indian SC	Pakistan	Serene Air
Middle East	Bahrain	Gulf Air
Middle East	Iraq	Iraqi Airways

Bölge	Ülke	Müşteri
Middle East	Jordan	Jordan Aviation
Middle East	Jordan	Royal Jordanian
Middle East	Kuwait	Jazeera Airways
Middle East	Qatar	Qatar Airways
Middle East	Saudi Arabia	Fly Nas
Middle East	Saudi Arabia	Flyadeal
Middle East	Saudi Arabia	Saudia
Middle East	United Arab Emirates	Air Arabia
Middle East	United Arab Emirates	DAE
Middle East	United Arab Emirates	Fly Dubai
Middle East	United Arab Emirates	Royal Jet
N. America	USA	Aercap
N.Africa	Morocco	Air Arabia Maroc
N.Africa	Morocco	Royal Air Maroc
W. Europe	Belgium	TUI Belgium
W. Europe	Ireland	GECAS
W.Europe	France	Air France
W.Europe	Germany	Lufthansa
W.Europe	Germany	SunExpress Deutschland
W.Europe	Ireland	Avalon
W.Europe	Ireland	BBAM
W.Europe	Ireland	CIT
W.Europe	Ireland	Ryanair
W.Europe	Italy	Alitalia
W.Europe	Malta	Corendon Europe
W.Europe	Netherlands	KLM Royal Dutch Airlines
W.Europe	Netherlands	Transavia
W.Europe	Portugal	HI FLY
W.Europe	Spain	Iberia

İMZALANAN ANLAŞMALAR

UÇAK BAKIMLARI

Jazeera Airways A Bakım 1ea Airbus A320 NEO	Ifly C Bakım 1ea A330	Saudia C Bakım 3ea A330
Jazeera Airways A Bakım 1ea Airbus A320	Avolon C Bakım 2ea A330	Flynas C Bakım 1ea A320
Holiday Europe A Bakım 1ea A321	Royal Air Maroc C Bakım 2ea B767	Pegasus C Bakım 7ea A320
Jazeera Airways Kabin Bakım 1ea Airbus A320	Transavia Airlines C Bakım 7ea B737NG	Royal Air Maroc C Bakım 1ea B767
Jazeera Airways Kabin Bakım 1ea Airbus A320	Ifly C Bakım 2ea A330	Ryanair C Bakım 5ea B737NG
Airblue C Bakım 1ea A320	Flynas C Bakım 1ea A320	

APU BAKIMLARI

SCAT APU Bakım 1ea B737NG	Saudia APU Bakım 1ea A320	Somon Air APU Bakım 1ea B737NG
Somon Air APU Bakım 1ea B737NG	Saudia APU Bakım 1ea A320	Saudia APU Bakım 1ea A320

İNİŞ TAKIMLARI BAKIMLARI

flydubai İniş Takımı Bakım 1ea B737NG	Turkmenistan Airlines İniş Takımı Bakım 2ea B737NG	Israir İniş Takımı Bakım 2ea A320
Blue Air İniş Takımı Bakım 3ea B737NG	Saudia İniş Takımı Bakım 1ea A320	Saudia İniş Takımı Bakım 1ea A320
flydubai İniş Takımı Bakım 3ea B737NG	Saudia İniş Takımı Bakım 1ea A320	SunExpress Germany İniş Takımı Bakım 5ea B737NG
SunExpress İniş Takımı Bakım 30ea B737NG	Nordwind Airlines İniş Takımı Bakım 1ea B737NG	Global Eagle Tasarım ve Üretim B737NG-A320
Nordwind Airlines İniş Takımı Bakım 2ea A321	Kam Air İniş Takımı Bakım 1ea A340	Air Astana Teknik Hizmet 1ea A320
Boeing Global Services Eğitim B737/B777	Go2Sky Teknik Hizmet 1ea B737NG	Air Astana Teknik Hizmet 1ea A320

POOL HİZMETLERİ

SunExpress Deutschland Komponent Pool B737NG	Corendon Airlines Europe Komponent Pool B737NG	GMF AeroAsia Komponent Pool A320
Corendon Airlines Komponent Pool B737NG	US-Bangla Airlines Komponent Pool B737NG	

KOMPONENT BAKIMLARI

Boeing Global Services Komponent Bakım Boeing	Pegasus Fren Bakım A321	Pegasus Lastik-Jant Bakım B737NG
---	-------------------------	----------------------------------

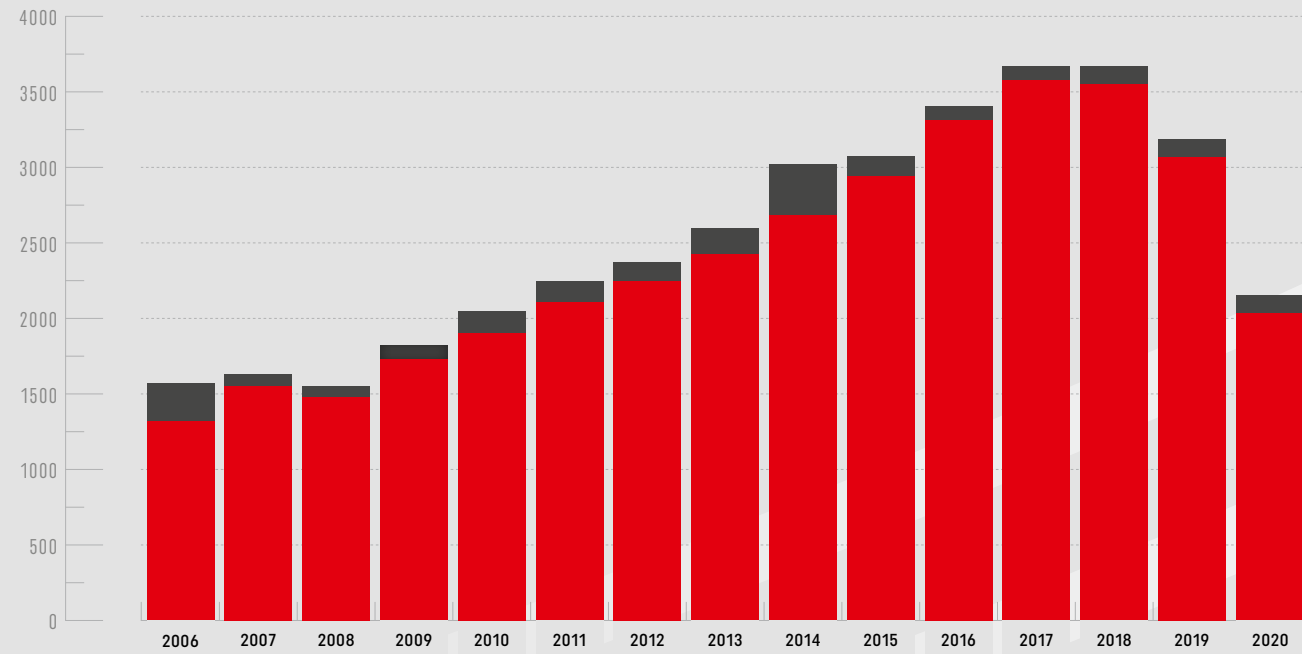
UÇAK BAKIM SAYILARI

BAKIM SAYILARI	THY A.O.	3RD PARTY
	2020	2020
A + L	1.836	65
B	25	1
C	119	25
D	-	3
S	18	2
BOYA	29	7
Toplam	2.027	103

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
THY A.O.	1.497	1.559	1.483	1.744	1.912	2.083	2.262	2.443	2.677	2.970	3.313	3.525	3.529	3.057	2.027
3rd Party	52	60	53	55	115	110	85	117	353	128	66	115	107	103	103
Total	1.549	1.619	1.536	1.799	2.027	2.193	2.347	2.560	3.030	3.098	3.379	3.640	3.636	3.160	2.130

3rd PARTY

THY A.O.



İSTANBUL HAVALİMANI

UÇAK BAKIM MERKEZİ PROJESİ

Türk Hava Yolları Teknik A.Ş., 2018 yılında açılışı yapılan, THY A.O.'nun tüm operasyonunu 2019 yılı içerisinde taşıdığı, 2020 yılında da faaliyetlerine devam etmekte olan ve bütün fazları tamamlandığında dünyanın en büyük havalimanı olacak olan "İstanbul Havalimanı Projesi" kapsamında ortaya çıkacak iş fırsatlarından yararlanmak ve gelirlerini daha da artırmak amacıyla gerekli planlamalarını yapmıştır. Tüm yatırım ve inşaat fazları tamamlandığında şirketimiz, yaklaşık 500.000 m²'lik kapalı alanda 19 geniş gövde ve 26 dar gövde olmak üzere toplam 45 uçağa aynı anda hizmet verebilecek ve 8.500 kişinin üzerinde istihdam imkanı sağlayabilecek tesislere sahip olacaktır.

Bu amaca yönelik olarak İstanbul Havalimanı'nda MRO hizmeti için ayrılan alanda tesis yatırımlarının inşaatına başlanmıştır ve çalışmalar hızla devam etmektedir. İstanbul Havalimanı Hat Bakım Hangarı (LMH), ULD Atölye Binası (Konteyner Atölyesi), Destek Atölyeleri Binası, Cargo Forward Base (CFB) Binasındaki Depo Birimi, Arıtma Tesisi, Takımhane, Airside Staff Gate (ASG) Güvenlik Binası ve Pierlerde yer alan Hat Bakım Ofisleri 2019 yılı itibarıyla faaliyete geçmiştir.

2020 yılında hizmet vermeye başlayan C-D Hangarları, 42.000 m² oturma alanıyla Türkiye'nin en büyük hangarları konumundadır. 3 geniş gövde ve 6 dar gövde uçağa aynı anda hizmet verebilme kapasitesiyle de dünyanın en büyük MRO hangarlarından birisi olmuştur. CD Hangarları, 140 m x 300 m ölçülere sahiptir ve en yüksek noktası 45,60 metre olarak inşa edilmiştir. Hangar inşaatında 13.000 ton çelik kullanılmıştır. Güneş ışığından faydalanarak enerji tasarrufu sağlanması için ceplerinde ve çatılarında yarı geçirgen polikarbonat paneller kullanılan hangarlar, bu yönleriyle de çevre dostu bir uçak bakım ve onarım merkezi niteliğindedir.

İŞTİRAKLERİMİZ



TURKISH ENGINE CENTER

Pratt&Whitney ile ortak olarak kurulan Turkish Engine Center (TEC), Covid-19 pandemisinin havacılık sektörünü olumsuz etkilemesine rağmen, 2020 senesini oldukça verimli geçirmiştir. Pandemi önlemleri sayesinde üretim kesintisiz olarak devam etmiştir. Üretim ve finansal planlar pandemi sürecine göre revize edilmiş ve başarılı bir şekilde uygulanmıştır. 2020 senesi içerisinde 86 adet motor teslim edilmiştir. Söz konusu 86 motorun 37 tanesi "3rd party" müşterilere aittir. Mevcut 3rd party müşteri portföyüne yeni müşteriler de eklenmiştir. TEC, operasyona başladığı 2010 yılından itibaren toplamda 985 adet motorun bakımını tamamlamış ve müşterilerine teslim etmiştir. 2019 ihracat rakamlarının değerlendirilmesiyle, TEC savunma ve havacılık sanayi sektöründe Türkiye'nin en büyük üçüncü ihracatçısı olmuştur.

2020 yılı içerisinde pandemiye rağmen iç tamir kabiliyetlerinin artırılması kapsamında, tamir atölyesine gelen yeni ekipmanların ve tezgahların yerleştirilmesine ve tamir atölyesinin yeniden düzenlenmesi projesine devam edilmiştir. Bunun yanında 2020 yılında mühendislik, kalite ve verimlilik geliştirme projeleri sürdürülmüştür. TEC, dijital fabrika hedefi çerçevesinde, Türkiye'de elektronik bakım kartı kullanmaya başlayan ilk şirket olmuştur. 2020'de V2500 motorlarında özel tamir-bakım-onarım lisans anlaşması çerçevesinde, Türk Hava Yolları ve 3rd party müşterilere motor bakım hizmeti verilmeye başlanmıştır. Şirketimiz, T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'ndan Sıfır Atık Sertifikası almıştır.



TURKISH CABIN INTERIOR

TAI ile ortaklık olarak kurulan ve Sabiha Gökçen Tesislerimizde bulunan bir diğer iştirakimiz olan Turkish Cabin Interior (TCI), ilk Türk galleyini üreten şirket olma özelliğinin yanı sıra dünya üzerinde en çok kullanılan 2 uçak tipinden biri olan Boeing 737 yeni nesil tipi uçaklarında "Global Offerable" ilan edilmiştir ve katalogda yer alan 4 üretici firmadan birisi olma başarısını göstermiştir.

2020 yılında Anadolu Jet ile 12 uçaklık Retrofit projesi kapsamında kabin içi ürünlerin tasarım ve üretimini üstlenerek tedarikçisi olma konusunda anlaşmıştır. Şimdiye kadar toplamda 641 ShipSet Galley ve Monumet siparişi alan ve bu siparişlerden şu ana dek 211 tanesinin üretimini ve sevkiyatını gerçekleştiren TCI için 2020 yılı, 3 ünite (1 ShipSet) Galley ve 21 ünite (7 ShipSet) Monument üretimi ve sevkiyatı şeklinde tamamlanmıştır.

TURKISH NACELLE CENTER

TURKISH NACELLE CENTER

Collins Aerospace ile ortaklık olarak kurulan Turkish Nacelle Center'da, 2020 yılı ilk çeyrekte %13,2 istihdam büyümesine karşılık, global olarak yaşanan Covid-19 pandemisinin etkisiyle gerçekleştirilen hizmet üretimi 272 adet bakım (241 adedi ana komponent olmak üzere) ile %28,2 oranında azalmıştır. 2020 yılında şirket, bir önceki seneye göre gelirinde %35 kayıp yaşamıştır ve THY filosu dışında kalan satış oranı %11 olarak gerçekleşmiştir.



TSI AVIATION SEATS

Assan Hanil ile ortaklık olarak kurulan ve Türkiye'nin ilk ve tek uçak koltuk üretici firması olan TSI SEATS, üretimde yerli tedarikçiler ile çalışmaktadır ve %80 oranında yerli ürün kullanmaktadır.

Kasım 2019 tarihinde A320, A330 ve A350 tipi uçaklar için imzalanan Airbus BFE sözleşmesi ile Ocak 2020 Airbus Kataloğu'nda, Epianka ve Skysofa koltukları PFP kategorisinde yer almaya başlamıştır. 2020 yılında başta Airbus A321 ve Boeing B787 projeleri olmak üzere 23 uçak için koltuk teslimi gerçekleştirilmiştir. Bunun yanında, Epianka koltuğu ile Türk Hava Yolları'nın A350 geniş gövde uçakları için ilk teslimat gerçekleştirilmiştir. Epianka, uçak siparişi veren havayollarının koltukları görerek deneyimlemeleri için koltuk tedarikçilerinin ürünlerinin sergilendiği Airbus Mock-up Center'da, sadece 5 koltuk tedarikçisinin ürünlerinin sergilendiği A350 XWB - 10 abreast içerisinde sergilenmeye başlamıştır. Epianka aynı zamanda 2020 yılının başında Boeing B737 showroomunda da sergilenmeye başlayarak sektörde adını duyurmaya devam etmektedir.

TSI Seats, business sınıfı koltuk projesi olan Royalux ve ekonomi sınıfı hafif koltuk projesi olan Miligram tasarım çalışmalarına hız kazandırmıştır. Bu süreçte Eles S koltuğunun sertifikasyon çalışmalarına da hız vermiş ve bu koltuğun hem Boeing Offerability hem de Airbus Kataloğu'na dahil olması için çalışmalara başlamıştır.

Şirketin 2021 yılı için öncelikli hedefi var olan koltukların sertifikasyon süreçlerini başarıyla tamamlamak, yeni koltuk tasarımları için pazardaki ihtiyaçlara yönelik inovatif ve efektif çözümler sunmak ve farklı ulaşım pazarlarındaki potansiyelleri değerlendirerek yeni iş alanları yaratmaktır.



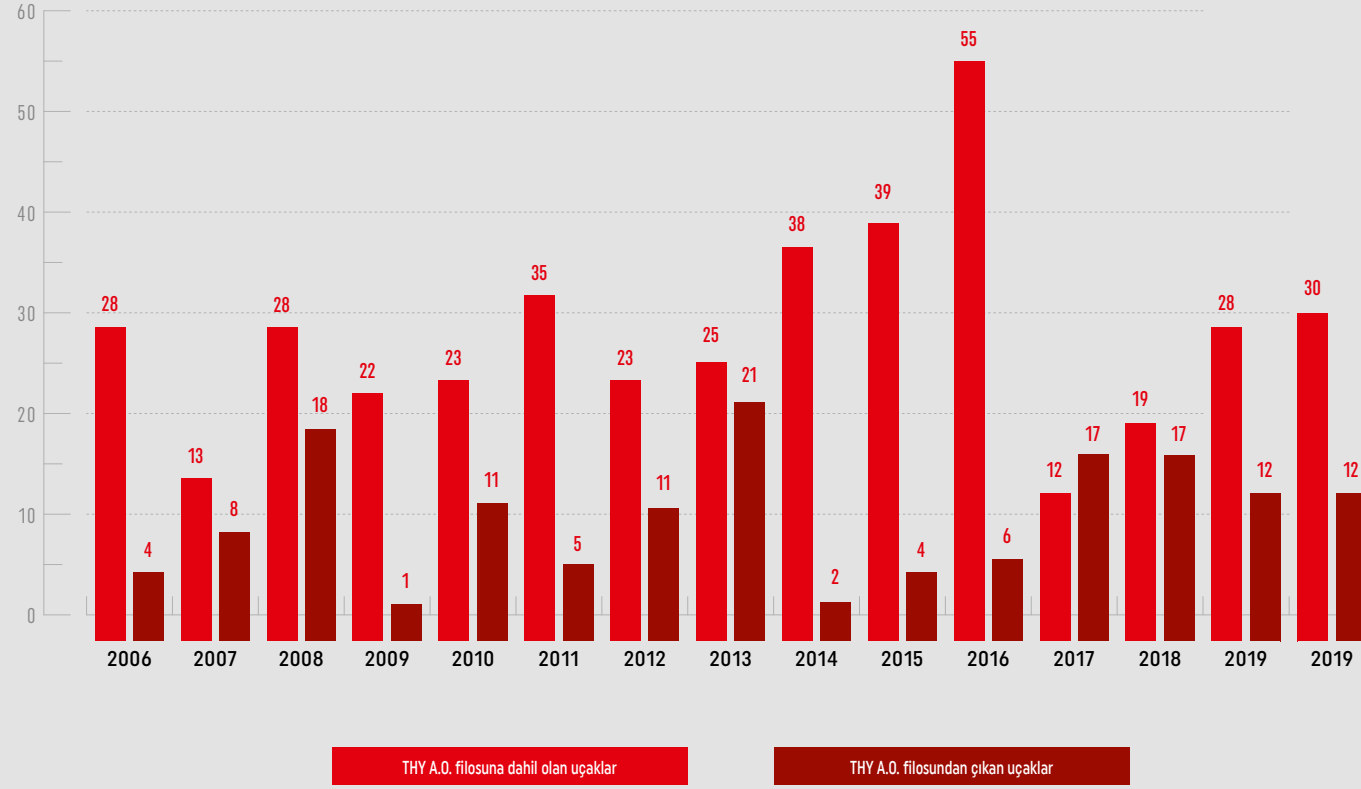
CORNEA HAVACILIK SİSTEMLERİ

HAVELSAN ile 2018 yılı Ekim ayında ortaklık olarak kurulan Cornea Havacılık Sistemleri Sanayi ve Ticaret A.Ş.; kara, deniz, raylı sistemler ve hava platformlarındaki kabin içi eğlence ve internet hizmeti sağlayıcı sistemler ile sivil havacılık alanındaki diğer yazılım sistemlerinin, yedek parça da dahil alt sistemlerinin tasarım, üretim, tamir, bakım, pazarlama, satış ve satış sonrası hizmetlerini gerçekleştirmektedir.

Cornea, 2019 yılında kadrolaşmasını büyük oranda tamamlamış ve 2020 yılının başında halihazırda yürütmekte olduğu Airbus A320 NEO ve Airbus A350 Linefit projelerinde önemli adımlar kat etmiştir. Bununla birlikte ürün gamını genişletmeye başlayan Cornea, 'Portable Wireless IFE' ürününü geliştirmiştir. Portable Wireless IFE için birçok müşteriyle satış görüşmelerine başlamıştır. Pandemi süreciyle birlikte pazarda talep artışı görülen uçak içi internet sistemlerinde fizibilite çalışmalarını tamamlamış olup yerli ve milli yazılım ve donanım geliştirmelerinin planlama aşamasında önemli bir yol kat etmiştir.

MÜHENDİSLİK FAALİYETLERİ

Mühendislik Başkanlığı koordinasyonunda THY filosuna dahil edilen (Phase-In) ve filodan çıkan (Phase-Out) uçak sayısı yıllara göre aşağıdaki grafikte verilmiştir.



Mühendislik Başkanlığınca koordine edilen ve yapılan başlıca önemli faaliyetler:

- THY A.O.'nun filosuna kattığı A350-900'lerin 2019'da başlatılan servise giriş koordinasyon çalışmaları, 2020'nin ikinci çeyreğinde tamamlanmıştır. Servise giriş süreci boyunca Airbus, THY A.O. ve THY Teknik A.Ş. bölümleri arasında koordinasyon faaliyetleri yürütülmüş ve yeni uçak tipinin operasyona hazır hale gelmesi sağlanmıştır. Servise giriş çalışmaları kapsamında THY A.O. için özelleştirdiğimiz yazılımlar uçaklara yüklenmiş ve uçak-yer arasındaki Satcom/3G bağlantısı kurulmuştur. Yapılan çalışma sonucunda uçaklara yerden yazılım gönderilmesi ve bazı log'ların uçaklardan alınabilmesi sağlanmıştır.
- THY A.O.'nun B737MAX'lerinin stokaja alma, stokajdan çıkarma ve servise verme işlemlerinin koordinasyonunun sağlanması amaçlı B737MAX Servise Dönüş Ekibi kurulmuştur. B737MAX'lerin stokaja alma işlemlerini gerçekleştirmek için Boeing ve komponent/motor/APU üreticilerinin önerileri doğrultusunda bakım prosedürleri oluşturulmuştur. B737MAX'lerin stokaj esnasındaki bakım işlemleri, gelişmelere göre sürekli güncel tutulan bakım prosedürleriyle yaklaşık 2 yıldır devam ettirilmektedir. Boeing'in yayınladığı dokümanlar ile FAA ve EASA'nın talimatları Servise Dönüş Ekibi koordinasyonunda ilgili birimlerce değerlendirilerek B737MAX Servise Dönüş Bakım Paketi oluşturulmuştur.
- THY A.O.'nun B777-300, B787-900 ve A330-300'lerinde, EASA ve FAA kuralları dikkate alınarak, SHGM Genelgesi kapsamında, yolcu kabini içinde kargo taşınması amaçlı teknik çalışmalar yapılmış ve uçakların kargo seferi yapabilmesi için gerekli modifikasyon yayınları hazırlanmıştır.
- A330-200'lerin kargo uçak tipine dönüşümü için teknik ve mali fizibilite çalışmaları yapılarak THY A.O.'ya sunulmuştur.
- Covid-19 küresel salgınının başlamasıyla beraber uçak içi dezenfeksiyon ve temizlik hususunda derhal aksiyon alınmıştır. Uçak/komponent üreticilerinin tavsiyeleri ile havacılık otoriteleri ve T.C. Sağlık Bakanlığı'nın talimatlarına uygun olarak uçak içi dezenfeksiyon işlemlerinin, uçak parça ve komponentlerine güvenli bir şekilde uygulanması amacıyla dezenfeksiyon kurallarını ve tariflerini içeren Teknik Bilgi Formu (TBF) yayınlanmıştır. TBF gelişmelere göre revize edilerek sürekli güncelliği sağlanmıştır.

- Covid-19 pandemisi döneminde operasyondan çekilmek zorunda kalınan THY A.O. uçakları stokaj alınmış ve stokaj esnasında periyodik kontrol bakım kartları yayınlanmış, kartların uygulanması esnasında bakım birimlerinin karşılaştıkları zorluklar için uçak ve motor imalatçıları ile koordineli olarak çözümler geliştirilmiştir. Uçakların sefere verilebilmesi için stokajdan çıkarma kartları yayınlanmıştır. Süreç boyunca uçak imalatçıların, havacılık otoritelerinin ve diğer havacılık üst kuruluşlarının tavsiyeleri yakından takip edilerek gerekli tedbirler alınmıştır. Sefere verilen uçakların planlı bakım işlemlerinin ötelenebilmesi konusunda imalatçı yayınları ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü genelgelerine uygun şekilde mühendislik ve planlama çalışmaları yapılmıştır.
- Part M hizmeti verdiğimiz müşterilerimizin filolarında bulunan uçakların konfigürasyonlarına özelleştirilmiş bakım kartlarının oluşturulabilmesi hedefiyle Airbus A320FAM ve A330 filolarında çeşitli bakım paketlerinde (A, C ve S) SGML projesi pilot uygulamaları başarıyla tamamlanmıştır.
- Airbus, bakım bilgilerinin ulaşıldığı Airnav-V3 uygulamasının yerine daha gelişmiş sürüm Airnav-X'i geliştirmiştir. Bu uygulamanın sunucu kurulumu ve testleri için Airbus ve Bilgi Teknolojileri Başkanlığı ile koordineli olarak gerçekleştirilen çalışmalar yıl boyunca devam ettirilmiştir. Airnav-X'e geçiş ile birlikte önceki sürümde yaşanan problemlerin çözüme kavuşması beklenmektedir.
- THY A.O. uçaklarının operasyon yaptığı hava sahalarındaki birçok ülke otoritesinin zorunlu kıldığı, uçuş esnasında yer istasyonlarına daha fazla uçuş bilgisi göndermesini sağlayan ve bu sayede uçağın takip edilebilirliğini artıran ADS-B Out modifikasyonu, THY A.O. filosu için gerçekleştirilmiştir. Ayrıca THY Uçuş Akademisi'nin 12 Cessna C172 uçağı için de ADS-B Out modifikasyonu yapılmıştır.
- 104 dar gövde Airbus ve Boeing uçağına internet sistemi takılması projesinin ilk uygulaması, B737-800 uçağında gerçekleştirilmiştir. A320-200 uçakları için hazırlıklara başlanmıştır.
- Panasonic IFE sistemine sahip 130 Airbus ve Boeing uçağının 3G Cell modemlerinin, Enhanced 4G Cell modeme yükseltilmesi ve GCS Gate-to-Gate fonksiyonunun (yerde internet kullanma) aktif edilmesi projesi kapsamında geniş gövde Airbus ve Boeing uçaklarında ilk uygulamalar yapılmıştır. Bu modifikasyon ile yolcular, uçaklarda sunulan internet hizmetini uçak yerdeyken de kullanabileceklerdir.
- A350 TrentXWB motorlarında ömürlü parçaların uçuş dinamiklerine göre belirlenmesinde kullanılan DACs sisteminin bakım sistemimize uyumu için yürütülen proje tamamlanmıştır.
- Satış Sonrası Geri Kiralama Projesi kapsamında, yedek motorlar dahil olmak üzere THY A.O. filusunda bulunan PW4000 ve RR motorları hariç motor tipleri için; 18, 24, 72, 96, 132, 168 ve 180 aylık atölye bakım senaryoları hazırlanmış ve bu senaryolara göre kiralama sonu hesaplamaları gerçekleştirilmiştir.
- Avro Global'in A340-300 uçakları için Guernsey Otoritesi yetkimizle CAMO hizmeti verilmiştir.
- THY A.O.'nun iade ettiği uçaklara Uçuşa Elverişlilik Gözden Geçirme işlemi gerçekleştirilmiştir.
- Havadan ihbar ve kontrol (HİK) uçakları hususunda aşağıdaki çalışmalar yürütülmüştür:
 - Savunma Sanayi Başkanlığı (SSB) ve Hava Kuvvetleri Komutanlığı (HKK) ile sözleşme ve iş tanımları üzerinde çalışmalar yürütüldü ve taslak çalışma planları oluşturuldu.
 - Alt yükleniciler TUSAŞ, HAVELSAN ve Boeing ile yapılan sözleşmeler çerçevesinde iş tanımı ve kapsamı oluşturuldu.
 - Lojistik destek planı anlaşmaları çerçevesinde, 24 Ağustos 2020'den itibaren SSB'ye karşı sorumlu ana yüklenici olarak HİK uçakları için gerekli faaliyetler icra edilmeye başlandı.
 - Konya'da yerleşik THY Teknik A.Ş. personeli ile operasyona destek hizmeti verilmeye devam edildi.

2020 YILI AR-GE FAALİYETLERİMİZ; YÜRÜTÜLEN PROJELER

Yükselen Platform Hasarı Engelleme Projesi	Water Faucet Test Stand Projesi	787 Safety Barrier	IDG Rotor Test System	HAVA TAKSİ Projesi	Vacuum Toilet Test System Project
Servo Sürücü Tasarımı	Conduction Cooled Server Projesi	Ataletsel Ölçüm Birimi, Manyetometre	Arınc429 Signal Analyser	Oven Projesi	Data Link Tasarımı
Ataletsel Ölçüm Birimi, Manyetometre Danışmanlık	DRONE	Roller Assy Yerleştirme Projesi	Uçuş Kontrol Bilgisayarı - (UKB)	Water Boiler Projesi	Escutcheon Yerleştirme
Inner Pane	TIEDOWN POINT CERTIFICATION	New Version of Air Transport Stretcher Projesi	LED Reading Light Assy Installation	Baby Bassinet Production	Aircraft Engine Washing System - Phase 2
Door Hinge Assy and Latch Assy Design	Connectivity Projesi	A320 Cargo Composite Floor Panel Change	WASTE CONTAINER BIN-PMA	MPPC (Multi Purpose Process Controller) Projesi	Escutcheon
Power Drive Unit Tester	Li-Fi Projesi	Kokpit Kamera Sistemi			

*** 2020 yılında tamamlanan proje bulunmamaktadır.

2020 YURT DIŞI FUARLAR

Fuar	Yer	Tarih
MRO Africa	Addis Ababa, Etiyopya	4-6 Şubat
MRO Middle East 2020	Dubai, BAE	25-26 Şubat
MRO Russia	Moskova, Rusya	10-11 Mart



BAĞIMSIZ DENETÇİ RAPORU

Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. Genel Kurulu'na

A. Finansal Tabloların Bağımsız Denetimi

1. GÖRÜŞ

Türk Hava Yolları Teknik A.Ş.'nin ("Şirket") ve bağlı ortaklıklarının (hep birlikte "Grup" olarak anılacaktır) 31 Aralık 2020 tarihli konsolide bilançosu ile aynı tarihte sona eren hesap dönemine ait; konsolide kar veya zarar ve diğer kapsamlı gelir tablosu, konsolide özkaynaklar değişim tablosu ve konsolide nakit akış tablosu ile önemli muhasebe politikalarının özeti de dâhil olmak üzere konsolide finansal tablo dipnotlarından oluşan konsolide finansal tablolarını denetlemiş bulunuyoruz.

Görüşümüze göre, ilişkitedeki konsolide finansal tablolar Grup'un 31 Aralık 2020 tarihi itibarıyla konsolide finansal durumunu ve aynı tarihte sona eren hesap dönemine ait konsolide finansal performansını ve konsolide nakit akışlarını Türkiye Finansal Raporlama Standartları'na ("TFRS'lere") uygun olarak tüm önemli yönleriyle gerçeğe uygun bir biçimde sunmaktadır.

2. GÖRÜŞÜN DAYANAĞI

Yaptığımız bağımsız denetim, Kamu Gözetimi, Muhasebe ve Denetim Standartları Kurumu ("KGGK") tarafından yayımlanan Türkiye Denetim Standartları'nın bir parçası olan Bağımsız Denetim Standartları'na ("BDS'lere") uygun olarak yürütülmüştür. Bu standartlar kapsamındaki sorumluluklarımız, raporumuzun "Bağımsız Denetçinin Finansal Tabloların Bağımsız Denetimine İlişkin Sorumlulukları" bölümünde ayrıntılı bir şekilde açıklanmıştır. KGGK tarafından yayımlanan Bağımsız Denetçiler için Etik Kurallar ("Etik Kurallar") ile konsolide finansal tabloların bağımsız denetimiyle ilgili mevzuatta yer alan etik hükümlere uygun olarak Grup'tan bağımsız olduğumuzu beyan ederiz. Etik Kurallar ve mevzuat kapsamındaki etiğe ilişkin diğer sorumluluklar da tarafımızca yerine getirilmiştir. Bağımsız denetim sırasında elde ettiğimiz bağımsız denetim kanıtlarının, görüşümüzün oluşturulması için yeterli ve uygun bir dayanak oluşturduğuna inanıyoruz.

3. KİLİT DENETİM KONULARI

Kilit denetim konuları, mesleki muhakememize göre cari döneme ait konsolide finansal tabloların bağımsız denetiminde en çok önem arz eden konulardır. Kilit denetim konuları, bir bütün olarak konsolide finansal tabloların bağımsız denetimi çerçevesinde ve konsolide finansal tablolara ilişkin görüşümüzün oluşturulmasında ele alınmış olup, bu konular hakkında ayrı bir görüş bildirmiyoruz.

Hasılatın finansal tablolara kaydedilmesi

Grup, hasılatın büyük bir kısmı uçak bakım gelirlerinden oluşmaktadır ve edim yükümlülüğü yerine getirildikçe hasılatı konsolide finansal tablolarda muhasebeleştirilmektedir. Ayrıca Grup malzeme satışından da hasılat elde etmektedir. Grup satışını yaptığı malzemeleri müşterisine devrederek edim yükümlülüğünü yerine getirdiğinde hasılatı finansal tablolara almaktadır. 31 Aralık 2020 tarihinde sona eren yılda Grup'un bu operasyonlarından elde ettiği hasılat tutarı 6.222.681.038 TL'dir.

Grup'un performans değerlendirmesinde hasılat en önemli göstergedir. Hasılat, yıl içerisinde uygulanan stratejilerin sonuçlarının değerlendirilmesi ve performans takibi açısından ciddi öneme sahip olup, 31 Aralık 2020 tarihinde sona eren yıla ait konsolide kar veya zarar tablosu açısından en önemli konsolide finansal tablo kalemi olması nedeniyle hasılatın kaydedilmesi kilit denetim konusu olarak belirlenmiştir.

Grup'un muhasebe politikalarına ve hasılat tutarlarına ilişkin açıklamalar Not 2.4.2 ve Not 21'de yer almaktadır.

İlişkili taraf işlemleri

Grup'un 31 Aralık 2020 yılında sona eren yılda elde ettiği hasılatın büyük bir kısmı ilişkili taraflara verilen uçak bakım hizmetleri ve yapılan malzeme satışlarından oluşmaktadır.

31 Aralık 2020 tarihinde sona eren yılda Grup'un ilişkili taraflarına yaptığı satışların toplam tutarı 5,201,401,637 TL'dir ve toplam hasılatın %84'ünü oluşturmaktadır. Aynı dönemde Grup ilişkili taraflarından 443.057.490 TL tutarında alım yapmıştır.

Grup'un ilişkili taraflarıyla yaptığı işlemlerin konsolide finansal tablolarda, hasılat, satışların maliyeti, ilişkili taraflardan ticari alacaklar, ilişkili taraflara ticari borçlar ve sözleşme yükümlülükleri gibi birden fazla hesaba önemli etkisi bulunmaktadır.

Grup'un ilişkili tarafları ile yaptığı işlemlerin tutarlarının önemli olması ve işlem sayısının çokluğu nedeniyle ilişkili taraflarla gerçekleştirilen işlemler kilit denetim konusu olarak belirlenmiştir.

Grup'un muhasebe politikalarına ve ilişkili taraf işlemlerine ilişkin tutarlar ve açıklamalar Not 2.4.1 ve Not 8'de yer almaktadır.

KONUNUN DENETİMDE NASIL ELE ALINDIĞI

Denetimimiz sırasında, hasılatın konsolide finansal tablolara kaydedilmesi ile ilgili aşağıdaki denetim prosedürleri uygulanmıştır:

- Uyguladığımız denetim prosedürleri, performans değerlendirmesine ilişkin raporlamalar ve yönetim tarafından gerçekleştirilen kontroller dahil gelirlerin kaydedilmesine ilişkin iç kontrollerin ve sürecin anlaşılması ve detay testlerden oluşmaktadır.

- Hasılatın muhasebeleştirilmesine yönelik Grup'un muhasebe politikasının uygunluğu değerlendirilmiştir.

- Grup'un müşterilerle yapmış olduğu satış sözleşmeleri incelenmiştir ve Grup'un hasılatı kaydederken uyguladığı muhasebe politikalarının, TFRS 15, "Müşteri Sözleşmelerinden Hasılat" standardına uygunluğu ve farklı edim yükümlülükleri için hasılatın kaydedilmesine ilişkin koşullar değerlendirilmiştir.

- Sözleşme koşullarına göre, dönemsellik ilkesi de göz önünde bulundurularak kayda alınan satışlar için, müşterilere kesilen faturalar, ilgili teslim tutanakları ve müşterilerden yapılan tahsilatlar örneklem yöntemiyle test edilmiştir.

- Grup'un konsolide finansal tablolarında hasılat ile ilgili yapmış olduğu açıklamaların TFRS 15, "Müşteri Sözleşmelerinden Hasılat" kapsamında değerlendirilmiştir.

- Denetimimiz sırasında, ilişkili taraflarla yapılan işlemlerin konsolide finansal tablolara kaydedilmesi ile ilgili aşağıdaki denetim prosedürleri uygulanmıştır:

- Uyguladığımız denetim prosedürleri, yönetim tarafından gerçekleştirilen kontroller dahil ilişkili taraf işlemlerinin kaydedilmesine ilişkin iç kontrollerin ve sürecin anlaşılması ve detay testlerden oluşmaktadır.

- Grup'un ilişkili taraflarıyla yapmış olduğu işlemlerin muhasebeleştirilmesinde uyguladığı muhasebe politikaları anlaşılabilir, bunların Grup'un uyguladığı muhasebe politikalarıyla ve ilgili TFRS'lere uygunluğu kontrol edilmiştir.

- Grup'un ilişkili taraflarıyla yapmış olduğu satış sözleşmeleri incelenmiştir ve Grup'un ilişkili taraflarından elde ettiği hasılatın muhasebeleştirilmesinde farklı edim yükümlülükleri için uyguladığı hasılatın kaydedilmesine ilişkin koşullar değerlendirilmiştir.

- Konsolide finansal tablolarda muhasebeleştirilen ilişkili taraf bakiyelerinin doğruluğuna ilişkin dış teyitlerinin temin edilerek, kayıtlar ile doğrulukları teyit edilmiştir.

- Grup'un işlemlerine uygulanan fiyatlamanın emsale uygun olup olmadığının değerlendirilmiştir.

- İlişkili taraflara ve gerçekleştirilen işlemlere ilişkin finansal tablo dipnotlarında yapılan açıklamaların yeterliliği ve uygunluğu değerlendirilmiştir.

4. DİĞER HUSUS

Grup'un 31 Aralık 2019 tarihinde sona eren yıla ait konsolide finansal tablolarının denetimi başka bir bağımsız denetim firması tarafından yapılmış, söz konusu bağımsız denetim firması tarafından hazırlanan 5 Mart 2020 tarihli bağımsız denetim raporunda olumlu görüş verilmiştir.

5. YÖNETİMİN VE ÜST YÖNETİMDEN SORUMLU OLANLARIN FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN SORUMLULUKLARI

Grup yönetimi; konsolide finansal tabloların TFRS'lere uygun olarak hazırlanmasından, gerçeğe uygun bir biçimde sunumundan ve hata veya hile kaynaklı önemli yanlışlık içermeyecek şekilde hazırlanması için gerekli gördüğü iç kontrolden sorumludur.

Konsolide finansal tabloları hazırlarken yönetim; Grup'un sürekliliğini devam ettirme kabiliyetinin değerlendirilmesinden, gerektiğinde süreklilikle ilgili hususları açıklamaktan ve Grup'u tasfiye etme ya da ticari faaliyeti sona erdirmeye niyeti ya da mecburiyeti bulunmadığı sürece işletmenin sürekliliği esasını kullanmaktan sorumludur.

Üst yönetimden sorumlu olanlar, Grup'un finansal raporlama sürecinin gözetiminden sorumludur.

6. BAĞIMSIZ DENETÇİNİN FİNANSAL TABLOLARIN BAĞIMSIZ DENETİMİNE İLİŞKİN SORUMLULUKLARI

Bir bağımsız denetimde, biz bağımsız denetçilerin sorumlulukları şunlardır:

Amacımız, bir bütün olarak konsolide finansal tabloların hata veya hile kaynaklı önemli yanlışlık içerip içermediğine ilişkin makul güvence elde etmek ve görüşümüzü içeren bir bağımsız denetçi raporu düzenlemektir. BDS'lere uygun olarak yürütülen bir bağımsız denetim sonucunda verilen makul güvence; yüksek bir güvence seviyesidir ancak, var olan önemli bir yanlışlığın her zaman tespit edileceğini garanti etmez. Yanlışlıklar hata veya hile kaynaklı olabilir. Yanlışlıkların, tek başına veya toplu olarak, finansal tablo kullanıcılarının bu tablolara istinaden alacakları ekonomik kararları etkilemesi makul ölçüde bekleniyorsa bu yanlışlıklar önemli olarak kabul edilir.

BDS'lere uygun olarak yürütülen bağımsız denetimin gereği olarak, bağımsız denetim boyunca mesleki muhakememizi kullanmakta ve meslekî şüpheciliğimizi sürdürmekteyiz. Tarafımızca ayrıca:

- Konsolide finansal tablolardaki hata veya hile kaynaklı "önemli yanlışlık" riskleri belirlenmekte ve değerlendirilmekte; bu risklere karşılık veren denetim prosedürleri tasarlanmakta ve uygulanmakta ve görüşümüze dayanak teşkil edecek yeterli ve uygun denetim kanıtı elde edilmektedir. Hile; muvazaa, sahtekârlık, kasıtlı ihmâl, gerçeğe aykırı beyan veya iç kontrol ihlali fiillerini içerebildiğinden, hile kaynaklı önemli bir yanlışlığı tespit edememe riski, hata kaynaklı önemli bir yanlışlığı tespit edememe riskinden yüksektir.
- Grup'ın iç kontrolünün etkinliğine ilişkin bir görüş bildirmek amacıyla değil ama duruma uygun denetim prosedürlerini tasarlamak amacıyla denetimle ilgili iç kontrol değerlendirilmektedir.
- Yönetim tarafından kullanılan muhasebe politikalarının uygunluğu ile yapılan muhasebe tahminleri ile ilgili açıklamaların makul olup olmadığı değerlendirilmektedir.
- Elde edilen denetim kanıtlarına dayanarak Grup'un sürekliliğini devam ettirme kabiliyetine ilişkin ciddi şüphe oluşturabilecek olay veya şartlarla ilgili önemli bir belirsizliğin mevcut olup olmadığı hakkında ve yönetimin işletmenin sürekliliği esasını kullanmasının uygunluğu hakkında sonuca varılmaktadır. Önemli bir belirsizliğin mevcut olduğu sonucuna varmamız hâlinde, raporumuzda, finansal tablolardaki ilgili açıklamalara dikkat çekmemiz ya da bu açıklamaların yetersiz olması durumunda olumlu görüş dışında bir görüş vermemiz gerekmektedir. Vardığımız sonuçlar, bağımsız denetçi raporu tarihine kadar elde edilen denetim kanıtlarına dayanmaktadır. Bununla birlikte, gelecekteki olay veya şartlar Grup'un sürekliliğini sona erdirebilir.
- Konsolide finansal tabloların açıklamaları dâhil olmak üzere, genel sunumu, yapısı ve içeriği ile bu tabloların, temelini oluşturan işlem ve olayları gerçeğe uygun sunumu sağlayacak şekilde yansıtıp yansıtmadığı değerlendirilmektedir.
- Konsolide finansal tablolar hakkında görüş vermek amacıyla, Grup içerisindeki işletmelere veya faaliyet bölümlerine ilişkin finansal bilgiler hakkında yeterli ve uygun denetim kanıtı elde edilmektedir. Grup denetiminin yönlendirilmesinden, gözetiminden ve yürütülmesinden sorumluyuz. Verdiğimiz denetim görüşünden de tek başımıza sorumluyuz.

Diğer hususların yanı sıra, denetim sırasında tespit ettiğimiz önemli iç kontrol eksiklikleri dâhil olmak üzere, bağımsız denetimin planlanan kapsamı ve zamanlaması ile önemli denetim bulgularını üst yönetimden sorumlu olanlara bildirmekteyiz.

Üst yönetimden sorumlu olanlara bildirilen konular arasından, cari döneme ait konsolide finansal tabloların bağımsız denetiminde en çok önem arz eden konuları yani kilit denetim konularını belirlemekteyiz. Mevzuatın konunun kamuya açıklanmasına izin vermediği durumlarda veya konuyu kamuya açıklamanın doğuracağı olumsuz sonuçların, kamuya açıklamanın doğuracağı kamu yararını aşacağından makul şekilde beklendiği oldukça istisnai durumlarda, ilgili hususun bağımsız denetçi raporumuzda bildirilmemesine karar verebiliriz.

B. Mevzuattan Kaynaklanan Diğer Yükümlülükler

1. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun ("TTK") 402. maddesinin dördüncü fıkrası uyarınca, Grup'un 1 Ocak- 31 Aralık 2020 hesap döneminde defter tutma düzeninin, kanun ile şirket esas sözleşmesinin finansal raporlamaya ilişkin hükümlerine uygun olmadığına dair önemli bir hususa rastlanmamıştır.
2. TTK'nın 402. maddesinin dördüncü fıkrası uyarınca, Yönetim Kurulu tarafımıza denetim kapsamında istenen açıklamaları yapmış ve istenen belgeleri vermiştir.



PwC Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş.

Baki Erdal, SMMM
Sorumlu Denetçi

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

İÇİNDEKİLER

KONSOLİDE BİLANÇO	1-2
KONSOLİDE KAR VEYA ZARAR VE DİĞER KAPSAMLI GELİR TABLOSU	3
KONSOLİDE ÖZ KAYNAKLAR DEĞİŞİM TABLOSU	4
KONSOLİDE NAKİT AKIŞLARI TABLOSU	5
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR	6-61
NOT 1 GRUPOUN ORGANİZASYONU VE FAALİYET KONUSU	6
NOT 2 FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR	7-29
NOT 3 DİĞER İŞLETMELEDEKİ PAYLAR	30-31
NOT 4 NAKİT VE NAKİT BENZERLERİ	31
NOT 5 FİNANSAL YATIRIMLAR	31
NOT 6 KISA VE UZUN VADELİ BORÇLANMALAR	32-33
NOT 7 DİĞER FİNANSAL YÜKÜMLÜLÜKLER	33
NOT 8 İLİŞKİLİ TARAF AÇIKLAMALARI	34-35
NOT 9 TİCARİ ALACAKLAR VE BORÇLAR	36
NOT 10 ÇALIŞANLARA SAĞLANAN FAYDALAR KAPSAMINDA BORÇLAR	36
NOT 11 DİĞER ALACAK VE BORÇLAR	36-37
NOT 12 STOKLAR	37-38
NOT 13 PEŞİN ÖDENMİŞ GİDERLER VE ERTELENMİŞ GELİRLER	39
NOT 14 MADDİ DURAN VARLIKLAR	40-42
NOT 15 MADDİ OLMAYAN DURAN VARLIKLAR	42
NOT 16 KULLANIM HAKKI VARLIKLARI	43
NOT 17 TAAHHÜTLER	43
NOT 18 KARŞILIKLAR, KOŞULLU VARLIK VE YÜKÜMLÜLÜKLER	43-44
NOT 19 ÇALIŞANLARA SAĞLANAN FAYDALAR	44-45
NOT 20 SERMAYE, YEDEKLER VE DİĞER ÖZKAYNAK KALEMLERİ	46-47
NOT 21 HASILAT VE SATIŞLARIN MALİYETİ	48
NOT 22 ARAŞTIRMA VE GELİŞTİRME GİDERLERİ, PAZARLAMA SATIŞ DAĞITIM GİDERLERİ VE GENEL YÖNETİM GİDERLERİ	48-49
NOT 23 ESAS FAALİYETLERDEN DİĞER GELİR VE GİDERLER	49
NOT 24 YATIRIM FAALİYETLERİNDEN GELİRLER VE GİDERLER	50
NOT 25 ÇEŞİT ESASINA GÖRE SINIFLANDIRILMIŞ GİDERLER	50
NOT 26 FİNANSMAN GELİRLERİ VE GİDERLERİ	50
NOT 27 DİĞER KAPSAMLI GELİR UNSURLARININ ANALİZİ	50
NOT 28 VERGİ VARLIK VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ	51-52
NOT 29 PAY BAŞINA KAZANÇ	52
NOT 30 DEVLET TEŞVİK VE YARDIMLARI	53
NOT 31 KUR DEĞİŞİMİNİN ETKİLERİ	53
NOT 32 YÜKSEK ENFLASYONLU EKONOMİDE RAPORLAMA	53
NOT 33 FİNANSAL ARAÇLARDAN KAYNAKLANAN RİSKLERİN NİTELİĞİ VE DÜZEYİ	53-60
NOT 34 FİNANSAL ARAÇLAR	61
NOT 35 BİLANÇO TARİHİNDEN SONRAKİ OLAYLAR	61

SAYFA

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİ İTİBARIYLA KONSOLİDE BİLANÇO

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

	Dipnot Referansları	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
VARLIKLAR			
Dönen Varlıklar			
Nakit ve Nakit Benzerleri	4	96.459.821	26.868.411
Ticari Alacaklar		1.881.019.304	1.756.732.412
- İlişkili Taraflardan Ticari Alacaklar	8	1.507.040.837	1.431.293.224
- İlişkili Olmayan Taraflardan Ticari Alacaklar	9	373.978.467	325.439.188
Diğer Alacaklar		9.648.679	6.240.224
- İlişkili Taraflardan Diğer Alacaklar	8	582.136	158.916
- İlişkili Olmayan Taraflardan Diğer Alacaklar	11	9.066.543	6.081.308
Stoklar	12	4.476.614.981	3.654.137.958
Peşin Ödenmiş Giderler	13	73.568.898	60.699.167
Cari Dönem Vergisiyle İlgili Varlıklar	28	509.709	48.054.181
Diğer Dönen Varlıklar		3.198.225	1.374.338
TOPLAM DÖNEN VARLIKLAR		6.541.019.617	5.554.106.691
Duran Varlıklar			
Finansal Yatırımlar	5	1.485.025	1.485.025
Özkaynak Yöntemiyle Değerlenen Yatırımlar	3	474.635.930	382.388.198
Kullanım Hakkı Varlıkları	16	218.327.209	202.617.771
Maddi Duran Varlıklar	14	4.084.057.016	3.230.783.604
Şerefiye Dışındaki Maddi Olmayan Duran Varlıklar	15	90.744.460	55.485.980
Peşin Ödenmiş Giderler	13	17.295.268	13.731.051
TOPLAM DURAN VARLIKLAR		4.886.544.908	3.886.491.629
TOPLAM VARLIKLAR		11.427.564.525	9.440.598.320

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİ İTİBARIYLA KONSOLİDE BİLANÇO

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

	Dipnot Referansları	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
KAYNAKLAR			
Kısa Vadeli Yükümlülükler			
Diğer Finansal Yükümlülükler	7	22.056.100	28.108.455
Kısa Vadeli Borçlanmalar	6	450.723.513	332.844.321
Uzun Vadeli Kiralama İşlemlerinin Kısa Vadeli Kısımları	6	25.274.028	20.330.277
Ticari Borçlar		751.103.335	699.857.333
- İlişkili Taraflara Ticari Borçlar	8	226.598.678	103.827.738
- İlişkili Olmayan Taraflara Ticari Borçlar	9	524.504.657	596.029.595
Çalışanlara Sağlanan Faydalar Kapsamında Borçlar	10	121.821.648	142.559.404
Diğer Borçlar		146.139.649	177.343.819
- İlişkili Taraflara Diğer Borçlar	8	8.326.227	3.440.889
- İlişkili Olmayan Taraflara Diğer Borçlar	11	137.813.422	173.902.930
Sözleşme Yükümlülükleri	13	973.734.484	898.692.573
- Mal ve hizmet satışlarından doğan sözleşme yükümlülükleri		886.765.050	776.969.138
- Diğer sözleşme yükümlülükleri		86.969.434	121.723.435
Kısa Vadeli Karşılıklar		52.171.822	67.127.476
- Çalışanlara Sağlanan Faydalara İlişkin			
Kısa Vadeli Karşılıklar	18	25.920.708	28.931.845
- Diğer Kısa Vadeli Karşılıklar	18	26.251.114	38.195.631
Diğer Kısa Vadeli Yükümlülükler		11.814.575	4.263.949
TOPLAM KISA VADELİ YÜKÜMLÜLÜKLER		2.554.839.154	2.371.127.607
Uzun Vadeli Yükümlülükler			
Kiralama İşlemlerinden Kaynaklanan Yükümlülükler	6	180.140.489	169.112.961
Uzun Vadeli Karşılıklar		214.221.938	175.606.949
- Çalışanlara Sağlanan Faydalara İlişkin			
Uzun Vadeli Karşılıklar	19	214.221.938	175.606.949
Ertelenmiş Vergi Yükümlülüğü	28	531.481.214	325.893.018
TOPLAM UZUN VADELİ YÜKÜMLÜLÜKLER		925.843.641	670.612.928
Özkaynaklar			
Ana Ortaklığa Ait Özkaynaklar		7.937.802.081	6.395.809.224
Ödenmiş Sermaye	20	960.850.000	960.850.000
Sermaye Düzeltme Farkları	20	84.081	84.081
Birikmiş Diğer Kapsamlı Gelir		4.743.768.380	3.287.230.772
- Kar veya zararda Yeniden Sınıflandırılmayacaklar	20	(24.822.786)	(8.558.450)
- Kar veya Zararda Yeniden Sınıflandırılacaklar	20	4.768.591.166	3.295.789.222
Kardan Ayrılan Kısıtlanmış Yedekler	20	152.000.655	124.906.830
Geçmiş Yıllar Karları	20	1.995.643.716	1.250.652.850
Net Dönem Karı	20	85.455.250	772.084.691
Kontrol Gücü Olmayan Paylar	20	9.079.648	3.048.561
TOPLAM ÖZKAYNAKLAR		7.946.881.730	6.398.857.785
TOPLAM YÜKÜMLÜLÜK VE ÖZKAYNAKLAR		11.427.564.525	9.440.598.320

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE KAR VEYA ZARAR VE DİĞER KAPSAMLI GELİR TABLOSU

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

	Dipnot Referansları	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
KAR VEYA ZARAR			
Hasılat	21	6.222.681.038	7.335.299.247
Satışların Maliyeti (-)	21	(5.269.805.852)	(5.899.580.247)
BRÜT KAR		952.875.186	1.435.719.000
Genel Yönetim Giderleri (-)	22	(554.302.338)	(544.969.178)
Pazarlama ve Satış Giderleri (-)	22	(43.362.290)	(39.350.836)
Araştırma ve Geliştirme Giderleri (-)	22	(27.311.507)	(30.792.173)
TFRS 9 Uyarınca Belirlenen Değer Düşüklüğü Zararları	33	(151.593.904)	(42.089.112)
Esas Faaliyetlerden Diğer Gelirler	23	100.239.276	92.276.081
Esas Faaliyetlerden Diğer Giderler (-)	23	(24.091.769)	(54.662.380)
ESAS FAALİYET KARI		252.452.654	816.131.402
Yatırım Faaliyetlerinden Giderler	24	(1.638.020)	1.724.464
Özkaynak Yöntemiyle Değerlenen Yatırımların (Zarar)/ Kar Payları	3	8.839.535	(10.623.366)
FİNANSMAN GİDERİ ÖNCESİ FAALİYET KARI		259.654.169	807.232.500
Finansman Gelirleri	26	5.716.155	7.334.382
Finansman Giderleri (-)	26	(61.666.409)	(28.818.347)
SÜRDÜRÜLEN FAALİYETLER VERGİ ÖNCESİ DÖNEM KARI		203.703.915	785.748.535
Sürdürülen Faaliyetler Vergi Gideri		(118.396.978)	(14.257.250)
- Dönem Vergi Geliri/ (Gideri)	28	-	9.368.995
- Ertelenmiş Vergi Gideri	28	(118.396.978)	(23.626.245)
SÜRDÜRÜLEN FAALİYETLER DÖNEM NET KARI		85.306.937	771.491.285
Dönem Net Karının Dağılımı			
Kontrol Gücü Olmayan Paylar	20	(148.313)	(593.406)
Ana Ortaklık Payları		85.455.250	772.084.691
		85.306.937	771.491.285
DİĞER KAPSAMLI GELİRLER			
Kar veya Zararda Yeniden Sınıflandırılmayacaklar		(16.264.336)	(8.033.208)
Tanımlanmış Fayda Planları Yeniden Ölçüm Kazançları, Vergi Öncesi	19	(20.851.713)	(10.298.984)
Tanımlanmış Fayda Planları Yeniden Ölçüm Kazançları, Vergi Etkisi	28	4.587.377	2.265.776
Kar veya Zararda Yeniden Sınıflandırılacaklar		1.472.801.944	675.330.120
Yabancı Para Çevrim Farkları		1.304.910.988	549.457.183
Özkaynak Yöntemiyle Değerlenen Yatırımların Diğer Kapsamlı Gelirinden Kar veya Zararda Sınıflandırılacak Paylar		167.890.956	125.872.937
DİĞER KAPSAMLI GELİR		1.456.537.608	667.296.912
TOPLAM KAPSAMLI GELİR		1.541.844.545	1.438.788.197
Toplam Kapsamlı Gelirin Dağılımı			
Kontrol Gücü Olmayan Paylar	20	(148.313)	(593.406)
Ana Ortaklık Payları		1.541.992.858	1.439.381.603
		1.541.844.545	1.438.788.197

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE ÖZKAYNAKLAR DEĞİŞİM TABLOSU

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

Kar veya Zararda Yeniden Sınıflandırılmayacak Birikmiş Diğer Kapsamlı Gelirler ve Giderler	Kar veya Zararda Yeniden Sınıflandırılmayacak Birikmiş Diğer Kapsamlı Gelirler ve Giderler	Yabancı Para Çevrim Farklarına İlişkin Birikmiş Diğer Kapsamlı Gelir	Kardan Ayrılan Kısıtlanmış Yedekler	Geçmiş Yıllar Karı	Net Dönem Karı	Ana Ortaklığa Ait Özkaynaklar	Kontrol Gücü Olmayan Paylar	Toplam Özkaynaklar			
									Ödenmiş Sermaye	Sermaye düzeltme farkları	Tanımlanmış Fayda Planları Birikmiş Yeniden Ölçüm Kazançları
1 Ocak 2019 itibarıyla bakiyeleri	960.850.000	84.081	(525.242)	2.620.459.102	64.258.023	649.444.524	661.857.133	4.956.427.621	2.536.167	1.105.800	1.438.788.197
Transferler	-	-	-	60.648.807	(661.857.133)	-	-	-	1.105.800	-	-
Toplam kapsamlı gelir	(8.033.208)	675.330.120	-	772.084.691	772.084.691	1.439.381.603	(593.406)	1.438.788.197	-	-	-
31 Aralık 2019 itibarıyla bakiyeler	960.850.000	84.081	(8.558.450)	3.295.789.222	124.906.830	1.250.652.850	772.084.691	6.395.809.224	3.048.561	6.179.400	6.398.857.785
1 Ocak 2020 itibarıyla bakiyeler	960.850.000	84.081	(8.558.450)	3.295.789.222	124.906.830	1.250.652.850	772.084.691	6.395.809.224	3.048.561	6.179.400	6.398.857.785
Sermaye artışı	-	-	-	-	-	-	-	-	6.179.400	-	-
Transferler	-	-	-	27.093.825	(772.084.691)	-	-	-	-	-	-
Toplam kapsamlı gelir	(16.264.336)	1.472.801.944	-	744.990.866	85.455.250	1.541.992.858	(148.313)	1.541.844.545	-	-	-
31 Aralık 2020 itibarıyla bakiyeler	960.850.000	84.081	(24.822.786)	4.768.591.166	152.000.655	1.995.643.716	85.455.250	7.937.802.082	9.079.648	6.179.400	7.946.881.730

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE NAKİT AKIŞLARI TABLOSU

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

	Dipnot Referansları	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
Dönem Karı		85.306.937	771.491.285
Dönem Net Karı Mutabakatı ile İlgili Düzeltmeler:			
Amortisman ve itfa giderleri ile ilgili düzeltmeler	12,14,15,16	877.660.944	621.245.099
Karşılıklarla ilgili düzeltmeler	12,18,19,33	157.339.962	7.181.804
Finansman giderleriyle ilgili düzeltmeler		35.561.926	23.419.681
Reeskont gelirleri ve giderleri ile ilgili düzeltmeler		(595.936)	238.808
Gerçekleşmemiş yabancı para çevirim farkı ile ilgili düzeltmeler		123.431.151	14.691.821
Duran varlıkların elden çıkarılmasından kaynaklanan kayıplar ile ilgili düzeltmeler	24	(1.638.020)	(1.724.464)
Özkaynaktan pay alma yöntemi ile değerlendirilen yatırımların karları ile ilgili düzeltmeler	3	10.785.278	10.623.366
Ertelenmiş vergi gideri ile ilgili düzeltmeler	28	119.878.290	23.626.245
Vergi (geliri)/gideri ile ilgili düzeltmeler	28	-	(9.368.995)
Stoklardaki azalışlar artışı (artışlar) ile ilgili düzeltmeler		(1.191.417.547)	(1.432.780.742)
Ticari alacaklardaki azalış ile ilgili düzeltmeler		(274.607.996)	(104.567.618)
Diğer alacaklardaki artışla ilgili düzeltmeler		(3.408.456)	(4.544.947)
Diğer dönen varlıklardaki artışla ilgili düzeltmeler			(1.823.887)
Ticari borçlardaki artışlar (azalışlar) ile ilgili düzeltmeler		50.668.095	170.572.823
İlişkili olmayan taraflara diğer borçlardaki azalış ile ilgili düzeltmeler		11.964.672	37.312.263
Peşin ödenmiş giderlerdeki artış ile ilgili düzeltmeler		(16.433.948)	75.903.222
Ertelenmiş gelirlerdeki artış ile ilgili düzeltmeler		75.041.911	155.056.892
Çalışanlara sağlanan faydalar kapsamında borçlar ile ilgili düzeltmeler		(20.737.756)	(45.786.810)
Diğer kısa ve uzun vadeli yükümlülüklerdeki artış ile ilgili düzeltmeler		7.550.626	2.105.932
Faaliyetlerden Kaynaklanan Net Nakit Akışı		44.526.246	313.501.992
Alınan faiz	26	5.716.155	5.084.345
Vergi ödemeleri		(509.709)	(48.054.181)
Ödenen kıdem	19	(27.099.157)	(10.706.725)
İşletme Faaliyetlerinden Kaynaklanan Net Nakit Akışı		22.633.535	259.825.431
Yatırım Faaliyetlerinden Kaynaklanan Nakit Akışları			
Maddi duran varlık satışından kaynaklanan nakit girişleri		7.890.155	5.978.634
Maddi duran varlıkların alımından kaynaklanan nakit çıkışları	14	(534.950.463)	(924.619.799)
Maddi olmayan duran varlıkların alımından kaynaklanan nakit çıkışları	15	(59.104.255)	(45.416.589)
İştiraklere sermaye katılımı	3	-	(5.200.000)
Yatırım Faaliyetlerinden Kaynaklanan Net Nakit Akışı		(586.164.563)	(969.257.754)
Finansman Faaliyetlerinden Kaynaklanan Nakit Akışları			
Borçlanmadan kaynaklanan nakit girişleri	6	474.029.600	318.152.500
Borç ödemelerine ilişkin nakit çıkışları		(479.870.000)	-
İştirakler ve/veya iş ortaklıkları pay alımı veya sermaye artırım sebebiyle oluşan nakit çıkışları		(30.897.000)	(5.529.000)
Ödenen faiz		(2.639.548)	(357.689)
İlişkili taraflara diğer borçlardaki azalışla ilgili düzeltmeler		4.885.338	(69.880.895)
Kiralama yükümlülükleriyle ilgili nakit çıkışları	3	(34.582.884)	(24.257.732)
Finansman Faaliyetlerinden Kaynaklanan Net Nakit Akışı		(69.074.494)	218.127.184
Yabancı Para Çevrim Farklarının Nakit ve Nakit Benzerleri Üzerine Etkisi		702.196.931	483.154.531
NAKİT VE NAKİT BENZERLERİNDEKİ NET ARTIŞ		69.591.410	(8.150.608)
DÖNEM BAŞI NAKİT VE NAKİT BENZERLERİ		26.868.411	35.019.019
DÖNEM SONU NAKİT VE NAKİT BENZERLERİ		96.459.821	26.868.411

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

1. GRUP"UN ORGANİZASYONU VE FAALİYET KONUSU

Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. ("Şirket") 23 Mayıs 2006 tarihinde, Şirket'i hava taşımacılığı sektöründe bölgesinde önemli bir teknik bakım üssü haline getirmek, sivil havacılık sektöründe bakım onarım ve hava yolu sektörü ile ilgili her tür teknik ve altyapı desteği vermek amacıyla kurulmuştur.

Konsolide finansal tablolar açısından, Şirket konsolidasyona tabi tutulan bağlı ortaklığı Cornea Havacılık Sistemleri Sanayi ve Ticaret A.Ş. ("Cornea") ile birlikte "Grup" olarak adlandırılmaktadır.

31 Aralık 2020 tarihinde sona eren hesap döneminde Grup'un çalışan ortalama personel sayısı 9.329'dur (31 Aralık 2019: 8.818). 31 Aralık 2020 tarihi itibarıyla Grup'ta çalışan toplam personel sayısı 9.159'dur (31 Aralık 2019: 9.292).

	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
İdari Personel	2.610	2.540
Üretim Personeli	6.549	6.752
TOPLAM	9.159	9.292

(a) Bağlı Ortaklık

31 Aralık 2020 ve 31 Aralık 2019 tarihleri itibarıyla Grup'un bağlı ortaklığının detayı aşağıdaki gibidir:

Şirket Ünvanı	Faaliyet konusu	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019	Kayıtlı olduğu ülke
Cornea	Kabin İçi Eğlence Sistemleri	%80	%80	Türkiye

Cornea kara, deniz, raylı sistemler ve hava platformlarında kabin içi eğlence ve internet hizmeti sağlayıcı sistemleri ve sivil havacılık alanında diğer yazılım sistemlerinin yedek parça da dahil olmak üzere, alt sistemlerinin tasarımı, üretimi, tamiri, bakımı, pazarlaması, satışı ve satış sonrası hizmetlerini gerçekleştirmektedir.

(b) İştirakler

31 Aralık 2020 ve 31 Aralık 2019 tarihleri itibarıyla özkaynaktan pay alma yöntemi ile muhasebeleştirilen iştirakler ve ortaklık oranları aşağıdaki gibidir:

Şirket Ünvanı	Faaliyet konusu	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019	Kayıtlı olduğu ülke
P&W T.T. Uçak Bakım Merkezi Limited Şirketi ("TEC")	Teknik Bakım	%49	%49	Türkiye
Goodrich THY Teknik Servis Merkezi Limited Şirketi ("Goodrich")	Teknik Bakım	%40	%40	Türkiye
TCl Kabin içi Sistemleri Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi ("TCl")	Kabin içi Bakım	%20	%20	Türkiye

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

2. FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR

2.1 Sunuma İlişkin Temel Esaslar.

Konsolide Finansal Tabloların Hazırlanış Şekli

Grup'un konsolide finansal tabloları, Türkiye Finansal Raporlama Standartları ("TFRS")'lere uygun olarak hazırlanmıştır. TFRS'ler; Kamu Gözetimi, Muhasebe ve Denetim Standartları Kurumu'nun ("KGK") tarafından Türkiye Muhasebe Standartları ("TMS"), Türkiye Finansal Raporlama Standartları, TMS Yorumları ve TFRS Yorumları adlarıyla yayımlanan Standart ve Yorumları içermektedir.

Konsolide finansal tablolar, KGK tarafından 7 Haziran 2019 tarih ve 30794 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Finansal Tablo Örnekleri ve Kullanım Rehberi'nde belirlenmiş olan formatlar ile KGK tarafından yayımlanan Elektronik Finansal Raporlama formatlarına uygun olarak sunulmuştur. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu uyarınca bağımsız denetime tabi olan şirketlerden, KGK'nın TMS Uygulama Kapsamına ilişkin Kurul Kararı uyarınca TFRS'leri uygulamak zorunda olmayanlar işletmeler de isteğe bağlı olarak finansal tablolarını TFRS'lere uygun olarak hazırlayabilirler. Bu kapsamda, Grup yönetimi geçmiş dönem finansal tablolarında olduğu gibi 31 Aralık 2020 tarihli konsolide finansal tablolarının TFRS'lere uygun olarak hazırlanmasını tercih etmiştir.

Konsolide finansal tablolar, Şirket Yönetim Kurulu tarafından 1 Mart 2021 tarihinde onaylanmıştır. Bu finansal konsolide tabloları, Genel Kurulu'nun değiştirme, ilgili düzenleyici kurumların ise değiştirilmesini talep etme hakkı bulunmaktadır.

Ölçüm Esasları

Konsolide finansal tablolar tarihi maliyet esasına göre hazırlanmaktadır. Tarihsel maliyet genellikle mal ve hizmet karşılığında verilen bedelin gerçeğe uygun değerine dayanır.

Fonksiyonel ve Raporlama Para Birimi

Geçerli para birimi

Grup'un ikamet ettiği ülkenin para birimi Türk Lirası ("TL") olmasına rağmen, bu raporun amacı nedeniyle, Grup'un geçerli para birimi ABD Doları'dır. Grup'un faaliyetleri üzerinde ABD Doları'nın etkisi önemlidir ve ABD Doları Grup ile alakalı durumların altında yatan ekonomik özü yansıtır. Bu sebeple, Grup ABD Doları'nı finansal raporlarındaki ölçüm kalemlerinde ve raporlama para birimi olarak kullanmaktadır. Konsolide finansal tablolardaki ölçüm kalemi olarak seçilen para birimi hariç bütün para birimleri yabancı para olarak ele alınmaktadır. Böylece, Uluslararası Muhasebe Standartları 21 "Yabancı Para Birimi Kur Farkı Değişikliklerinin Etkisi"ne göre, ABD Doları olarak gösterilmeyen işlem ve bakiyeler ABD Doları olarak tekrar hesaplanmıştır. Finansal tablolar Türk Ticaret Kanunu ("TTK")nın 70. maddesi uyarınca TL cinsinden sunulmaktadır.

Sunum para birimine çevrim

Grup'un sunum para birimi TL'dir. TMS 21 ("Kur Değişimlerinin Etkileri") kapsamında ABD Doları olarak hazırlanan konsolide finansal tablolar aşağıdaki yöntemle TL'ye çevrilmiştir:

- Bilançodaki varlık ve yükümlülükler bilanço tarihindeki Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası tarafından açıklanan ABD Doları döviz alış kuru kullanılarak TL'ye çevrilmiştir.
- Gelir tablosu aylık ortalama ABD Doları döviz kurları kullanılarak TL'ye çevrilmiştir.
- Ortaya çıkan tüm kur farkları, çevrim farkı adı altında özkaynakların ayrı bir unsuru olarak gösterilmiştir.

2.2 Konsolidasyon Esasları

(a) Bağlı ortaklıklar

Bağlı ortaklıklar, Grup tarafından kontrol edilen işletmelerdir. Grup yatırım yapılan bir işletmeyi değişken getirilerine maruz kaldığı ya da bu değişken getiriler üzerinde hak sahibi olduğu ve bu getirileri yatırım yapılan işletme üzerindeki gücüyle etkileme imkânına sahip olduğu durumda yatırım yapılan işletmeyi kontrol etmektedir. Bağlı ortaklıkların finansal tabloları kontrolün başladığı ve kontrolün sona erdiği tarihe kadar konsolide finansal tablolara dahil edilmektedir.

(b) Kontrol gücü olmayan paylar

Kontrol gücü olmayan paylar, bağlı ortaklığın satın alınma tarihindeki net varlık değerinin oransal tutarı üzerinden ölçülmektedir. Grup'un bağlı ortaklıklardaki paylarında kontrol kaybıyla sonuçlanmayan değişiklikler, özkaynağa ilişkin işlem olarak muhasebeleştirilir.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

2. FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR (Devamı)

(c) Kontrolün kaybedilmesi

Grup, bağlı ortaklık üzerindeki kontrolünü kaybetmesi durumunda, bağlı ortaklığın varlık ve yükümlülüklerini, kontrol gücü olmayan paylarını ve bağlı ortaklıkla ilgili diğer özkaynaklar altındaki tutarları kayıtlarından çıkarır. Bundan kaynaklanan kazanç veya kayıplar kar veya zararda muhasebeleştirilir. Önceki bağlı ortaklığında kalan paylar kontrolün kaybedildiği gün itibarıyla gerçeğe uygun değerleri üzerinden ölçülür.

(d) Özkaynak yöntemiyle değerlendirilen yatırımlardaki paylar

Özkaynak yöntemiyle değerlendirilen yatırımlardaki paylar iştirak ve iş ortaklıklarındaki payları içerir. İştirakler, Grup'un işletmenin finansal ve faaliyet politikaları üzerinde tek başına ya da müşterek kontrol yetkisine sahip bulunmamakla birlikte önemli etkiye sahip olduğu işletmelerdir. İştirakler özkaynak yöntemi ile muhasebeleştirilir. İlk olarak, yatırım maliyeti işlem maliyetlerini de içeren maliyet değeri ile kaydedilir. İlk kayıtlara alınmasından sonraki dönemde, konsolide finansal tablolar, önemli etkisinin bittiği tarihe kadar, Grup'un özkaynak yöntemiyle değerlendirilen yatırımların kar veya zarar ve diğer kapsamlı gelirindeki payını içerir.

(e) Konsolidasyonda eliminasyon işlemleri

Konsolide finansal tabloların hazırlanması aşamasında grup içi bakiyeler, işlemler ve grup içi işlemlerden kaynaklanan gerçekleşmemiş gelirler ve giderler karşılıklı olarak silinmektedir. Özkaynak yöntemiyle değerlendirilen yatırımlar ile yapılan işlemlerden kaynaklanan gerçekleşmemiş gelirler, Grup'un yatırımdaki payı oranında yatırımdan silinmektedir. Herhangi bir değer düşüklüğü söz konusu değil ise gerçekleşmemiş zararlar da gerçekleşmemiş gelirlerdeki gibi aynı şekilde aynı şekilde silinmektedir.

2.3 Muhasebe Tahminlerindeki Değişiklikler ve Hatalar

Yeni bir standardın ilk kez uygulanmasından kaynaklanan muhasebe politikası değişiklikleri, şayet varsa, geçiş hükümlerine uygun olarak geriye veya ileriye dönük olarak uygulanmaktadır. Herhangi bir geçiş hükmünün yer almadığı değişiklikler, muhasebe politikasında isteğe bağlı yapılan önemli değişiklikler veya tespit edilen muhasebe hataları geriye dönük olarak uygulanmakta ve önceki dönem finansal tabloları yeniden düzenlenmektedir. 31 Aralık 2020 tarihinde sona eren yıla ait konsolide finansal tabloların hazırlanması sırasında kullanılan muhasebe politikaları 31 Aralık 2019 tarihinde sona eren yıla ait konsolide finansal tabloların hazırlanması sırasında kullanılan muhasebe politikaları ile tutarlıdır.

Muhasebe tahminlerindeki değişiklikler, yalnızca bir döneme ilişkin ise, değişikliğin yapıldığı cari dönemde, gelecek dönemlere ilişkin ise hem değişikliğin yapıldığı dönemde hem de ileriye yönelik olarak uygulanır.

2.4 Önemli Muhasebe Politikalarının Özeti

Gerektiğinde, bağlı ortaklıklar ve iş ortaklıkları ile ilgili muhasebe ilkeleri, Grup tarafından uygulanan muhasebe politikalarına uygunluğun sağlanması için değiştirilmiştir. Konsolide finansal tabloların hazırlanmasında uygulanan önemli muhasebe politikaları aşağıda özetlenmiştir:

2.4.1 Kiralamalar

Grup - kiracı olarak

Grup, bir sözleşmenin başlangıcında, sözleşmenin kiralama niteliği taşıyıp taşımadığını ya da kiralama işlemi içerip içermediğini değerlendirir. Sözleşmenin, bir bedel karşılığında tanımlanan varlığın kullanımını kontrol etme hakkını belirli bir süre için devretmesi durumunda, bu sözleşme kiralama niteliği taşımaktadır ya da bir kiralama işlemi içermektedir. Grup, bir sözleşmenin tanımlanan bir varlığın kullanımını kontrol etme hakkını belirli bir süre için devredip devretmediğini değerlendirirken aşağıdaki koşulları göz önünde bulundurur:

- Sözleşmenin tanımlanan varlık içermesi; bir varlık genellikle sözleşmede açık veya zımni bir şekilde belirtilerek tanımlanır.
- Varlığın işlevsel bir bölümünün fiziksel olarak ayrı olması veya varlığın kapasitesinin tamamına yakınına temsil etmesi. Tedarikçinin varlığı ikame etme yönünde aslı bir hakka sahip olması ve bundan ekonomik fayda sağlaması durumunda varlık tanımlanmış değildir.
- Tanımlanan varlığın kullanımından sağlanacak ekonomik yararların tamamına yakınına elde etme hakkının olması,
- Tanımlanan varlığın kullanımını yönetme hakkının olması. Grup, varlığın nasıl ve ne amaçla kullanılacağına ilişkin kararların önceden belirlenmiş olması durumunda varlığın kullanım hakkına sahip olduğunu değerlendirmektedir. Grup varlığın kullanımını yönetme hakkına aşağıdaki durumlarda sahip olmaktadır:

- Grup'un, kullanım süresi boyunca varlığı işletme hakkına sahip olması (veya varlığı kendi belirlediği şekilde işletmeleri için başkalarını yönlendirmesi) ve tedarikçinin bu işletme talimatlarını değiştirme hakkının bulunmaması veya
- Grup'un, kullanım süresi boyunca varlığın nasıl ve ne amaçla kullanılacağını önceden belirleyecek şekilde varlığı (ya da varlığın belirli özelliklerini) tasarlamış olması.

Grup, kiralamanın fiilen başladığı tarihte finansal tablolarına bir kullanım hakkı varlığı ve bir kira yükümlülüğü yansır.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

2. FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR (Devamı)

2.4 Önemli Muhasebe Politikalarının Özeti (Devamı)

Kullanım hakkı varlığı

Kullanım hakkı varlığı ilk olarak maliyet yöntemiyle muhasebeleştirilir ve aşağıdakileri içerir:

- Kira yükümlülüğünün ilk ölçüm tutarı,
- Kiralamanın fiilen başladığı tarihte veya öncesinde yapılan tüm kira ödemelerinden alınan tüm kiralama teşviklerinin düşülmesiyle elde edilen tutar,
- Grup tarafından katlanılan tüm başlangıçtaki doğrudan maliyetler ve
- Dayanak varlığın, kiralamanın hüküm ve koşullarının gerektirdiği duruma getirilmesi için restore edilmesiyle ilgili olarak Grup tarafından katlanılan maliyetler (stok üretimi için katlanılan maliyetler hariç)

Şirket maliyet yöntemini uygularken, kullanım hakkı varlığını:

- Birikmiş amortisman ve birikmiş değer düşüklüğü zararları düşülmüş ve
- Kira yükümlülüğünün yeniden ölçümüne göre düzeltilmiş maliyeti üzerinden ölçer. Şirket, kullanım hakkı varlığını amortismana tabi tutarken TMS 16, "Maddi Duran Varlıklar" standardında yer alan amortisman hükümlerini uygular.

Kullanım hakkı varlığının değer düşüklüğüne uğramış olup olmadığını belirlemek ve belirlenen herhangi bir değer düşüklüğü zararını muhasebeleştirmek için TMS 36, "Varlıklarda Değer Düşüklüğü" standardını uygular.

Kira yükümlülüğü

Kiralamanın fiilen başladığı tarihte, Grup kira yükümlülüğünü o tarihte gerçekleşmemiş olan kira ödemelerinin bugünkü değeri üzerinden ölçer. Kira ödemeleri, kiralamadaki zımni faiz oranının kolaylıkla belirlenebilmesi durumunda, bu oran kullanılarak; zımni faiz oranın kolaylıkla belirlenememesi durumunda ise kiracının alternatif borçlanma faiz oranı kullanılarak iskonto edilir. Alternatif borçlanma oranı, Şirket'in kontrat tarihlerindeki borçlanma oranları dikkate alınarak belirlenmiştir.

Grup'un kira yükümlülüğünün ölçümüne dâhil olan ve kiralamanın fiilen başladığı tarihte gerçekleşmemiş olan kira ödemeleri aşağıdakilerden oluşur:

- Sabit ödemelerden her türlü kiralama teşvik alacaklarının düşülmesiyle elde edilen tutar,
- Bir endeks ya da orana bağlı olan, ilk ölçümü kiralamanın fiilen başladığı tarihte bir endeks veya oran kullanılarak yapılan kira ödemeleri,
- Kiralama süresinin kiracının kiralamayı sonlandırmak için bir opsiyon kullanacağını göstermesi durumunda, kiralamanın sonlandırılmasına ilişkin ceza ödemeleri.

Kiralamanın fiilen başladığı tarihten sonra Grup, kira yükümlülüğünü aşağıdaki şekilde ölçer:

- Defter değerini, kira yükümlülüğündeki faizi yansıtacak şekilde artırır,
- Defter değerini, yapılmış olan kira ödemelerini yansıtacak şekilde azaltır ve
- Defter değerini, varsa yeniden değerlendirmeleri ve yeniden yapılandırmaları yansıtacak şekilde yeniden ölçer. Şirket, kira yükümlülüğünün yeniden ölçüm tutarını, kullanım hakkı varlığında düzeltme olarak finansal tablolarına yansır.

Grup'un kira yükümlülüğünü oluşturan kontratların süresi 3 ile 10 yıl arasında değişmektedir.

Uzatma ve erken sonlandırma opsiyonları

Kiralama yükümlülüğü, sözleşmelerdeki uzatma ve erken sonlandırma opsiyonları dikkate alınarak belirlenmektedir. Sözleşmelerde yer alan uzatma ve erken sonlandırma opsiyonlarının büyük kısmı Grup ve kiralayan tarafından müştereken uygulanabilir opsiyonlardan oluşmaktadır. Grup kiralama süresini, söz konusu uzatma ve erken sonlandırma opsiyonları ilgili sözleşmeye göre Grup'un inisiyatifindeyse ve opsiyonların kullanımı makul derecede kesinse kiralama süresine dâhil ederek belirlemektedir. Grup'un, makul derecede kesin olmadığı için kiralama yükümlülüğüne dahil edilmeyen uzatma ve erken sonlandırma opsiyonu içeren önemli seviyede kira kontratı bulunmamaktadır.

Eğer şartlarda önemli bir değişiklik olursa yapılan değerlendirme yönetim tarafından gözden geçirilmektedir. Cari dönemde yapılan değerlendirmeler sonucunda, uzatma ve erken sonlandırma opsiyonlarının kiralama süresine dahil edilmesi nedeniyle oluşan kiralama yükümlülüğü veya varlık kullanım hakkı bulunmamaktadır.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

2. FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR (Devamı)

2.4 Önemli Muhasebe Politikalarının Özeti (Devamı)

Değişken kira ödemeleri

Grup'un 31 Aralık 2020 tarihi itibarıyla değişken kira ödemeleri bulunmamaktadır.

Kolaylaştırıcı uygulamalar

Kiralama süresi 12 ay ve daha kısa olan kısa vadeli kiralama sözleşmeleri ile Grup tarafından düşük değerli olarak belirlenen bilgi teknolojileri ekipman kiralamalarına (ağırlıklı olarak yazıcı, dizüstü bilgisayar, mobil telefon vb.) ilişkin sözleşmeler, TFRS 16, "Kiralamalar" standardının tanıdığı istisna kapsamında değerlendirilmiş olup, bu sözleşmelere ilişkin ödemeler oluştukları dönemde gider olarak muhasebeleştirilmeye devam edilmektedir. Makul ölçüde benzer özelliklere sahip kiralamalardan oluşan bir portföye (benzer bir ekonomik ortamdaki benzer bir varlık sınıfı için geri kalan kiralama süresi benzer olan kiralamalar gibi) tek bir iskonto oranı uygulanmıştır.

Grup - kiralayan olarak

Grup'un kiralayan olarak önemli bir faaliyeti bulunmamaktadır.

2.4.2 Hasılat

Hasılatın muhasebeleştirilmesi için genel model

TFRS 15 uyarınca müşterilerle yapılan tüm sözleşmeler için hasılatın muhasebeleştirilmesinde beş aşamalı yaklaşım izlenir.

Aşama 1: Sözleşmenin tanımlanması

Bir sözleşme ancak yasal olarak uygulanabilir, tahsilatı gerçekleştirilebilir, mal ve hizmetlere ilişkin haklar ve ödeme koşulları tanımlanabilir olduğunda sözleşmenin ticari öze sahip olması, sözleşmenin taraflarca onaylanması ve taraflarca yükümlülüklerinin yerine getirilmesi taahhüt edilmesi şartlarının tamamının karşılanması durumunda, bu sözleşme TFRS 15 kapsamında değerlendirilir.

Sözleşmeler tek bir ticari paket olarak müzakere edildiğinde ya da bir sözleşmede diğer sözleşme ile mallara veya hizmetlere (ya da malların veya hizmetlerin bir kısmına) bağlı olması durumunda, sözleşmeler kapsamında tek bir yükümlülük olduğunda, Grup sözleşmeleri tek bir sözleşme olarak değerlendirir.

Aşama 2: Edim yükümlülüklerinin tanımlanması

Grup, "edim yükümlülüğünü" hasılatın muhasebeleştirilmesi için bir hesap birimi olarak tanımlar. Grup müşteriyle yaptığı bir sözleşmede taahhüt ettiği mal veya hizmetleri değerlendirir ve aşağıdakilerden birini devretmeye yönelik müşteriye verdiği her bir taahhüdü bir edim yükümlülüğü olarak belirler:

- Farklı bir mal veya hizmeti (veya bir mal veya hizmetler paketini) ya da
- Büyük ölçüde benzerlik gösteren ve müşteriye devir şekli aynı olan farklı bir mal veya hizmetler serisini.

Grup, sözleşmede yer alan bir mal veya hizmeti, sözleşmedeki diğer taahhütlerden ayrı bir şekilde tanımlayabiliyor ve müşterinin söz konusu mal veya hizmetten tek başına veya kullanımına hazır diğer kaynaklarla birlikte faydalanmasını sağlıyor ise farklı bir mal veya hizmet olarak tanımlar. Bir sözleşme, esas olarak aynı olan bir dizi farklı mal veya hizmet sunma taahhüdünü içerebilir. Sözleşme başlangıcında, bir işletme mal veya hizmet serisinin tek bir edim yükümlülüğü olup olmadığını belirler.

Aşama 3: İşlem bedelinin belirlenmesi

Grup, işlem fiyatını belirlemek için sözleşme kapsamındaki yükümlülüğünü yerine getirdikten sonra ne kadarlık bir tutarı elde etmeyi beklediğini değerlendirir. Değerlendirme yapılırken, sözleşmenin değişken tutarlara ilişkin unsurları ve önemli bir finansman bileşeni içerip içermediğini göz önünde bulundurur.

Önemli finansman bileşeni

Grup, taahhüt edilen mal veya hizmetin nakit satış fiyatını yansıtan tutarı, önemli bir finansman bileşeninin etkisi için ödemesi taahhüt edilen tutar ile gözden geçirir. Pratik bir uygulama olarak, Grup, sözleşmenin başlangıcında, müşteri ödemesi ile mal veya hizmetlerin transferi arasındaki sürenin bir yıl veya daha kısa olmasını beklemesi durumunda, önemli bir finansman bileşeninin etkilerine ilişkin işlem fiyatını düzeltmez. Grup'un dönem içinde yerine getirdiği yükümlülükler ile alınan avansların ve ödeme planının geniş ölçüde uyumlu olduğu durumlarda, Grup, yükümlülüğü yerine getirmesi ile ödeme arasındaki sürenin asla 12 aydan fazla olmayacağını değerlendirmektedir.

Değişken bedel

Grup, fiyat imtiyazları, teşvikler, performans primleri, erken tamamlama primleri, fiyat ayarlama maddeleri, cezalar, iskontolar veya benzeri değişken bedellere neden olabilecek kalemlerin müşteri sözleşmesinde var olup olmadığını tespit eder.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

2. FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR (Devamı)

2.4 Önemli Muhasebe Politikalarının Özeti (Devamı)

Aşama 4: İşlem bedelinin edim yükümlülüklerine dağıtımı

Farklı mal veya hizmetler tek bir sözleşmeye göre teslim edilmesi durumunda, sözleşme bedeli ayrı mal veya hizmetlerin (farklı edim yükümlülükleri) nispi tek başına satış fiyatlarına dayalı olarak dağıtılır. Doğrudan gözlemlenebilir tek başına satış fiyatları mevcut değilse, sözleşmelerdeki toplam bedel, beklenen maliyet artı kar marjı bazında dağıtılır.

Aşama 5: Hasılatın muhasebeleştirilmesi

Grup, aşağıdaki koşullardan herhangi biri yerine getirildiğinde geliri zamana yayılı olarak muhasebeleştirir:

- Müşterinin eş zamanlı olarak, işletmenin sağladığı faydalardan yararlanması ve bu faydaları tüketmesi durumunda;
- İşletmenin varlığı oluşturdukça veya geliştirdikçe, oluşturulan veya geliştirilen varlığın kontrolünün aynı anda müşteriye geçmesi durumunda ya da
- Grup'un yerine getirdiği yükümlülüğün, grubun kendisi için alternatif kullanımı olan bir varlık oluşturmaması ve Grup'un o güne kadar tamamlanan yükümlülüğe karşılık yapılacak ödeme üzerinde hukuken icra edilebilir bir tahsil hakkının bulunması durumunda.

Zaman içinde yerine getirilen her bir edim yükümlülüğü için, Grup, malların veya hizmetlerin kontrolünü müşteriye devretmeyi gösteren tek bir ilerleme ölçüsü seçer. Grup, güvenilir bir şekilde gerçekleştirilen işi ölçen bir yöntem kullanır. Grup, girdi yönteminin kullanıldığı projenin tamamlanmasına yönelik ilerlemeyi ölçmek için yapılan maliyetleri kullanır ve çıktı yönteminin kullanıldığı projenin tamamlanmasına doğru ilerlemeyi ölçmek için transfer edilen birimleri kullanır.

Eğer bir edim yükümlülüğü zaman içinde yerine getirilmiyorsa, o zaman Grup, malların veya hizmetin kontrolünü müşteriye transfer ettiği zaman hasılatı muhasebeleştirir.

Grup tarafından sözleşme kapsamındaki yükümlülüklerin yerine getirilmesi için mutlaka katlanması gereken maliyetin, söz konusu sözleşme kapsamında elde edilmesi beklenen ekonomik faydayı aştığı durumlarda TMS 37 "Karşılıklar, Koşullu Borçlar ve Koşullu Varlıklar" standardı uyarınca bir karşılık ayırmaktadır.

Grup'un hasılat kırılımını 3 başlık altında aşağıda gösterilmiştir:

- Uçak Bakım Gelirleri:**
Grup, üs bakım, kabul-teslim bakımları, kabin içi bakımları ,yapısal ve kompozit bakımları, özel uçak bakımları ve uçak boya bakımlarını kapsamaktadır. Grup müşterilerle yapmış olduğu sözleşmeler çerçevesinde , bakım hizmeti gelen uçaklara verilecek hizmetleri iş emri bazında takip edip, iş emrinin kapanmasına müteakip, ilgili hizmeti tamamladığında gelir kaydetmektedir.
- Pool Gelirleri**
Grup dünyanın bir çok yerinde bulunan müşterilerine komponent havuz (pool) hizmeti sunmaktadır. Grup, yapılan anlaşmalar gereği müşterilerinin filolarında bulunana uçak grubuna ait yedek komponent stokları oluşturmakta ve bu anlaşma kapsamında vermiş olduğu tamir bakım ve komponent değişim hizmetine karşılık müşterilerinin tamamladığı uçuş saati bazında hasılatı kaydetmektedir.
- Diğer Gelirler**
Grubun diğer gelirlerini, personel tahsis, kalibrasyon hizmetleri, mühendislik destek hizmetleri gelirleri oluşturmaktadır. Grup, bu gelirlerini ilgili hizmetlerin tamamlanmasını müteakip hasılat olarak muhasebeleştirilmektedir.

Sözleşme değişiklikleri

Grup, ek bir mal veya hizmet sunma taahhüdü verdiği takdirde, sözleşme değişikliğini ayrı bir sözleşme olarak kabul eder. Mevcut sözleşmenin feshi ve yeni bir sözleşmenin oluşturulması durumunda, sunulan mal veya hizmetler farklıysa ilgili değişiklikler muhasebeleştirir. Sözleşmede yapılan değişiklik, ayrı mal veya hizmet oluşturmazsa, işletme, ilk sözleşme ile birlikte, ek mallar veya hizmetler ilk sözleşmenin bir parçasıymış gibi birleştirerek muhasebeleştirir.

2.4.3 Stoklar

Stoklar, maliyetin ya da net gerçekleştirilebilir değer in düşük olanı ile değerlendirilmektedir. Stokların maliyeti; tüm satın alma maliyetlerini, dönüştürme maliyetlerini ve stokların mevcut durumuna ve konumuna getirilmesi için katlanılan diğer maliyetleri içerir. Stokların maliyetinin hesaplanmasında ortalama maliyet yöntemi uygulanmaktadır. Net gerçekleştirilebilir değer, olağan ticari faaliyet içerisinde oluşan tahmini satış fiyatından tahmini tamamlanma maliyeti ve satışı gerçekleştirilmek için yüklenilmesi gereken tahmini maliyetlerin toplamının indirilmesiyle elde edilir.

Komponent malzemeleri amortismanına tabi olup ekonomik ömürleri aşağıda belirtildiği gibidir:

	Ekonomik Ömür (yıl)
Komponent malzemeleri (*)	3-18

(*) Komponent malzemeleri, ekonomik olarak tekrar kullanılabilir duruma getirilebilen uçak yedek parça ve komponentlerinden oluşmaktadır. Şirket müşterilerine verdiği pooling hizmetleri kapsamında stoklarında komponent malzemeler bulundurmaktadır ve bu malzemeleri ekonomik ömürleri boyunca amortismanına tabii tutmaktadır.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

2. FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR (Devamı)

2.4 Önemli Muhasebe Politikalarının Özeti (Devamı)

2.4.4 Maddi Duran Varlıklar

Maddi duran varlıklar, maliyet değerlerinden birikmiş amortisman ve birikmiş değer düşüklükleri düşüldükten sonraki tutar üzerinden gösterilirler. Maddi duran varlıkların maliyet tutarları, beklenen faydalı ömürlerine göre doğrusal amortisman yöntemi kullanılarak amortisman tabi tutulur. Beklenen faydalı ömür, kalıntı değer ve amortisman yöntemi, tahminlerde ortaya çıkan değişikliklerin olası etkileri için her yıl gözden geçirilir ve tahminlerde bir değişiklik varsa ileriye dönük olarak muhasebeleştirilir.

Finansal kiralama ile alınan varlıklar, beklenen faydalı ömrü ile söz konusu kiralama süresinden kısa olanı ile sahip olunan maddi duran varlıklarla aynı şekilde amortisman tabi tutulur.

Maddi duran varlıkların elden çıkarılması ya da bir maddi duran varlığın hizmetten alınması sonucu oluşan kazanç veya kayıp satış hasılatı ile varlığın defter değeri arasındaki fark olarak belirlenir ve kar veya zarar tablosuna dahil edilir.

	Ekonomik Ömür (yıl)
Binalar	10-25
Tesis, makina ve cihazlar	3-20
Demirbaşlar	2-15
Taşıtlar	4-7
Diğer maddi duran varlıklar	4-15
Özel maliyetler	4-16

2.4.5 Maddi Olmayan Duran Varlıklar

Maddi olmayan duran varlıklar, bilgisayar yazılımları germektedir. Bunlar, elde etme maliyetinden kaydedilmekte, diğer maddi olmayan duran varlıklar ise doğrusal amortisman yöntemi kullanılarak amortisman tabi tutulmaktadır.

Maddi olmayan duran varlıkların ekonomik ömürleri aşağıda belirtilmiştir:

	Ekonomik Ömür (yıl)
Yazılımlar	3-15

2.4.6 Varlıklarda Değer Düşüklüğü

Türev olmayan finansal varlıklar

Finansal araçlar ve sözleşme varlıkları

Grup aşağıda belirtilenler için beklenen kredi zararları için zarar karşılığı muhasebeleşirmektedir:

- itfa edilmiş maliyeti üzerinden ölçülen finansal varlıklar;
- Gerçeğe Uygun Değer ("GUD") farkı diğer kapsamlı gelire yansıtılarak ölçülen borçlanma araçları.

Grup aşağıdaki belirtilen, 12 aylık beklenen kredi zararı ("BKZ") olarak ölçülen kalemler hariç olmak üzere, zarar karşılığını ömür boyu BKZ'lere eşit olan tutar üzerinde ölçer:

- Raporlama tarihinde düşük kredi riskine sahip olduğu belirlenen borçlanma araçları ve
- Diğer borçlanma araçları ve ilk muhasebeleşirmeden itibaren kredi riskinin (yani, finansal aracın beklenen ömrü boyunca ortaya çıkan temerrüt riski) önemli ölçüde artmadığı banka bakiyeleri.

Grup, ticari alacaklar ve sözleşme varlıklarına ilişkin değer düşüklüğünün hesaplanmasında ömür boyu BKZ'leri seçmiştir.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

2. FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR (Devamı)

2.4 Önemli Muhasebe Politikalarının Özeti (Devamı)

Bir finansal varlığın kredi riskinin ilk muhasebeleştirilmesinden itibaren önemli ölçüde artmış olup olmadığının belirlenmesinde ve BKZ'lerinin tahmin edilmesinde, Grup beklenen erken ödemelerin etkileri dahil beklenen kredi zararlarının tahminiyle ilgili olan ve aşırı maliyet veya çabaya katlanılmadan elde edilebilen makul ve desteklenebilir bilgiyi dikkate alır. Bu bilgiler, Grup'un geçmiş kredi zararı tecrübelerini dayanan ve ileriye dönük bilgiler içeren nicel ve nitel bilgi ve analizleri içerir. Grup, bir finansal varlık üzerindeki kredi riskinin, vadesinin 360 gün geçmesi durumunda önemli ölçüde arttığını varsaymaktadır. Grup, bir finansal varlığı aşağıdaki durumlarda temerrüde düşmüş olarak dikkate alır:

- Grup tarafından teminatın kullanılması (eğer varsa) gibi işlemlere başvurmaksızın borçlunun kredi yükümlülüğünü tam olarak yerine getirmemesi, veya
- Finansal aracın vadesinin 360 gün geçmiş olması.

Ömür boyu BKZ'lar finansal aracın beklenen ömrü boyunca gerçekleşmesi muhtemel tüm temerrüt durumlarından kaynaklanan beklenen kredi zararlarıdır

12 aylık BKZ'lar raporlama tarihinden sonraki 12 ay içinde finansal araca ilişkin gerçekleşmesi muhtemel temerrüt durumlarından kaynaklanan beklenen kredi zararlarını temsil eden kısmıdır.

BKZ'lerinin ölçüleceği azami süre, Grup'un kredi riskine maruz kaldığı azami sözleşme süresidir.

BKZ'ların ölçümü

BKZ'lar finansal aracın beklenen ömrü boyunca kredi zararlarının olasılıklarına göre ağırlıklandırılmış bir tahminidir. Diğer bir ifadeyle tüm nakit açıklarının bugünkü değeri üzerinden ölçülen kredi zararlarıdır (örneğin, sözleşmeye istinaden işletmeye yapılan nakit girişleri ile işletmenin tahsil etmeyi beklediği nakit akışları arasındaki farktır). Nakit açığı, sözleşmeye göre işletmeye yapılması gereken nakit akışları ile işletmenin almayı beklediği nakit akışları arasındaki farktır. Beklenen kredi zararlarında ödemelerin tutarı ve zamanlaması dikkate alındığından, işletmenin ödemenin tamamını, sözleşmede belirlenen vadeden geç almayı beklemesi durumunda dahi bir kredi zararı oluşur.

BKZ'lar finansal varlığın etkin faiz oranı üzerinden iskonto edilir.

Kredi değer düşüklüğüne uğramış finansal varlıklar

Her raporlama dönemi sonunda, Grup itfa edilmiş maliyetinden ölçülen finansal varlıkların ve GUD farkı diğer kapsamlı gelire yansıtılan borçlanma varlıklarının değer düşüklüğüne uğrayıp uğramadığını değerlendirir. Bir finansal varlığın gelecekteki tahmini nakit akışlarını olumsuz şekilde etkileyen bir veya birden fazla olay gerçekleştiğinde söz konusu finansal varlık kredi değer düşüklüğüne uğramıştır.

Bir finansal varlığın kredi değer düşüklüğüne uğradığının kanıtı aşağıdaki gözlemlenebilir verileri içerir:

- borçlunun ya da ihraççının önemli finansal zorluğa düşmesi;
- borçlunun temerrüdü veya finansal aracın vadesinin 90 gün geçmiş olması gibi sözleşme ihlali;
- Grup'un aksini dikkate alamayacağı koşullara bağlı olarak bir kredinin ya da avansın yeniden yapılandırılmasını
- borçlunun iflas etme veya finansal yeniden yapılanmaya ihtimalinin olması, veya
- finansal zorluklar nedeniyle menkul bir kıymetin aktif pazarının ortadan kalkması.

Değer düşüklüğünün sunumu

İtfa edilmiş maliyetinden ölçülen finansal varlıklara ilişkin zarar karşılıkları, varlıkların brüt defter değerinden düşülür. GUD değişimi diğer kapsamlı gelire yansıtılarak ölçülen borçlanma araçları için oluşan zarar karşılığı, finansal varlığın finansal durum tablosundaki defter değerini azaltmak yerine diğer kapsamlı gelire yansıtılır.

Kayıttan düşme

Bir finansal varlığın değerinin kısmen ya da tamamen geri kazanılmasına ilişkin makul beklentilerin bulunmaması durumunda işletme, finansal varlığın brüt defter değerini doğrudan düşürür. Kayıttan düşme, bir finansal tablo dışı bırakma sebebidir.

Müşteriler için, Grup, bireysel olarak makul bir geri kazanım beklentisinin olup olmadığına dayanarak, zamanlama ve kayıttan düşülecek tutarına ilişkin bir değerlendirme yapar. Grup kayıttan düşen tutara ilişkin önemli bir geri kazanım beklememektedir.

Ancak, kayıttan düşülen finansal varlıklar, Grup'un vadesi gelen tutarların geri kazanılmasına ilişkin prosedürlerine uymak için halen uygulama faaliyetlerine tabi olabilir.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

2. FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR (Devamı)

2.4 Önemli Muhasebe Politikalarının Özeti (Devamı)

Finansal olmayan varlıklar

Grup, her bir raporlama tarihinde, herhangi bir değer düşüklüğü belirtisi olup olmadığını belirlemek için stoklar ve ertelenmiş vergi varlıkları dışında kalan finansal olmayan varlıkların için defter değerlerini gözden geçirir. Eğer böyle bir gösterge mevcutsa, o varlığın geri kazanılabilir tutarı tahmin edilir.

Değer düşüklüğü testi için, ayrı ayrı test edilemeyen varlıklar, gruplanmak suretiyle, diğer varlıklar ve varlık gruplarından bağımsız olarak sürdürülebilir faaliyetlerden nakit girişi yaratan en küçük birimlere ya da nakit yaratan birimlere ("NYB") ayrılır.

Bir varlığın veya Nakit Yaratan Birim'in ("NYB") geri kazanılabilir tutarı, satış maliyetleri düşülmüş gerçeğe uygun değeri ile kullanım değerinden yüksek olanıdır. Kullanım değeri, paranın zaman değeri ve varlığa veya NYB'ye özgü risklerin mevcut piyasa değerlendirmelerini yansıtan vergi öncesi iskonto oranı kullanılarak bugünkü değerine indirilen tahmini gelecekteki nakit akışlarına dayanmaktadır.

Bir varlığın veya NYB'nin geri kazanılabilir tutarının defter değerinden düşük olması durumunda, söz konusu varlığın veya NYB'nin defter değeri geri kazanılabilir tutarına indirgenir. Değer düşüklüğü zararları kar veya zararda muhasebeleştirilir.

NYB'deki diğer varlıkların defter değerleri oranında azaltılarak dağıtılır. Diğer varlıklar için değer düşüklüğü zararı, ancak değer düşüklüğünün tespit edilmemesi durumunda, değer düşüklüğü veya itfa payları düşüldükten sonra, varlığın defter değerinin, belirlenmiş olan defter değerinin üzerine çıkmaması durumunda tersine çevrilir.

2.4.7 Borçlanma Maliyetleri

Kullanıma ve satışa hazır hale getirilmesi önemli ölçüde zaman isteyen varlıklar söz konusu olduğunda, satın alınması, yapımı veya üretimi ile direkt ilişki kurulabilen faiz giderleri, ilgili varlık kullanıma veya satışa hazır hale getirilene kadar maliyetine dahil edilmektedir. Yatırımla ilgili kredinin henüz harcanmamış kısmının geçici süre ile finansal yatırımlarda değerlendirilmesiyle elde edilen finansal yatırım geliri aktifleştirmeye uygun borçlanma maliyetlerinden mahsup edilir.

Diğer tüm finansman giderleri, oluştukları dönemlerde gelir tablosuna kaydedilmektedir. Grup'un 31 Aralık 2020 ve 2019 tarihlerinde sona eren dönemlerde aktifleştirilmiş finansman gideri bulunmamaktadır.

2.4.8 Finansal Araçlar

Muhasebeleştirme ve ilk ölçüm

Grup, ticari alacakları ve borçlanma araçlarını oluştukları tarihte kayıtlarına almaktadır. Grup bütün diğer finansal varlık ve yükümlülükleri sadece ve sadece, ilgili finansal aracın sözleşmeye bağlı koşullarına taraf olduğu işlem tarihinde muhasebeleştirmektedir.

GUD değişimleri kar veya zarara yansıtılanlar dışındaki finansal varlıkların (önemli bir finansman bileşenine sahip olmayan ticari alacaklar haricinde) ve finansal yükümlülüklerin ilk ölçümünde, bunların edinimiyle veya ihracıyla doğrudan ilişkilendirilebilen işlem maliyetleri de gerçeğe uygun değere ilave edilerek ölçülür. Önemli bir finansman bileşenine sahip olmayan ticari alacaklar, ilk muhasebeleştirmede işlem bedeli üzerinden ölçülür.

Sınıflandırma ve sonraki ölçüm

İlk defa finansal tablolara alınırken, bir finansal araç belirtilen şekilde sınıflandırılır; itfa edilmiş maliyetinden ölçülenler; GUD farkı diğer kapsamlı gelire yansıtılarak ölçülenler- borçlanma araçlarına yapılan yatırımlar, GUD farkı diğer kapsamlı gelire yansıtılarak ölçülenler- özkaynak araçlarına yapılan yatırımlar veya GUD farkı kar veya zarara yansıtılarak ölçülenler.

Finansal araçlar ilk muhasebeleştirilmelerini müteakip, Grup finansal varlıkların yönetimi için kullandığı işletme modelini değiştirmedeği sürece yeniden sınıflandırılmaz.

Finansal varlıklar, Grup, finansal varlıkları yönetmek için işletme modelini değiştirmedeği sürece ilk muhasebeleştirilmesinden sonra yeniden sınıflandırılmaz. Bu durumda, etkilenen tüm finansal varlıklar, işletme modelindeki değişikliği izleyen ilk raporlama döneminin ilk gününde yeniden sınıflandırılır.

Bir finansal varlık, aşağıdaki her iki şartın birden sağlanması ve GUD farkı kar veya zarara yansıtılarak ölçülen olarak sınıflandırılmaması durumunda itfa edilmiş maliyeti üzerinden ölçülür:

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

2. FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR (Devamı)

2.4 Önemli Muhasebe Politikalarının Özeti (Devamı)

- Finansal varlığın sözleşmeye bağlı nakit akışlarının tahsil edilmesini amaçlayan bir iş modeli kapsamında elde tutulması ve
- Finansal varlığa ilişkin sözleşme şartlarının, belirli tarihlerde sadece anapara ve anapara bakiyesinden kaynaklanan faiz ödemelerini içeren nakit akışlarına yol açması.

Yukarıda belirtilen itfa edilmiş maliyeti üzerinden ya da GUD farkı diğer kapsamlı gelire yansıtılarak ölçülmeyen tüm finansal varlıklar GUD farkı kar veya zarara yansıtılarak ölçülür. Bunlar, tüm türev finansal varlıkları da içermektedir. Finansal varlıkların ilk defa finansal tablolara alınması sırasında, finansal varlıkların farklı şekilde ölçümünden ve bunlara ilişkin kazanç veya kayıpların farklı şekilde finansal tablolara alınmasından kaynaklanacak bir muhasebe uyumsuzluğunu ortadan kaldırması veya önemli ölçüde azaltması şartıyla bir finansal varlığın geri dönülemez bir şekilde GUD değişimi kar veya zarara yansıtılarak ölçülen olarak tanımlanabilir.

Finansal varlıklar- İş modelinin değerlendirilmesi

Grup, iş modelinin varlıkların yönetilme şeklini ve yönetime sağlanan bilgiyi en iyi şekilde yansıtması amacıyla bir finansal varlığın portföy düzeyinde elde tutulma amacını değerlendirmektedir. Ele alınan bilgiler şunları içerir:

Grup, iş modelinin varlıkların yönetilme şeklini ve yönetime sağlanan bilgiyi en iyi şekilde yansıtması amacıyla bir finansal varlığın portföy düzeyinde elde tutulma amacını değerlendirmektedir. Ele alınan bilgiler şunları içerir:

- portföy için belirlenmiş politikalar ve hedefler ve bu politikaların uygulamada kullanılması. Bunlar, yönetimin stratejisinin, sözleşmeden kaynaklanan faiz gelirini elde etmeyi, belirli bir faiz oranından yararlanmayı devam ettirmeyi, finansal varlıkların vadesini bu varlıkları fonlayan borçların vadesiyle uyumlaştırmayı veya varlıkların satışı yoluyla nakit akışlarını gerçekleştirmeye odaklanıp odaklanmadığını içerir;
- iş modeli ve iş modeli kapsamında elde tutulan finansal varlıkların performanslarının Grup yönetimine nasıl raporlandığı;
- iş modelinin (iş modeli kapsamında elde tutulan finansal varlıkların) performansını etkileyen riskler ve özellikle bu risklerin yönetim şekli;
- işletme yöneticilerine verilen ilave ödemelerin nasıl belirlendiği (örneğin, ilave ödemelerin yönetilen varlıkların gerçeğe uygun değerine göre mi yoksa tahsil edilen sözleşmeye bağlı nakit akışlarına göre mi belirlendiği) ve
- önceki dönemlerde yapılan satışların sıklığı, değeri, zamanlaması ve nedeni ile gelecekteki satış beklentileri.

Finansal varlıkların finansal durum tablosu dışı bırakılmaya uygun olmayan işlemlerde üçüncü taraflara devredilmesi, Grup'un varlıklarını finansal tablolarında sürekli olarak muhasebeleştirmesiyle tutarlı olarak bu amaçla satış olarak kabul edilmez.

Alım satım amacıyla elde tutulan veya gerçeğe uygun değer esas alınarak yönetilen ve performansı bu esasa göre değerlendirilen finansal varlıklar, GUD farkı kar veya zarara yansıtılarak ölçülen olarak sınıflandırılır.

Finansal varlıklar - Sadece anapara ve anapara bakiyesine ilişkin faiz ödemelerini içeren sözleşmeye bağlı nakit akışları olup olmadığının değerlendirilmesi

Bu değerlendirme amacıyla, anapara, finansal varlığın ilk defa finansal tablolara alınması sırasındaki gerçeğe uygun değeridir. Faiz; paranın zaman değeri, belirli bir zaman dilimine ilişkin anapara bakiyesine ait kredi riski, diğer temel borç verme risk ve maliyetleri (örneğin, likidite riski ve yönetim maliyetleri) ile kar marjından oluşur. Sözleşmeye bağlı nakit akışlarının sadece anapara ve anapara bakiyesine ilişkin faiz ödemelerini içeren sözleşmeye bağlı nakit akışları olup olmadığının değerlendirilmesinde, Grup sözleşmeye bağlı nakit akışlarının özelliklerini esas alır. Bu değerlendirme, finansal varlığın bu koşulu yerine getirmeyecek şekilde sözleşmeye bağlı nakit akışlarının zamanlamasını veya tutarını değiştiren sözleşme şartlarını içerip içermediğinin değerlendirilmesini gerektirir. Bu değerlendirmeyi yaparken, Grup aşağıdakiler dikkate alır:

Sözleşmeye bağlı nakit akışlarının zamanlamasını veya tutarını değiştirebilecek herhangi bir şarta bağlı olay (diğer bir ifadeyle tetikleyici olay);

- değişken oranlı özellikler de dahil olmak üzere, sözleşmeye bağlı kupon faiz oranını düzeltten şartlar;
- erken ödeme ve vadesini uzatma imkanı sağlayan özellikleri.
- Grup'un belirli varlıklardan kaynaklanan nakit akışlarının elde edilmesini sağlayan sözleşmeye bağlı haklarını kısıtlayıcı şartlar.

Erken ödeme özelliği, sözleşmenin vadesinden önce sonlandırıldığı durumlarda makul bir bedel içeren peşin ödenen tutarları büyük ölçüde anaparanın ve anapara bakiyesine ilişkin faizlerin ödenmemiş tutarını yansıtıyorsa sadece anapara ve anapara bakiyesine ilişkin faiz ödemeleri kriteriyle tutarlıdır.

Ayrıca, (i) finansal varlık sözleşmeye bağlı nominal değeri üzerinden primli veya iskontolu olarak alınmışsa, (ii) sözleşmenin vadesinden önce sonlandırıldığı durumlarda makul bir ek bedel ödemesini içeren peşin ödenen tutarlar büyük ölçüde sözleşmeye bağlı nominal değeri ve tahakkuk eden (ancak ödenmemiş) faizi yansıtıyorsa ve (iii) ilk muhasebeleştirmede erken ödeme özelliğinin gerçeğe uygun değerinin önemsiz olması durumunda, bu kritere uygun olduğu kabul edilir.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

Finansal varlıklar – Sonraki ölçümden kaynaklanan kazanç veya kayıplar

GUD farkı kar/zarara yansıtılarak ölçülen finansal varlıklar	Bu varlıklar sonraki ölçümlerinde gerçeğe uygun değerleri üzerinden ölçülür. Herhangi bir faiz veya temettü geliri dahil olmak üzere, bunlarla ilgili net kazançlar ve kayıplar kar veya zararda muhasebeleştirilir. Riskten korunma aracı olarak tanımlanan türevler için aşağıdaki (v) bölümüne bakınız.
İtfa edilmiş maliyeti üzerinden ölçülen finansal varlıklar	Bu varlıklar sonraki ölçümlerinde etkin faiz yöntemi kullanılarak itfa edilmiş maliyetinden ölçülür. İtfa edilmiş maliyetleri varsa değer düşüklüğü zararları tutarı kadar azaltılır. Faiz gelirleri yabancı para kazanç ve kayıpları ve değer düşüklükleri kar veya zararda muhasebeleştirilir. Bunların finansal durum tablosu dışı bırakılmasından kaynaklanan kazanç veya kayıplar kar veya zararda muhasebeleştirilir.
GUD farkı diğer kapsamlı gelire yansıtılarak ölçülen borçlanma araçları	Bu varlıklar sonraki dönemlerde gerçeğe uygun değeri üzerinden ölçülür. Etkin faiz yöntemi kullanılarak hesaplanan faiz geliri, yabancı para kazanç ve kayıpları ve değer düşüklükleri kar veya zararda muhasebeleştirilir. Diğer kazanç ve kayıplar ise diğer kapsamlı gelirden muhasebeleştirilir. Finansal varlıklar finansal durum tablosu dışı bırakıldığında daha önceden diğer kapsamlı gelire yansıtılan toplam kazanç veya kayıplar kar veya zararda yeniden sınıflandırılır.
GUD farkı diğer kapsamlı gelire yansıtılan özkaynak araçları	Bu varlıklar sonraki dönemlerde gerçeğe uygun değeri üzerinden ölçülür. Temettüleri, açıkça yatırımın maliyetinin bir kısmının geri kazanılması niteliğinde olmadıkça kar veya zararda muhasebeleştirilir. Diğer net kazanç ve kayıplar diğer kapsamlı gelirden muhasebeleştirilir ve kar veya zararda yeniden sınıflandırılmazlar.

Finansal yükümlülükler itfa edilmiş maliyetinden ölçülen ve GUD farkı kar veya zarara yansıtılan olarak sınıflandırılır.

Bir finansal yükümlülük, alım satım amaçlı elde tutulan tanımını karşılması durumunda GUD farkı kar veya zarara yansıtılan olarak sınıflandırılır. Finansal yükümlülük, türev araç olması ya da ilk kez kayda alınması sırasında bu şekilde tanımlanması durumunda alım satım amaçlı elde tutulan finansal yükümlülük olarak sınıflandırılır. GUD'ı kar veya zarara yansıtılan finansal yükümlülükler, GUD'leri ile ölçülürler ve faiz gelirleri de dahil olmak üzere, net kazanç ve kayıplar kar veya zararda muhasebeleştirilir. Diğer finansal yükümlülükler, ilk kayıtlara alınmalarını takiben gelecekteki anapara ve faiz nakit akışlarının etkin faiz oranları ile itfa edilmiş maliyet değerleri üzerinden değer düşüklükleri indirilerek ölçülür. Faiz giderleri ve kur farkları kar veya zararda muhasebeleştirilir. Bu yükümlülükler kayıtlardan çıkarılmasıyla oluşan kazanç veya kayıplar, kar veya zararda muhasebeleştirilir. Riskten korunma aracı olarak tanımlanan türevler için aşağıdaki (v) bölümüne bakınız.

Finansal tablo dışı bırakma

Finansal varlıklar

Grup, finansal varlıklarla ilgili nakit akışlarına ilişkin sözleşmeden doğan hakların süresi dolduğunda veya bu finansal varlığın mülkiyetinden kaynaklanan bütün risk ve getirilerinin sahipliğini önemli ölçüde devrettiğinde veya bu finansal varlığın mülkiyetinden kaynaklanan bütün risk ve yararları ne önemli ölçüde devretmiş ne de önemli ölçüde elinde bulundurmakta olması durumunda, ilgili finansal varlık üzerinde kontrol sahibi olmaya devam etmiyorsa söz konusu finansal varlığı kayıtlarından çıkarır.

Grup, bir finansal varlığın mülkiyetinden kaynaklanan bütün risk ve yararları önemli ölçüde elinde bulundurmaya devam etmesi durumunda, ilgili finansal varlığı finansal durum tablosuna kayıtlara almaya devam eder.

Finansal yükümlülükler

Grup, bir finansal yükümlülük sadece ve sadece, ilgili yükümlülüğe ilişkin borç ortadan kalktığı veya iptal edildiği zaman finansal durum tablosundan çıkarır. Ayrıca, mevcut bir finansal yükümlülüğün koşullarında veya nakit akışlarında önemli bir değişiklik yapılması durumunda da Grup bir finansal yükümlülüğü finansal durum tablosundan çıkarır. Bunun yerine, değiştirilmiş şartlara dayanarak gerçeğe uygun değeri üzerinden yeni bir finansal yükümlülük muhasebeleştirilmesini gerektirir.

Finansal yükümlülüğün kayıtlarından çıkartılmasında, defter değeri ile bu yükümlülüğe ilişkin olarak ödenen tutar (devredilen her türlü nakit dışı varlık veya üstlenilen her türlü yükümlülük de dâhil) arasındaki fark, kar veya zarar olarak finansal tablolara alınır.

Finansal varlık ve yükümlülüklerin netleştirilmesi

Grup, finansal varlık ve yükümlülüklerini, sadece ve sadece netleştirme için yasal bir hakkı olduğunda ve işlemi net bazda gerçekleştirmek veya varlığın gerçekleşmesi ile yükümlülüğün yerine getirilmesini eş zamanlı yapma niyetinin bulunması durumunda netleştirmekte ve net tutarı finansal tablolarında göstermektedir.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

2. FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR (Devamı)

2.4 Önemli Muhasebe Politikalarının Özeti (Devamı)

2.4.9 Kur Değişiminin Etkileri

Yıl içerisinde gerçekleşen döviz işlemleri, işlem tarihindeki kurlar kullanılarak ABD Doları'na çevrilmektedir. Bilançoda yer alan dövizle bağlı varlık ve borçlar, bilanço tarihinde geçerli olan kurlar kullanılarak ABD Doları'na çevrilmiştir. Bu çevrimden ve dövizli işlemlerin tahsil / tediyelelerinden kaynaklanan kambiyo karları / zararları gelir tablosunda yer almaktadır.

İlgili tarihler itibarıyla dönem sonu ve ortalama olarak ABD Dolar ve Avro karşılığı TL kuru aşağıdaki gibidir:

ABD Doları	Dönem Sonu Kuru	Ortalama Kur
31 Aralık 2020	7,3405	7.0034
31 Aralık 2019	5,9402	5,6712

2.4.10 Hisse Başına Kazanç

Gelir tablosunda belirtilen hisse başına kazanç / (kayıp), net karın / (zararın), yıl boyunca piyasada bulunan hisse senetlerinin ağırlıklı ortalama sayısına bölünmesi ile hesaplanmaktadır.

Türkiye'de şirketler, sermayelerini, hissedarlarına geçmiş yıl karlarından dağıttıkları "bedelsiz hisse" yolu ile arttırabilmektedirler. Bu tip "bedelsiz hisse" dağıtımları, hisse başına kazanç / (kayıp) hesaplamalarında, ihraç edilmiş hisse gibi değerlendirilir. Buna göre, bu hesaplamalarda kullanılan ağırlıklı ortalama hisse sayısı, söz konusu hisse senedi dağıtımlarının geçmişe dönük etkileri de dikkate alınarak hesaplanır.

2.4.11 Bilanço Tarihi Sonraki Olaylar

Bilanço tarihinden sonraki olaylar; kara ilişkin herhangi bir duyuru veya diğer seçilmiş finansal bilgilerin kamuya açıklanmasından sonra ortaya çıkmış olsalar bile, bilanço tarihi ile bilançonun yayımı için yetkilendirilme tarihi arasındaki tüm olayları kapsar.

Grup, bilanço tarihinden sonraki düzeltme gerektiren olayların ortaya çıkması durumunda, konsolide finansal tablolara alınan tutarları bu yeni duruma uygun şekilde düzeltir.

2.4.12 Karşılıklar, Şarta Bağlı Yükümlülükler ve Şarta Bağlı Varlıklar

Geçmiş olaylardan kaynaklanan mevcut bir yükümlülüğün bulunması, yükümlülüğün yerine getirilmesinin muhtemel olması ve söz konusu yükümlülük tutarının güvenilir bir şekilde tahmin edilebilir olması durumunda konsolide finansal tablolarda karşılık ayrılır.

Karşılık olarak ayrılan tutar, yükümlülüğe ilişkin risk ve belirsizlikler göz önünde bulundurularak, bilanço tarihi itibarıyla yükümlülüğün yerine getirilmesi için yapılacak harcamanın tahmin edilmesi yoluyla hesaplanır.

Karşılığın, mevcut yükümlülüğün karşılması için gerekli tahmini nakit akımlarını kullanarak ölçülmesi durumunda söz konusu karşılığın defter değeri, ilgili nakit akımlarının bugünkü değerine eşittir. Karşılığın ödenmesi için gerekli olan ekonomik faydanın bir kısmı ya da tamamının üçüncü taraflarca karşılmasının beklendiği durumlarda, tahsil edilecek tutar, ilgili tutarın tahsil edilmesinin hemen hemen kesin olması ve güvenilir bir şekilde ölçülmesi halinde varlık olarak muhasebeleştirilir.

2.4.13 İlişkili Taraflar

Bu konsolide finansal tabloların amacı doğrultusunda ortaklar, üst düzey yöneticiler ve Yönetim Kurulu üyeleri, aileleri ve onlar tarafından kontrol edilen veya onlara bağlı şirketler, iştirak ve ortaklıklar ilişkili taraflar olarak kabul ve ifade edilmişlerdir. Olağan faaliyetler nedeniyle ilişkili taraflarla girilen işlemler piyasa koşullarına uygun fiyatlarla gerçekleştirilmiştir.

2.4.14 Kurum Kazancı Üzerinden Hesaplanan Vergiler

Gelir vergisi gideri, cari vergi gideri ile ertelenmiş vergi giderinin (veya gelirinin) toplamından oluşur.

Cari Vergi

Cari yıl vergi yükümlülüğü, dönem karının vergiye tabi olan kısmı üzerinden hesaplanır. Vergiye tabi kar, diğer yıllarda vergilendirilebilen veya indirilebilen gelir veya gider kalemleri ile vergilendirilemeyen veya indirilemeyen kalemleri hariç tuttuğundan dolayı, gelir tablosunda belirtilen kardan farklılık gösterir. Grup'un cari vergi yükümlülüğü bilanço tarihi itibarıyla yasallaşmış ya da önemli ölçüde yasallaşmış vergi oranı kullanılarak hesaplanmıştır.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

2. FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR (Devamı)

2.4 Önemli Muhasebe Politikalarının Özeti (Devamı)

Ertelemiş vergi

Ertelenen vergi yükümlülüğü veya varlığı, varlıkların ve yükümlülüklerin mali tablolarda gösterilen tutarları ile yasal vergi matrahı hesabında dikkate alınan tutarları arasındaki geçici farklılıkların bilanço yöntemine göre vergi etkilerinin yasallaşmış vergi oranları dikkate alınarak hesaplanmasıyla belirlenmektedir. Ertelenen vergi yükümlülükleri vergilendirilebilir geçici farkların tümü için hesaplanırken, indirilebilir geçici farklardan oluşan ertelenen vergi varlıkları, gelecekte vergiye tabi kar elde etmek suretiyle bu farklardan yararlanmanın kuvvetle muhtemel olması şartıyla hesaplanmaktadır. Şerefiye veya işletme birleşmeleri dışında varlık veya yükümlülüklerin ilk defa mali tablolara alınmasından dolayı oluşan ve hem ticari hem de mali kar veya zararı etkilemeyen geçici zamanlama farklarına ilişkin ertelenen vergi yükümlülüğü veya varlığı hesaplanmaz.

Ertelenen vergi yükümlülükleri, Grup'un geçici farklılıkların ortadan kalkmasını kontrol edebildiği ve yakın gelecekte bu farkın ortadan kalkma olasılığının düşük olduğu durumlar haricinde, bağlı ortaklık ve iştiraklerdeki yatırımlar ve iş ortaklıklarındaki paylar ile ilişkilendirilen vergilendirilebilir geçici farkların tümü için hesaplanır. Bu tür yatırım ve paylar ile ilişkilendirilen vergilendirilebilir geçici farklardan kaynaklanan ertelenen vergi varlıkları, yakın gelecekte vergiye tabi yeterli kar elde etmek suretiyle bu farklardan yararlanmanın kuvvetle muhtemel olması ve gelecekte bu farkların ortadan kalkmasının muhtemel olması şartıyla hesaplanmaktadır.

Ertelenen vergi varlığının kayıtlı değeri, her bir bilanço tarihi itibarıyla gözden geçirilir. Ertelemiş vergi varlığının kayıtlı değeri, bir kısmının veya tamamının sağlayacağı faydanın elde edilmesine imkan verecek düzeyde mali kar elde etmenin muhtemel olmadığı ölçüde azaltılır.

Ertelenmiş vergi varlıkları ve yükümlülükleri varlıkların gerçekleşeceği veya yükümlülüklerin yerine getirildiği dönemde geçerli olması beklenen ve bilanço tarihi itibarıyla kanunlaşmış veya önemli ölçüde kanunlaşmış vergi oranları (vergi düzenlemeleri) üzerinden hesaplanır. Ertelemiş vergi varlıkları ve yükümlülüklerinin hesaplanması sırasında, Grup'un bilanço tarihi itibarıyla varlıklarının defter değerini geri kazanma ya da yükümlülüklerini yerine getirmesi için tahmin ettiği yöntemlerin vergi sonuçları dikkate alınır.

Ertelenmiş vergi varlıkları ve yükümlülükleri, cari vergi varlıklarıyla cari vergi yükümlülüklerini mahsup etme ile ilgili yasal bir hakkın olması veya söz konusu varlık ve yükümlülüklerin aynı vergi mercii tarafından toplanan gelir vergisiyle ilişkilendirilmesi ya da Grup'un cari vergi varlık ve yükümlülüklerini netleştirmek suretiyle ödeme niyetinin olması durumunda mahsup edilir.

Dönem cari ve ertelenmiş vergisi

Doğrudan özkaynakta alacak ya da borç olarak muhasebeleştirilen kalemler (ki bu durumda ilgili kalemlere ilişkin ertelenmiş vergi de doğrudan özkaynakta muhasebeleştirilir) ile ilişkilendirilen ya da işletme birleşmelerinin ilk kayda alımından kaynaklananlar haricindeki cari vergi ile döneme ait ertelenmiş vergi, gelir tablosunda gider ya da gelir olarak muhasebeleştirilir. İşletme birleşmelerinde, şerefiye hesaplanmasında ya da satın alınan, satın alınan bağlı ortaklığın tanımlanabilen varlık, yükümlülük ve şarta bağlı borçlarının gerçeğe uygun değerinde elde ettiği payın satın alım maliyetini aşan kısmının belirlenmesinde vergi etkisi göz önünde bulundurulur. Mali tablolarda yer alan vergiler, cari dönem vergisi ile ertelenmiş vergilerdeki değişimi içermektedir. Grup, dönem sonuçları üzerinden cari ve ertelenmiş vergi hesaplamaktadır.

2.4.15 Çalışanlara Sağlanan Faydalar/Kıdem Tazminatı

Türkiye'de mevcut kanunlar ve toplu iş sözleşmeleri hükümlerine göre kıdem tazminatı, emeklilik veya işten çıkarılma durumunda ödenmektedir. TMS 19 Çalışanlara Sağlanan Faydalar Standardı ("TMS 19") uyarınca söz konusu türdeki ödemeler tanımlanmış emeklilik fayda planları olarak nitelendirilir. Bilançoda muhasebeleştirilen kıdem tazminatı yükümlülüğü, tüm çalışanların emeklilikleri dolayısıyla ileride doğması beklenen yükümlülük tutarlarının net bugünkü değerine göre hesaplanmış ve finansal tablolara yansıtılmıştır. Hesaplanan tüm aktüeryal kazançlar ve kayıplar diğer kapsamlı gelir olarak muhasebeleştirilmektedir.

2.4.16 Nakit Akım Tablosu

Esas faaliyetlerden kaynaklanan nakit akımları, Grup'un satış faaliyetlerinden kaynaklanan nakit akımlarını gösterir.

Yatırım faaliyetleriyle ilgili nakit akımları, Grup'un yatırım faaliyetlerinde (sabit yatırımlar ve finansal yatırımlar) kullandığı ve elde ettiği nakit akımlarını gösterir.

Finansman faaliyetlerine ilişkin nakit akımları, Grup'un finansman faaliyetlerinde kullandığı kaynakları ve bu kaynakların geri ödemelerini gösterir.

Nakit ve nakit benzerleri, nakit para, vadesiz mevduat ve satın alım tarihinden itibaren vadeleri 3 ay veya 3 aydan daha az olan, hemen nakde çevrilebilecek olan ve önemli tutarda değer değişikliği riskini taşımayan yüksek likiditeye sahip diğer kısa vadeli yatırımlardır.

2.4.17 Sermaye ve Temettüler

Adi hisseler, özsermaye olarak sınıflandırılır. Adi hisseler üzerinden dağıtılan temettüler, temettü dağıtım kararı alındığı dönemde birikmiş kardan indirilerek kaydedilir.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

2. FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR (Devamı)

2.4 Önemli Muhasebe Politikalarının Özeti (Devamı)

2.4.18 Devlet Teşvik ve Yardımları

Devlet teşviği, işletmenin teşviğın elde edilmesi için gerekli koşulları yerine getireceğine ve teşviğın elde edileceğine dair makul bir güvence olmadan finansal tablolara yansıtılmaz.

Devlet teşvikleri, bu teşviklerle karşılanması amaçlanan maliyetlerin gider olarak muhasebeleştirildiği dönemler boyunca sistematik şekilde kar veya zarara yansıtılır. Bir finansman aracı olan devlet teşvikleri, finanse ettikleri harcama kalemini netleştirmek amacıyla kar veya zararda muhasebeleştirilmek yerine, kazanılmamış gelir olarak finansal durum tablosu (bilanço) ile ilişkilendirilmekte ve ilgili varlıkların ekonomik ömrü boyunca sistematik şekilde kar veya zarara yansıtılmaktadır.

Önceden gerçekleşmiş gider veya zararları karşılamak ya da işletmeye gelecekte herhangi bir maliyet gerektirmeksizin acil finansman desteği sağlamak amacıyla verilen devlet teşvikleri, tahsil edilebilir hale geldiği dönemde kâr ya da zararda muhasebeleştirilir.

2.4.19 Ceza karşılıkları

Ceza karşılıkları, projelerin tamamlanma durumu ve müşteri sözleşmelerinde öngörülen ceza yüzdesi göz önünde tutularak yönetimin en iyi tahminine göre muhasebeleştirilmektedir. Karşılık hesaplaması, her bir proje için tek tek hesaplanmakta ve müşteri ile yapılan müzakereye göre düzeltilmektedir.

2.5 Önemli Muhasebe Değerlendirme, Tahmin ve Varsayımları

2.5.1 Komponent Malzemelerin Ekonomik Ömürleri

Komponent malzemeler için belirlenen ömürler, Grup'un geçmiş yıllardaki tecrübeleri ve kullanıma ilişkin istatistiklerine ve sektörel benzer uygulamalara dayanılarak yapılmaktadır. Komponent malzemelerin ekonomik ömürleri belirlenirken Grup yönetimi her bir komponenti alt kategori bazında değerlendirerek ekonomik ömürlerini belirlemektedir. Komponent malzemelerin ekonomik ömürlerine ilişkin bilgi Not 2.4.3'te verilmiştir.

2.5.2 Şüpheli Ticari Alacak Karşılığı

Şüpheli hale gelen ticari alacaklar için Grup elde bulundurulan söz konusu alacağa ilişkin alınan teminatları da değerlendirerek vadesi geçmiş ve tahsilat imkanı azaldığı öngörülen alacaklar için geçmiş tahsil edilmeme tecrübesine de dayanarak karşılık ayırmaktadır. Not 33'te açıklandığı üzere Grup, 31 Aralık 2020 itibarıyla 412.766.549 TL (31 Aralık 2019: 215.272.390 TL) tutarında şüpheli ticari alacak karşılığı ayırmıştır.

2.5.3 Maddi Duran Varlıkların Faydalı Ömürleri

Grup'un varlıklarının kalıntı değerleri ve faydalı ekonomik ömürleri, varlığın iktisap tarihinde Grup Yönetimi tarafından belirlenir ve düzenli olarak uygunluğu açısından gözden geçirilir. Grup, bir varlığın faydalı ömrünü o varlığın tahmini faydasını göz önünde bulundurarak belirler. Bu değerlendirme, Grup'un benzer varlıklarla ilgili deneyimlerine dayanır. Bir varlığın faydalı ömrü belirlenirken, Grup ayrıca piyasadaki değişimler veya gelişmeler sonucu varlıkların teknik ve/veya ticari olarak kullanılamaz hale gelmesi durumunu da göz önünde bulundurur.

2.5.4 Hasılatın Kaydedilmesi

Grup, zamana yaygın olarak gelir elde ettiği bakım sözleşmeleri için ilgili işlerin tamamlanma oranlarına göre gelir kaydetmektedir. Grup tamamlanma oranlarını belirlerken proje bazında tamamlanan işlerini ve proje bazında kalan işlerini ölçerek elde ettiği hasılatı tahmin etmektedir.

2.5.5 Kıdem Tazminatı Karşılığı

Kıdem tazminatı karşılığını hesaplamak için personel değişim oranı, iskonto oranı ve ücret artışına ilişkin aktüeryal varsayımlar kullanılmaktadır. Aktüeryal danışmanlık firmalarından indirim oranları sorgulanmakta ve onaylarına göre oranlar kullanılarak hesaplanmaktadır. Bu hesaplamalara göre oluşan yükümlülüklerin aktüeryal hesaplamalarında kullanılan iskonto ve faiz oranları piyasa koşullarına ve oranları baz alınmaktadır.

2.5.7 Ertelemiş Vergi

Grup, vergiye esas yasal konsolide finansal tabloları ile TFRS'ye göre hazırlanmış konsolide finansal tabloları arasındaki farklılıklardan kaynaklanan geçici zamanlama farkları için ertelenmiş vergi varlığı ve yükümlülüğü muhasebeleştirmektedir. Ertelemiş vergi varlıklarının kısmen ya da tamamen geri kazanılabilir tutarı mevcut koşullar altında tahmin edilmiştir. Değerlendirme sırasında, gelecekteki kar projeksiyonları, cari dönemlerde oluşan zararlar, kullanılmamış zararların ve diğer vergi varlıklarının son kullanılabileceği tarihler ve gerektiğinde kullanılacak vergi planlama stratejileri göz önünde bulundurulmuştur.

Elde edilen veriler ışığında, Grup'un gelecekte elde edilecek vergiye tabi kar ertelenmiş vergi varlıklarının tamamını karşılamaya yetmiyorsa, ertelenmiş vergi varlığının tamamı ve bir kısmına karşılık ayrılır.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

2. FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR (Devamı)

2.6 Türkiye Finansal Raporlama Standartları'ndaki değişiklikler

a. 31 Aralık 2020 tarihi itibarıyla yürürlükte olan yeni standartlar ile mevcut önceki standartlara getirilen değişiklikler ve yorumlar:

- **TMS 1 ve TMS 8 önemlilik tanımındaki değişiklikler;** 1 Ocak 2020 tarihinde veya bu tarihten sonra başlayan yıllık raporlama dönemlerinde geçerlidir. TMS 1, "Finansal Tabloların Sunuluşu" ve TMS 8, "Muhasebe Politikaları, Muhasebe Politikalarındaki Değişiklikler ve Hatalar" daki değişiklikler ile bu değişikliklere bağlı olarak diğer TFRS'lerdeki değişiklikler aşağıdaki gibidir:

- TFRS ve finansal raporlama çerçevesi ile tutarlı önemlilik tanımı kullanımı,
- Önemlilik tanımının açıklamasının netleştirilmesi ve
- Önemli olmayan bilgilerle ilgili olarak TMS 1'deki bazı rehberliklerin dahil edilmesi.

- **TFRS 3'teki değişiklikler - işletme tanımı;** 1 Ocak 2020 tarihinde veya bu tarihten sonra başlayan yıllık raporlama dönemlerinde geçerlidir. Bu değişiklikte birlikte işletme tanımı revize edilmiştir. UMSK tarafından alınan geri bildirimlere göre, genellikle mevcut uygulama rehberliğinin çok karmaşık olduğu düşünülmektedir ve bu işletme birleşmeleri tanımının karşılanması için çok fazla işlemle sonuçlanmaktadır.

- **TFRS 9, TMS 39 ve TFRS 7'deki değişiklikler - Gösterge faiz oranı reformu;** 1 Ocak 2020 tarihinde veya bu tarihten sonra başlayan yıllık raporlama dönemlerinde geçerlidir. Bu değişiklikler gösterge faiz oranı reformu ile ilgili olarak belirli kolaylaştırıcı uygulamalar sağlar. Bu uygulamalar korunma muhasebesi ile ilgilidir ve IBOR reformunun etkisi genellikle riskten korunma muhasebesinin sona ermesine neden olmamalıdır. Bununla birlikte herhangi bir riskten korunma etkisizliğinin gelir tablosunda kaydedilmeye devam etmesi gerekir. IBOR bazlı sözleşmelerde korunma muhasebesinin yaygın olması göz önüne alındığında bu kolaylaştırıcı uygulamalar sektördeki tüm şirketleri etkileyecektir.

- **TFRS 16 'Kiralamalar - COVID 19 Kira imtiyazlarına ilişkin' değişiklikler;** 1 Haziran 2020 tarihinde veya bu tarihten sonra başlayan yıllık raporlama dönemlerinde geçerlidir. COVID-19 salgını sebebiyle kiracılar kira ödemelerinde bazı imtiyazlar sağlanmıştır. Bu imtiyazlar, kira ödemelerine ara verilmesi veya ertelenmesi dahil olmak üzere çeşitli şekillerde olabilir. 28 Mayıs 2020 tarihinde, UMSK UFRS 16 Kiralamalar standardında yayımladığı değişiklik ile kiracıların kira ödemelerinde COVID-19 sebebiyle tanınan imtiyazların, kiralamada yapılan bir değişiklik olup olmadığını değerlendirmemeleri konusunda isteğe bağlı kolaylaştırıcı bir uygulama getirmiştir. Kiracılar, bu tür kira imtiyazlarını kiralamada yapılan bir değişiklik olmaması durumunda geçerli olan hükümler uyarınca muhasebeleştirmeyi seçebilirler. Bu uygulama kolaylığı çoğu zaman kira ödemelerinde azalmayı tetikleyen olay veya koşulun ortaya çıktığı dönemlerde kira imtiyazının değişken kira ödemesi olarak muhasebeleştirilmesine neden olur.

b. 31 Aralık 2020 tarihi itibarıyla yayımlanmış ancak henüz yürürlüğe girmemiş olan standartlar ve değişiklikler:

- **TFRS 17, "Sigorta Sözleşmeleri";** 1 Ocak 2023 tarihinde veya bu tarihten sonra başlayan yıllık raporlama dönemlerinde geçerlidir. Bu standart, hali hazırda çok çeşitli uygulamalara izin veren TFRS 4'ün yerine geçmektedir. TFRS 17, sigorta sözleşmeleri ile isteğe bağlı katılım özelliğine sahip yatırım sözleşmeleri düzenleyen tüm işletmelerin muhasebesini temelden değiştirecektir.

- **TMS 1, "Finansal tabloların sunumu" standardının yükümlülüklerin sınıflandırılmasına ilişkin değişikliği;** 1 Ocak 2022 tarihinde veya bu tarihten sonra başlayan yıllık raporlama dönemlerinde geçerlidir. TMS 1, "Finansal tabloların sunumu" standardında yapılan bu dar kapsamlı değişiklikler, raporlama dönemi sonunda mevcut olan haklara bağlı olarak yükümlülüklerin cari veya cari olmayan olarak sınıflandırıldığını açıklamaktadır. Sınıflandırma, raporlama tarihinden sonraki olaylar veya işletmenin beklentilerinden etkilenmemektedir (örneğin, bir imtiyazın alınması veya sözleşmenin ihlali). Değişiklik ayrıca, TMS 1'in bir yükümlülüğün "ödenmesi"nin ne anlama geldiğini açıklığa kavuşturmaktadır.

- **TFRS 3, TMS 16, TMS 37'de yapılan dar kapsamlı değişiklikler ve TFRS 1, TFRS 9, TMS 41 ve TFRS 16'da yapılan bazı yıllık iyileştirmeler;** 1 Ocak 2022 tarihinde veya bu tarihten sonra başlayan yıllık raporlama dönemlerinde geçerlidir.

- **TFRS 3, "İşletme birleşmeleri"nde yapılan değişiklikler;** bu değişiklik işletme birleşmeleri için muhasebe gerekliliklerini değiştirmeden TFRS 3'te Finansal Raporlama için Kavramsal Çerçeveye yapılan bir referansı güncellemektedir.

- **TMS 16, "Maddi duran varlıklar" da yapılan değişiklikler;** bir şirketin, varlık kullanıma hazır hale gelene kadar üretilen ürünlerin satışından elde edilen gelirin maddi duran varlığın tutarından düşülmesini yasaklamaktadır. Bunun yerine, şirket bu tür satış gelirlerini ve ilgili maliyeti kar veya zarara yansıtacaktır.

- **TMS 37, "Karşılıklar, Koşullu Borçlar ve Koşullu Varlıklar" da yapılan değişiklikler;** bu değişiklik bir sözleşmeden zarar edilip edilmeyeceğine karar verirken bir şirketin hangi maliyetleri içerdiğini belirtir.

Yıllık iyileştirmeler, TFRS 1, 'Uluslararası Finansal Raporlama Standartları'nın ilk kez uygulanması' TFRS 9 'Finansal Araçlar', TMS 41 'Tarımsal Faaliyetler' ve TFRS 16'nın açıklayıcı örneklerinde küçük değişiklikler yapmaktadır.

- **TFRS 9, TMS 39, TFRS 7, TFRS 4 ve TFRS 16'daki değişiklikler - Gösterge faiz oranı reformu Faz 2;** 1 Ocak 2021 tarihinde veya bu tarihten sonra başlayan yıllık raporlama dönemlerinde geçerlidir. Bu Faz 2 değişikliği, bir gösterge faiz oranının alternatifleriyle değiştirilmesi de dahil olmak üzere reformların uygulanmasından kaynaklanan sorunları ele almaktadır.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

2. FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR (Devamı)

2.6 Türkiye Finansal Raporlama Standartları'ndaki değişiklikler (Devamı)

- **TFRS 17 ve TFRS 4 "Sigorta Sözleşmeleri"nde yapılan değişiklikler, TFRS 9'un uygulanmasının ertelenmesi;** 1 Ocak 2021 tarihinde veya bu tarihten sonra başlayan yıllık raporlama dönemlerinde geçerlidir. Bu değişiklikler, TFRS 17'nin uygulama tarihini iki yıl süreyle 1 Ocak 2023'e ertelemektedir ve TFRS 9 Finansal Araçlar standardının uygulanma tarihine yönelik, TFRS 4'teki geçici muafiyetin sabit tarihi 1 Ocak 2023'e ertelenmiştir.

Grup, yukarıda yer alan değişikliklerin etkilerini değerlendirip geçerlilik tarihinden itibaren uygulayacaktır.

2.7 İşletmenin Sürekliliği

Grup, konsolide finansal tablolarını işletmenin sürekliliği ilkesine uygun olarak hazırlamıştır. Grup Yönetimi, Grup'un faaliyetlerinin sürdürülebilirliği konusunda bir değerlendirme yapmış ve Grup'un yakın gelecekte faaliyetlerine devam edebilmesi için yeterli kaynaklara sahip olduğu sonucuna varmıştır. Bununla birlikte, Yönetim Grup'un faaliyetlerinin sürdürülebilirliği konusunda şüphe uyandırabilecek herhangi bir belirsizlik olduğunu düşünmemektedir.

2.8 Cari döneme ilişkin önemli değişiklikler

Tüm dünyayı etkisi altına alan COVID-19'un, Grup'un faaliyetlerine ve finansal durumuna olası etkilerini mümkün olan en az seviyeye indirmek için gerekli önlemler Grup yönetimi tarafından alınmıştır.

COVID-19 salgınından dolayı gerek Grup'un içinde bulunduğu sektörde gerekse genel ekonomik aktivitede yaşanan gelişmeler/yavaşlamalara rağmen, Grup'un esas faaliyet konusu olan uçak bakım onarımı komponentler ve tamir edilebilir yedek parçalarda aksama yaşanmazken, talep daralmasına bağlı satış süreçlerinde dönemsel dalgalanmalar yaşanmıştır. Bu esnada Grup tarafından, yatırım harcamaları, operasyonel giderler ve stoklardaki artışın minimize edilmesi için tedbirler alınmış, likidite pozisyonunu güçlendirmek adına nakit yönetim stratejisi gözden geçirilmiştir. Salgının yayılmasını engellemeye yönelik kısıtlamaların azalması ile birlikte Havayolu sektöründeki satış faaliyetlerine devam edilmesi, Grup'un faaliyetlerine geçen yıla göre olumlu etkisi olmuştur.

COVID-19 etkisinin gerek dünyada gerekse Türkiye'de ne kadar süre ile devam edeceği, ne kadar yayılabileceği henüz net olarak tahmin edilememekte olup; etkilerin şiddeti ve süresi netleştikçe orta ve uzun vade için daha belirgin ve sağlıklı bir değerlendirme yapma imkanı söz konusu olabilecektir. Bununla birlikte, Grup, 31 Aralık 2020 tarihli konsolide finansal tablolarını hazırlarken COVID-19 salgınının finansal tablolarına olası etkilerini değerlendirmiş ve konsolide finansal tabloların hazırlanmasında kullanılan tahmin ve varsayımlarını gözden geçirmiştir. Bu kapsamda, 31 Aralık 2020 tarihli konsolide finansal tablolarda değer düşüklüğü tespit edilmemiştir.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

3. DİĞER İŞLETMELERDEKİ PAYLAR

31 Aralık tarihleri itibarıyla diğer işletmelerdeki paylar aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
TEC	435.110.016	350.500.157
Goodrich	26.321.962	18.226.125
TCI	13.203.952	13.661.916
	474.635.930	382.388.198

TEC'in 31 Aralık tarihlerine ilişkin özet finansal bilgileri aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
Dönen varlıklar	1.014.354.566	937.573.155
Duran varlıklar	441.908.502	364.899.922
Kısa vadeli yükümlülükler	162.705.228	257.127.759
Uzun vadeli yükümlülükler	405.578.216	330.038.876
Özkaynaklar	887.979.624	715.306.442
Grup'un özkaynaklardaki payı (% 49)	435.110.016	350.500.157

	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
Hasılat	2.445.717.396	2.261.743.786
Dönem (zararı) / karı	18.596.130	(36.704.116)
Dönem karında Grup'un payı (% 49)	9.112.105	(17.985.017)

Goodrich'in 31 Aralık tarihlerine ilişkin finansal bilgileri aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
Dönen varlıklar	82.007.700	62.743.129
Duran varlıklar	6.180.506	7.656.362
Kısa vadeli yükümlülükler	21.460.820	23.889.146
Uzun vadeli yükümlülükler	922.489	945.033
Özkaynaklar	65.804.899	45.565.312
Grup'un özkaynaklardaki payı (% 40)	26.321.962	18.226.125

	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
Hasılat	115.119.712	134.797.274
Dönem (zararı) / karı	7.981.942	16.271.659
Dönem karında Grup'un payı (% 40)	3.192.778	6.508.664

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

3. DİĞER İŞLETMELERDEKİ PAYLAR (Devamı)

TCI'nin 31 Aralık tarihlerine ilişkin finansal bilgileri aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
Dönen varlıklar	73.889.957	78.474.955
Duran varlıklar	39.383.324	34.498.852
Kısa vadeli yükümlülükler	10.361.901	35.027.631
Uzun vadeli yükümlülükler	36.891.621	9.636.598
Özkaynaklar	66.019.760	68.309.578
Grup'un özkaynaklardaki payı (% 20)	13.203.952	13.661.916

	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
Hasılat	19.055.439	72.101.181
Dönem (zararı) / karı	(17.326.741)	4.264.935
Dönem karında Grup'un payı (% 20)	(3.465.348)	852.987

Diğer işletmelerdeki payların karları içindeki paylar aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
TEC	9.112.105	(17.985.017)
TCI	(3.465.348)	852.987
Goodrich	3.192.778	6.508.664
	8.839.535	(10.623.366)

4. NAKİT VE NAKİT BENZERLERİ

31 Aralık 2020 ve 31 Aralık 2019 tarihleri itibarıyla nakit ve nakit benzerleri aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
Kasa	129	-
Bankalar (vadesiz mevduat)	5.358.181	4.428.291
Bankalar (vadeli mevduat)	91.101.511	22.440.120
	96.459.821	26.868.411

31 Aralık 2020 ve 31 Aralık 2019 tarihleri itibarıyla bankadaki vadeli mevduatın detayı aşağıdaki gibidir:

Anapara	Para Birimi	Açılış Tarihi	Faiz Oranı	Vade	31 Aralık 2020
59.710.000	TL	29 Aralık 2020	%18,50	29 Ocak 2021	59.710.000
19.000.000	TL	29 Aralık 2020	%17,50	1 Şubat 2021	19.000.000
2.705.692	TL	31 Aralık 2020	%9,00	4 Ocak 2021	2.705.692
26.000	TL	31 Aralık 2020	%15,84	4 Ocak 2021	26.000
1.172.158	ABD Doları	31 Aralık 2020	%2,85	1 Ocak 2021	8.604.229
117.185	Avro	31 Aralık 2020	%2,35	1 Ocak 2021	1.055.590
					91.101.511

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

3. NAKİT VE NAKİT BENZERLERİ (Devamı)

Anapara	Para Birimi	Açılış Tarihi	Faiz Oranı	Vade	31 Aralık 2020
3.808.000	TL	31 Aralık 2019	%13,67	2 Ocak 2020	3.808.000
610.000	ABD Doları	31 Aralık 2019	%1,50	2 Ocak 2020	3.623.522
15.008.598	TL	31 Aralık 2019	%10,00	2 Ocak 2020	15.008.598
					22.440.120

5. FİNANSAL YATIRIMLAR

31 Aralık tarihleri itibarıyla finansal yatırımların detayı aşağıdaki gibidir:

Anapara	31 Aralık 2020	Pay Oranı %	31 Aralık 2019	Pay Oranı %
Uçak Koltuk Üretimi Sanayi Ticaret Anonim Şirketi ("Uçak Koltuk")	1.485.005	5	1.485.005	5
Türk Hava Yolları Opet Havacılık Yakıtları Anonim Şirketi ("THY Opet")	20	<1	20	<1
	1.485.025		1.485.025	

6. KISA VE UZUN VADELİ BORÇLANMALAR

Grup'un 31 Aralık 2020 ve 31 Aralık 2019 tarihleri itibarıyla kısa vadeli borçlanmaların detayı aşağıdaki gibidir:

Anapara	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
Kısa vadeli banka kredileri	450.723.513	332.844.321
Toplam	450.723.513	332.844.321

31 Aralık 2020 itibarıyla kısa vadeli borçlanmalara ilişkin bilgiler aşağıdaki gibidir:

Anapara	Para Birimi	Faiz Oranı Türü	Faiz Oranı	Vade	31 Aralık 2020
8.008.366	Avro	Sabit	%0,80	27 Ekim 2021	72.138.560
8.007.497	Avro	Sabit	%0,80	5 Kasım 2021	72.130.729
8.006.570	Avro	Sabit	%0,80	12 Kasım 2021	72.122.385
8.005.596	Avro	Sabit	%0,80	19 Kasım 2021	72.113.607
8.004.573	Avro	Sabit	%0,80	26 Kasım 2021	72.104.393
8.003.502	Avro	Sabit	%0,80	3 Aralık 2021	72.094.746
2.000.366	Avro	Sabit	%0,50	13 Ağustos 2021	18.019.093

31 Aralık 2019 itibarıyla kısa vadeli borçlanmalara ilişkin bilgiler aşağıdaki gibidir:

Anapara	Para Birimi	Faiz Oranı Türü	Faiz Oranı	Vade	31 Aralık 2019
50.000.000	Avro	Sabit	%0,75	20 Ekim 2020	332.844.321

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

6. KISA VE UZUN VADELİ BORÇLANMALAR (Devamı)

Finansal işlemlerden kaynaklanan yükümlülüklerle ilişkin mutabakat aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2018	Nakit Girişleri	Gayrinakdi değişimler(*)	Ödemeler	31 Aralık 2019
Banka Kredileri	-	318.152.500	14.691.821	-	332.844.321
	-	318.152.500	14.691.821	-	332.844.321

	31 Aralık 2019	Nakit Girişleri	Gayrinakdi değişimler(*)	Ödemeler	31 Aralık 2020
Banka Kredileri	332.844.321	474.029.600	123.719.592	(479.870.000)	450.723.513
	332.844.321	474.029.600	123.719.592	(479.870.000)	450.723.513

(*) Toplam 123.719.592 TL olarak belirtilen gayrinakdi değişimlerin 123.431.151 TL'si yabancı para çevrim farkından, 288.441 TL'si ise faiz gider reeskontundan oluşmaktadır.

Grup'un 31 Aralık 2020 ve 31 Aralık 2019 tarihleri itibarıyla kiralama işlemlerinden borçlarının detayı aşağıdaki gibidir:

31 Aralık 2020	Asgari kiralama ödemeleri	Faiz	Anapara
Bir yıl içinde	37.931.519	(12.657.491)	25.274.028
İki yıl ve üzeri	208.787.176	(28.646.687)	180.140.489
Toplam	246.718.695	(41.304.178)	205.414.517

31 Aralık 2019	Asgari kiralama ödemeleri	Faiz	Anapara
Bir yıl içinde	33.627.144	(13.296.868)	20.330.277
İki yıl ve üzeri	204.148.696	(35.035.734)	169.112.961
Toplam	237.775.840	(48.332.602)	189.443.238

Kiralama işlemlerinden borçlanmaların hareket tablosu aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
Açılış	189.443.238	157.730.967
Girişler	7.559.866	31.016.621
Ödemeler	(34.582.884)	(24.257.732)
Faiz giderleri	14.966.559	11.307.087
Yabancı para çevrim farkları	28.027.739	13.646.295
Toplam	205.414.518	189.443.238

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

7. DİĞER FİNANSAL YÜKÜMLÜLÜKLER

31 Aralık tarihleri itibarıyla diğer finansal yükümlülüklerin detayı aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
Bankaya borçlar (*)	22.056.100	28.108.455
Toplam	22.056.100	28.108.455

31 Aralık tarihleri itibarıyla diğer finansal yükümlülüklerin detayı aşağıdaki gibidir:

31 Aralık 2020				
Banka Adı	Vade Tarihi	Orjinal Para	Para Birimi	Tutar
Türkiye Halk Bankası A.Ş. ("Halkbank")	4 Ocak 2021	22.023.020	TL	22.023.020
QNB Finansbank A.Ş. ("Finansbank")	4 Ocak 2021	16.718	TL	16.718
Ziraat Bankası	4 Ocak 2021	16.362	TL	16.362
				22.056.100

31 Aralık 2019				
Banka Adı	Vade Tarihi	Orjinal Para	Para Birimi	Tutar
Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O. ("Vakıfbank")	3 Ocak 2020	28.038.687	TL	28.038.687
QNB Finansbank A.Ş. ("Finansbank")	3 Ocak 2020	69.768	TL	69.768
				28.108.455

(*) Bankaya borçlar, sosyal güvenlik kurumu ve fatura ödemeleri için temin edilen bir gün vadeli finansman kaynağı olup faiz uygulanmamaktadır.

8. İLİŞKİLİ TARAF AÇIKLAMALARI

31 Aralık tarihleri itibarıyla ilişkili taraflardan kısa vadeli ticari alacakların detayı aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı ("THY A.O.")	1.440.375.839	1.371.299.487
Güneş Express Havacılık A.Ş. ("Sun Ekspres")	40.580.400	30.396.352
Air Albania SHPK	14.651.903	5.605.998
TEC	6.037.960	15.075.876
THY Uçuş Eğitim ve Havalimanı İşletme A.Ş. ("THY Uçuş Eğitim")	2.823.051	4.536.606
TCI	1.056.085	1.306.754
TGS Yer Hizmetleri A.Ş. ("TGS")	971.402	1.097.225
Goodrich	539.617	670.738
Uçak Koltuk	-	1.299.569
Diğer	4.580	4.619
	1.507.040.837	1.431.293.224

31 Aralık tarihleri itibarıyla ilişkili taraflardan kısa vadeli diğer alacakların detayı aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
THY A.O.	582.136	158.916
	582.136	158.916

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

8. İLİŞKİLİ TARAF AÇIKLAMALARI (Devamı)

31 Aralık tarihleri itibarıyla ilişkili bankalardaki vadesiz mevduatların detayı aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
Ziraat Bankası	5.122.954	2.979.305
Türkiye Halk Bankası A.Ş. ("Halkbank")	19.176	8.794
	5.142.130	2.988.099

31 Aralık tarihleri itibarıyla ilişkili bankalardaki vadeli mevduatların detayı aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
Türkiye Halk Bankası A.Ş. ("Halkbank")	59.710.000	-
Ziraat Bankası	21.723.306	18.632.120
	81.433.306	18.632.120

31 Aralık tarihleri itibarıyla ilişkili taraflara kısa vadeli ticari borçların detayı aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
THY A.O.	179.689.236	82.754.662
Goodrich	25.730.880	13.503.527
TGS	14.080.056	1.394.588
Uçak Koltuk	4.149.794	5.151.143
TCI	2.755.967	828.463
Diğer	192.745	195.355
	226.598.678	103.827.738

31 Aralık tarihleri itibarıyla ilişkili taraflara kısa vadeli diğer borçların detayı aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
THY A.O.	8.326.227	3.440.889
	8.326.227	3.440.889

31 Aralık tarihleri itibarıyla ilişkili taraflardan alınan sipariş avanslarının detayı aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
THY A.O. (Not 13)	808.238.025	759.533.908
	808.238.025	759.533.908

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

8. İLİŞKİLİ TARAF AÇIKLAMALARI (Devamı)

31 Aralık tarihleri itibarıyla sona eren hesap döneminde ilişkili kuruluşlarla olan işlemler aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
THY A.O.(*)	5.014.643.096	5.661.714.157
Sun Express	103.152.379	143.960.357
TEC	40.361.692	55.544.193
THY Uçuş Eğitim	18.736.968	20.168.293
Goodrich	9.888.003	9.411.121
Air Albania SHPK	8.777.723	5.098.017
TCI	2.719.071	3.103.738
Uçak Koltuk	2.289.961	2.675.216
TGS	827.982	1.527.958
Diğer	4.762	8.501
	5.201.401.637	5.903.211.551

(*) THY A.O. ya sağlanan uçak bakım hizmetlerinden oluşmaktadır.

	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
THY A.O.(*)	272.049.870	423.652.479
Goodrich	113.157.528	125.988.283
Uçak Koltuk	25.157.676	31.695.259
TGS	21.333.867	14.686.598
TCI	6.666.877	4.665.937
THY Opet	1.130.502	2.212.958
THY Uçuş Eğitim	1.045.385	888.273
Sun Express	1.918.573	1.187.993
Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş.	217.851	535.208
Diğer	379.361	551.478
	443.057.490	606.064.466

(*) Uçak bakım hizmetlerine ilişkin sağlanan her türlü komponent malzemeler ve yedek parça malzemelerinin tedarikinin kargo uçakları ile transferinin yapılmasından oluşan nakliye giderleri ve yansıtılan hizmet faturalarından oluşmaktadır.

Faiz gelirleri	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
Ziraat Bankası	2.743.009	2.272.660
Halk Bankası	2.425.833	-
	5.168.842	2.272.660

31 Aralık 2020 tarihinde sona eren hesap döneminde üst düzey yöneticilere sağlanan fayda ve hizmetlerin tutarı 4.334.865 TL'dir (31 Aralık 2019: 5.264.237 TL).

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

9. TİCARİ ALACAKLAR VE BORÇLAR

31 Aralık tarihleri itibarıyla ilişkili olmayan taraflardan ticari alacakların detayı aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
Ticari alacaklar	786.745.016	524.955.138
Alacak senetleri	-	15.756.440
Şüpheli alacak karşılığı (*)	(412.766.549)	(215.272.390)
	373.978.467	325.439.188

(*) Şüpheli alacak karşılığı geçmişteki tahsil edilmeme tecrübesine dayanılarak belirlenmiştir. Grup'un ticari alacaklarına ilişkin kredi riski, kur riski ve değer düşüklüğüne ilişkin detaylar Not 33'te açıklanmıştır.

31 Aralık tarihleri itibarıyla ilişkili olmayan taraflardan ticari borçların detayı aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
Ticari borçlar	363.189.180	531.175.353
Gider tahakkukları (*)	161.315.477	64.854.242
	524.504.657	596.029.595

(*) Gider tahakkukları hizmeti alınmış fakat henüz faturası gelmemiş tamir bakım hizmetlerinden oluşmaktadır.

10. ÇALIŞANLARA SAĞLANAN FAYDALAR KAPSAMINDA BORÇLAR

31 Aralık tarihleri itibarıyla çalışanlara sağlanan faydalar kapsamında borçlar aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
Maaş tahakkukları (*)	84.267.614	103.482.253
Ödenecek SGK primleri	37.541.619	38.991.536
Personel kredi kartı borçları	12.415	85.615
	121.821.648	142.559.404

(*) Maaş tahakkukları personelin Aralık ayına ilişkin ücret giderlerinden oluşmaktadır.

11. DİĞER ALACAK VE BORÇLAR

31 Aralık tarihleri itibarıyla ilişkili olmayan taraflardan kısa vadeli diğer alacaklar aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
Verilen depozito ve teminatlar	302.505	295.261
Diğer alacaklar	8.544.969	5.382.434
Personelden alacaklar	219.069	403.613
	9.066.543	6.081.308

(*) Maaş tahakkukları personelin Aralık ayına ilişkin ücret giderlerinden oluşmaktadır.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

11. DİĞER ALACAK VE BORÇLAR (Devamı)

31 Aralık tarihlerinde sona eren hesap dönemlerine ilişkin şüpheli alacak karşılığındaki değişim aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
Dönem başı ayrılmış karşılık	374.681	51.766
Cari dönem gideri	553.176	316.231
Yabancı para çevrim farkı	(302.451)	6.684
Dönem sonu itibarıyla ayrılan karşılık	625.406	374.681

31 Aralık tarihleri itibarıyla ilişkili olmayan taraflara kısa vadeli diğer borçların detayı aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
Ödenecek vergi, harç ve diğer kesintiler	121.991.399	160.865.663
Diğer borçlar	12.302.610	2.357.943
Alınan depozito ve teminatlar	3.519.413	10.679.324
	137.813.422	173.902.930

12. STOKLAR

31 Aralık tarihleri itibarıyla stokların detayı aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
Komponentler ve tamir edilebilir yedek parçalar	4.829.463.207	3.749.264.608
Teknik malzeme stokları	2.216.745.075	1.755.245.617
Hurda malzeme stokları	64.592.966	68.737.363
Yoldaki teknik malzeme stokları	27.106.778	29.221.749
Komponentler ve tamir edilebilir yedek parçalar birikmiş amortisman (-)	(2.596.743.384)	4.665.937
Stok değer düşüklüğü karşılığı (-)	(64.549.661)	(68.684.979)
	4.476.614.981	3.654.137.958

31 Aralık 2020 tarihi itibarıyla stoklar üzerindeki sigorta tutarı 2.623.696,47 TL'dir

(31 Aralık 2019: 2.295.909,94 TL).

31 Aralık tarihinde sona eren hesap dönemlerinde stok değer düşüklüğü karşılığı hareket tablosu aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
Dönem başı ayrılmış karşılık	68.684.979	117.644.622
Yabancı para çevrim farkları	14.079.530	11.922.399
Dönem içi (geri çevrilen) karşılık(*)	(18.214.848)	(60.882.042)
Dönem sonu itibarıyla ayrılan karşılık	64.549.661	68.684.979

(*) 31 Aralık tarihlerinde sona eren hesap dönemlerine ilişkin stoklar üzerinde hesaplanan değer düşüklüğü karşılıkları ve iptalleri satışların maliyetinde gösterilmektedir.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

12. STOKLAR (Devamı)

31 Aralık 2020 tarihinde sona eren hesap dönemine ilişkin komponentler ve tamir edilebilir yedek parçaların hareket tablosu aşağıdaki gibidir:

Maliyet	Komponent ve Tamir Edilebilir Yedek Parçalar
Açılış bakiyesi 1 Ocak 2020	3.749.264.608
Yabancı para çevrim farkı	883.824.658
İlaveler	610.298.276
Çıkışlar	(413.924.335)
31 Aralık 2020 kapanış bakiyesi	4.829.463.207

Birikmiş Amortisman	
Açılış bakiyesi 1 Ocak 2020	1.879.646.400
Yabancı para çevrim farkı	455.677.424
Cari dönem yıpranma payı	387.155.372
Çıkışlar	(125.735.812)
31 Aralık 2020 kapanış bakiyesi	2.596.743.384
31 Aralık 2020 net defter değeri	2.232.719.823

31 Aralık 2019 tarihinde sona eren hesap dönemine ilişkin komponentler ve tamir edilebilir yedek parçaların hareket tablosu aşağıdaki gibidir:

Maliyet	Komponent ve Tamir Edilebilir Yedek Parçalar
Açılış bakiyesi 1 Ocak 2019	2.988.145.641
Yabancı para çevrim farkı	385.836.518
İlaveler	847.485.355
Çıkışlar	(472.202.906)
31 Aralık 2019 kapanış bakiyesi	3.749.264.608

Birikmiş Amortisman	
Açılış bakiyesi 1 Ocak 2019	1.635.995.765
Yabancı para çevrim farkı	212.711.229
Cari dönem yıpranma payı	261.655.009
Çıkışlar	(230.715.603)
31 Aralık 2019 kapanış bakiyesi	1.879.646.400
31 Aralık 2019 net defter değeri	1.869.618.208

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

13. PEŞİN ÖDENMİŞ GİDERLER VE ERTELENMİŞ GELİRLER

31 Aralık tarihleri itibarıyla kısa vadeli peşin ödenmiş giderlerin detayı aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
Verilen sipariş avansları (*)	50.726.624	36.623.174
Gelecek aylara ait giderler	22.842.274	24.075.993
	73.568.898	60.699.167

(*) Verilen sipariş avansları komponentler, ticari mal ve sarf malzemesi almak için verilen avans tutarlarından oluşmaktadır.

31 Aralık tarihleri itibarıyla uzun vadeli peşin ödenmiş giderlerin detayı aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
Verilen duran varlık avansları (**)	17.245.784	13.218.888
Gelecek yıllara ait giderler	49.484	512.163
	17.295.268	13.731.051

(**) Verilen duran varlık avansları, maddi duran varlık alımları için verilen avans tutarlarından oluşmaktadır.

31 Aralık tarihleri itibarıyla kısa vadeli sözleşme yükümlülüklerinin detayı aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
Mal ve hizmet satışlarından doğan sözleşme yükümlülükleri (*)	886.765.050	776.969.138
Diğer sözleşme yükümlülükleri	86.969.434	121.723.435
Dönem sonu itibarıyla ayrılan karşılık	973.734.484	898.692.573

(*) Mal ve hizmet satışlarından doğan sözleşme yükümlülüklerinin 808.238.025 TL'si THY A.O.' dan alınan sipariş avanslarından oluşmaktadır (31 Aralık 2019: 759.533.908 TL) (Not 8).

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

14. MADDİ DURAN VARLIKLAR

31 Aralık 2020 tarihinde sona eren dönemde maddi duran varlıkların detayı aşağıdaki gibidir:

Maliyet	Binalar	Tesis Makine ve Cihazlar	Taşıtlar	Demirbaşlar	Diğer Maddi Duran Varlıklar	Yapılmakta Olan Yatırımlar (*)	Özel Maliyetler	Toplam
Açılış bakiyesi 1 Ocak 2020	2.593.549.308	1.267.797.135	78.575.754	256.992.352	31.994.802	627.563.240	389.448.113	5.245.920.704
Yabancı para çevrim farkları	611.384.650	298.861.376	18.522.881	60.581.522	7.542.221	147.937.236	91.805.689	1.236.635.575
İlaveler	303.119.221	113.443.770	467.519	18.453.901	6.084.684	87.080.309	6.301.055	534.950.459
Çıkışlar	-	(237.807)	(750.873)	(9.084.534)	(20.400)	-	(6.445)	(10.100.059)
Transfer	766.116.042	3.460.143	-	-	-	(772.320.557)	-	(2.744.372)
31 Aralık 2020 kapanış bakiyesi	4.274.169.221	1.683.324.617	96.815.281	326.943.241	45.601.307	90.260.228	487.548.412	7.004.662.307
Birikmiş Amortisman								
Açılış bakiyesi 1 Ocak 2020	776.577.155	728.648.550	49.585.855	172.926.730	16.905.227	-	270.493.583	2.015.137.100
Yabancı para çevrim farkları	192.536.724	178.255.226	12.141.929	42.163.988	4.214.354	-	65.488.597	494.800.818
Cari dönem amortismanı	196.785.371	135.035.921	10.125.877	31.968.517	4.767.683	-	35.831.932	414.515.301
Çıkışlar	-	(226.497)	(716.390)	(2.893.726)	(5.162)	-	(6.149)	(3.847.924)
Transfer	-	-	-	-	-	-	-	-
31 Aralık 2020 kapanış bakiyesi	1.165.899.250	1.041.713.200	71.137.271	244.165.509	25.882.102	-	371.807.963	2.920.605.295
1 Ocak 2020 net defter değeri	1.816.972.153	539.148.585	28.989.899	84.065.622	15.089.575	627.563.240	118.954.530	3.230.783.604
31 Aralık 2020 net defter değeri	3.108.269.971	641.611.417	25.678.010	82.777.732	19.719.205	90.260.228	115.740.449	4.084.057.012

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

14. MADDİ DURAN VARLIKLAR (Devamı)

31 Aralık 2019 tarihinde sona eren dönemde maddi duran varlıkların detayı aşağıdaki gibidir:

Maliyet	Binalar	Tesis Makine ve Cihazlar	Taşıtlar	Demirbaşlar	Diğer Maddi Duran Varlıklar	Yapılmakta Olan Yatırımlar (*)	Özel Maliyetler	Toplam
Açılış bakiyesi 1 Ocak 2019	-	956.415.691	61.661.089	187.440.184	22.955.492	254.584.740	2.350.549.292	3.833.606.488
Yabancı para çevrim farkları	-	123.494.682	7.961.828	24.202.727	2.964.066	32.872.593	303.508.562	495.004.458
İlaveler	43.677.982	177.796.180	9.393.434	44.802.687	6.286.852	627.535.903	15.126.761	924.619.799
Çıkışlar	-	(5.397.016)	(440.597)	(1.201.500)	(247.825)	-	(14.209)	(7.301.147)
Transfer	2.549.871.326	15.487.598	-	1.748.254	36.217	(287.429.996)	(2.279.722.293)	(8.894)
31 Aralık 2019 kapanış bakiyesi	2.593.549.308	1.267.797.135	78.575.754	256.992.352	31.994.802	627.563.240	389.448.113	5.245.920.704
Birikmiş Amortisman								
Açılış bakiyesi 1 Ocak 2019	-	549.768.211	36.236.527	127.743.057	11.851.647	-	767.636.817	1.493.236.259
Yabancı para çevrim farkları	35.167.041	75.873.284	5.071.576	17.793.671	1.689.860	-	72.117.594	207.713.026
Cari dönem amortismanı	144.563.986	104.850.144	8.698.135	27.925.460	3.598.201	-	27.598.866	317.234.792
Çıkışlar	-	(1.843.089)	(420.383)	(535.458)	(234.481)	-	(13.566)	(3.046.977)
Transfer	596.846.128	-	-	-	-	-	(596.846.128)	-
31 Aralık 2019 kapanış bakiyesi	776.577.155	728.648.550	49.585.855	172.926.730	16.905.227	-	270.493.583	2.015.137.100
1 Ocak 2019 net defter değeri	-	406.647.480	25.424.562	59.697.127	11.103.845	254.584.740	1.582.912.475	2.340.370.229
31 Aralık 2019 net defter değeri	1.816.972.153	539.148.585	28.989.899	84.065.622	15.089.575	627.563.240	118.954.530	3.230.783.604

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

14. MADDİ DURAN VARLIKLAR (Devamı)

İstanbul Havalimanı işletmecisi olan İGA Havalimanı İşletmesi A.Ş. ile THY A.O. ve THY Teknik arasında, İstanbul Havalimanı'nda kiralamaya konu alanlar, kira bedeli, kira şartları ve kiralama süresi ile ilgili konularda müzakereler devam etmekte olup henüz bir sözleşme imzalanmamış ve THY A.O. Yönetim Kurulu'nca da yukarıda sayılan konularla ilgili olarak alınmış bir karar bulunmamaktadır. Her ne kadar, Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) tarafından yayınlanan bir tarife (Kamu Özel İşbirliği-KÖİ Tarifesi) mevcut olsa bile sözleşmenin esaslı şartlarından olan, kiralamaya konu alan, kira bedeli, kira şartları ve kiralama süresi gibi konular netleştirilmeden TFRS 16 kapsamında bir hesaplama yapılması neredeyse imkansız olup ciddi belirsizlikler barındırmaktadır. Bu imkansızlık ve belirsizlikler nedeniyle, İstanbul Havalimanı'ndaki kiralamalar ile ilgili olarak 2020 yılı mali tablolarında herhangi bir hak ve yükümlülük hesaplanamamıştır. Buna rağmen İstanbul Havalimanı'nda belli alanlar kullanılmakta, DHMI tarafından yayınlanan KÖİ Tarifesi üzerinden (ihtirazi kayıtla) ödemeler yapılmakta ve bu ödemeler ilgili gider hesaplarında takip edilmektedir.

15. MADDİ OLMAYAN DURAN VARLIKLAR

31 Aralık 2020 tarihinde sona eren yılda maddi olmayan duran varlıkların hareket tablosu aşağıdaki gibidir:

Maliyet	Haklar
Açılış bakiyesi 1 Ocak	217.576.729
Yabancı para çevrim farkları	51.289.979
İlaveler	59.104.255
Transfer	2.744.374
31 Aralık kapanış bakiyesi	330.715.337
Birikmiş itfa payı	
Açılış bakiyesi 1 Ocak	162.090.749
Yabancı para çevrim farkları	40.031.883
Cari dönem itfa payı	37.848.245
31 Aralık kapanış bakiyesi	239.970.877
1 Ocak 2020 net defter değeri	55.485.980
31 Aralık net defter değeri	90.744.460

31 Aralık 2019 tarihinde sona eren yılda maddi olmayan duran varlıkların hareket tablosu aşağıdaki gibidir:

Maliyet	Haklar
Açılış bakiyesi 1 Ocak	152.496.030
Yabancı para çevrim farkları	19.655.216
İlaveler	45.416.589
Transfer	8.894
31 Aralık kapanış bakiyesi	217.576.729
Birikmiş itfa payı	
Açılış bakiyesi 1 Ocak	124.478.371
Yabancı para çevrim farkları	17.042.652
Cari dönem itfa payı	20.569.726
31 Aralık kapanış bakiyesi	162.090.749
1 Ocak 2019 net defter değeri	28.017.659
31 Aralık net defter değeri	55.485.980

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

16. KULLANIM HAKKI VARLIKLARI

31 Aralık 2020 tarihinde sona eren hesap dönemine ait kullanım hakkı varlıklarına ilişkin hareket tablosu aşağıdaki gibidir:

Maliyet	Gayrimenkul	Yer Nakil Vasıtaları	Toplam
Açılış bakiyesi 1 Ocak 2020	198.200.396	4.417.375	202.617.771
Girşler	7.745.297	178.431	7.923.728
Amortisman gideri	(35.193.564)	(2.948.462)	(38.142.026)
Yabancı para çevrim farkları	45.028.336	899.400	45.927.736
31 Aralık 2020 kapanış bakiyesi	215.780.465	2.546.744	218.327.209

17. TAAHHÜTLER

Grup'un 31 Aralık 2020 ve 31 Aralık 2019 tarihlerinde verilen teminatları aşağıdaki gibidir:

A. Kendi tüzel kişiliği adına vermiş olduğu TRİ'ler in toplam tutarı	31 Aralık 2020		31 Aralık 2019	
	Dövizli Tutar	TL Karşılığı	Dövizli Tutar	TL Karşılığı
-Teminatlar	78.219.638	546.735.632	76.415.369	405.834.155
TL	18.423.877	18.423.877	17.391.446	17.391.446
Avro	53.605.000	482.868.480	53.250.000	354.144.450
ABD Doları	6.190.760	45.443.275	5.773.923	34.298.259
Diğer	-	-	-	-
-Rehin	-	-	-	-
-İpotek	-	-	-	-
Toplam TRİ	78.219.638	546.735.632	76.415.369	405.834.155

18. KARŞILIKLAR, KOŞULLU VARLIK VE YÜKÜMLÜLÜKLER

31 Aralık tarihleri itibarıyla kısa vadeli karşılıkların detayı aşağıdaki gibidir:

(a) Çalışanlara sağlanan faydalara ilişkin kısa vadeli karşılıklar

	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
Kullanılmamış izin karşılığı	25.920.708	28.931.845
	25.920.708	28.931.845

31 Aralık tarihlerinde sona eren hesap dönemlerine ait kullanılmamış izin karşılığının detayı aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
Dönem başı ayrılmış karşılık	28.931.845	25.264.433
Cari dönem gideri	-	3.632.310
Konusu kalmayan karşılık	(6.820.785)	(2.534.989)
Yabancı para çevrim farkı	3.809.648	2.570.091
	25.920.708	28.931.845

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

18. KARŞILIKLAR, KOŞULLU VARLIK VE YÜKÜMLÜLÜKLER (Devamı)

(b) Diğer kısa vadeli karşılıklar

	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
Dava karşılığı (*)	22.580.864	26.523.138
Diğer borç ve gider karşılıkları (**)	3.670.250	11.672.493
	26.251.114	38.195.631

(*) 31 Aralık 2020 tarihi itibarıyla dava karşılıklarının 13.097.028 TL tutarı işe iade davalarından oluşmaktadır (31 Aralık 2019: 16.204.185 TL).

(**) TFRS 15'e göre 2020 yılında ödenecek sözleşmeden doğan ceza giderleri ve indirimlere ilişkin hesaplanan tutardan oluşmaktadır.

31 Aralık tarihlerinde sona eren hesap dönemlerine ait dava karşılıklarının detayı aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
Dönem başı ayrılmış karşılık	26.523.138	29.403.310
Cari dönem gideri	593.476	12.272.057
Konusu kalmayan karşılık	(4.414.237)	(14.951.528)
Yabancı para çevrim farkı	(121.513)	(200.701)
Dönem sonu itibarıyla ayrılan karşılık	22.580.864	26.523.138

31 Aralık tarihlerinde sona eren hesap dönemine ait diğer borç ve gider karşılıkları detayı aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
Dönem başı ayrılmış karşılık	11.672.493	710.222
Cari dönem gideri	35.857.408	10.378.296
Konusu kalmayan karşılık	(46.117.389)	-
Yabancı para çevrim farkı	2.257.738	583.975
Dönem sonu itibarıyla ayrılan karşılık	3.670.250	11.672.493

19. ÇALIŞANLARA SAĞLANAN FAYDALAR

31 Aralık 2020 ve 31 Aralık 2019 tarihleri itibarıyla çalışanlara sağlanan uzun vadeli karşılıkların detayı aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
Kıdem tazminatı karşılığı	214.221.938	175.606.949
	214.221.938	175.606.949

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

19. ÇALIŞANLARA SAĞLANAN FAYDALAR (Devamı)

Kıdem tazminatı karşılığı aşağıdaki açıklamalar çerçevesinde ayrılmaktadır:

Yürürlükteki İş Kanunu hükümleri uyarınca, çalışanlardan kıdem tazminatına hak kazanacak şekilde iş sözleşmesi sona erenlere, hak kazandıkları yasal kıdem tazminatlarının ödenmesi yükümlülüğü vardır. Ayrıca, halen yürürlükte bulunan 506 sayılı Sosyal Sigortalar Kanununun 6 Mart 1981 tarih, 2422 sayılı ve 25 Ağustos 1999 tarih, 4447 sayılı yasalar ile değişik 60'ıncı maddesi hükmü gereğince kıdem tazminatını alarak işten ayrılma hakkı kazananlara da yasal kıdem tazminatlarını ödeme yükümlülüğü bulunmaktadır. Emeklilik öncesi hizmet şartlarıyla ilgili bazı geçiş karşılıkları, ilgili kanunun 23 Mayıs 2002 tarihinde değiştirilmesi ile Kanun'dan çıkarılmıştır. 1 Ocak 2021 tarihi itibarıyla ödenecek kıdem tazminatı tavanı 7.638,96 TL' dir (1 Ocak 2020: 6.730,15 TL). Kıdem tazminatı yükümlülüğü yasal olarak herhangi bir fonlamaya tabi değildir. Kıdem tazminatı karşılığı, Grup'un, çalışanların emekli olmasından kaynaklanan gelecekteki muhtemel yükümlülük tutarının bugünkü değerinin tahmin edilmesi yoluyla hesaplanmaktadır. TMS 19 ("Çalışanlara Sağlanan Faydalar"), grubun yükümlülüklerinin, tanımlanmış fayda planları kapsamında aktüeryal değerlendirme yöntemleri kullanılarak geliştirilmesini öngörür. Bu doğrultuda, toplam yükümlülüklerin hesaplanmasında kullanılan aktüeryal varsayımlar aşağıda belirtilmiştir: Ana varsayım, her hizmet yılı için olan azami yükümlülük tutarının enflasyona paralel olarak artacak olmasıdır. Dolayısıyla, uygulanan iskonto oranı, gelecek enflasyon etkilerinin düzeltilmesinden sonraki beklenen reel oranı ifade eder. Bu nedenle, 31 Aralık 2020 tarihi itibarıyla, ekli konsolide finansal tablolarda karşılıklar, geleceğe ilişkin, çalışanların emekliliğinden kaynaklanacak muhtemel yükümlülüğünün bugünkü değeri tahmin edilerek hesaplanır. İlgili bilanço tarihlerindeki karşılıklar, yıllık % 9,00 (31 Aralık 2019: % 7,65) enflasyon ve % 13,20 (31 Aralık 2019: % 12,00) faiz oranı varsayımlarına göre yaklaşık % 3,85 olarak elde edilen reel iskonto oranı kullanılmak suretiyle hesaplanmıştır (31 Aralık 2019: % 4,04). İsteğe bağlı işten ayrılmalar neticesinde ödenmeyip, Grup'a kalacak olan kıdem tazminatı tutarlarının tahmini oranı da dikkate alınmıştır. Kıdem tazminatı tavanı altı ayda bir revize edilmekte olup, Grup'un kıdem tazminatı karşılığının hesaplanmasında 1 Ocak 2021 tarihinden itibaren geçerli olan 7.638,96 TL tavan tutarı dikkate alınmıştır.

Kıdem tazminatı yükümlülüğündeki değişim aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
Dönem başı ayrılmış karşılık	175.606.949	142.257.378
Cari hizmet maliyetleri	24.474.105	17.178.588
Faiz maliyeti	20.388.328	16.578.724
Ödemeler	(27.099.157)	(10.706.725)
Aktüeryal kayıp	20.851.713	10.298.984
Dönem sonu itibarıyla ayrılan karşılık	214.221.938	175.606.949

20. SERMAYE, YEDEKLER VE DİĞER ÖZKAYNAK KALEMLERİ

(a) Çıkarılmış sermaye ve sermaye düzeltme farkları

Grup'un 31 Aralık 2020 tarihi itibarıyla ödenmiş sermayesi 960.850.000 TL olup, her biri 1 TL nominal değerde 960.850.000 adet nama yazılı toplam 960.850.000 adet paya bölünmüştür (31 Aralık 2019: 960.850.000 TL nominal değerde 960.850.000 adet paya yazılı toplam 960.850.000 adet pay).

Grup'un 31 Aralık 2020 ve 31 Aralık 2019 tarihleri itibarıyla, ortaklık yapısı aşağıdaki gibidir:

	Pay türü	31 Aralık 2020		31 Aralık 2019	
		Nominal değer	%	Nominal değer	%
THY AO	A grubu	960.850.000	100	960.850.000	100
Toplam		960.850.000	100	960.850.000	100

Sermaye düzeltme farkları	A grubu	84.081	84.081
---------------------------	---------	--------	--------

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

20. SERMAYE, YEDEKLER VE DİĞER ÖZKAYNAK KALEMLERİ (Devamı)

960.850.000 TL nominal değerde 960.850.000 adet (A) grubu paylar, yönetim kurulu üyelerinin aday gösterilmesinde ve oy hakkında imtiyazı bulunmaktadır.

31 Aralık 2020 tarihi itibarıyla 84.081 TL tutarındaki sermaye düzeltme farkları Grup'un ödenmiş sermaye tutarının enflasyona göre düzeltilmesinden kaynaklanan ve geçmiş yıllar zararına mahsup edilmemiş veya sermayeye eklenmemiş sermaye düzeltme farklarından oluşmaktadır (31 Aralık 2019: 84.081 TL).

31 Aralık 2020 ve 31 Aralık 2018 tarihleri itibarıyla Grup'un ortakları tarafından taahhüt edilen ödenmemiş sermayesi bulunmamaktadır.

(b) Kardan ayrılan kısıtlanmış yedekler

Önceki dönemlerin karından, kanun veya sözleşme kaynaklı zorunluluklar nedeniyle veya kar dağıtım dışındaki belli amaçlar için ayrılmış yedeklerdir. Bu yedekler, Grup'un yasal kayıtlarındaki tutarlar üzerinden gösterilmekte olup, konsolide finansal tabloların TFRS'ye uygun olarak hazırlanmasında ortaya çıkan farklılıklar geçmiş yıllar kar/zararıyla ilişkilendirilmektedir.

Grup'un 31 Aralık 2020 ve 31 Aralık 2019 tarihleri itibarıyla kardan ayrılan kısıtlanmış yedekler hesabının detayı aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
Birinci tertip genel kanuni yedek akçe	152.000.655	124.906.830
Toplam	152.000.655	124.906.830

TTK'nın 519 uncu maddesi uyarınca, yıllık ticari karın %5'i ödenmiş sermayenin %20'sine ulaşınca kadar birinci tertip genel kanuni yedek akçe; pay sahiplerine %5 oranında kar payı ödendikten sonra kardan pay alacak kişilere dağıtılacak toplam tutarın %10'u ise ikinci tertip genel kanuni yedek akçe olarak ayrılmaktadır.

Grup'un 31 Aralık 2020 tarihi itibarıyla birinci tertip genel kanuni yedek akçe tutarı ödenmiş/çıkarılmış sermayesinin %15,81'u oranında olup, ikinci tertip genel kanuni yedek akçe için herhangi bir sınır bulunmamaktadır. Söz konusu yedek akçeler Grup'un ödenmiş/çıkarılmış sermayesinin yarısını aşmadığı sürece, sadece zararların kapatılmasında, işlerin iyi gitmediği zamanlarda işletmeyi devam ettirmeye veya işsizliğin önüne geçmeye ve sonuçlarını hafifletmeye elverişli önlemler alınması için kullanılabilir.

(c) Kar veya zararda yeniden sınıflandırılmayacak birikmiş diğer kapsamlı gelirler veya giderler

Tanımlanmış fayda planları yeniden ölçüm kazançları/kayıpları:

31 Aralık 2020 tarihi itibarıyla 24.822.786 TL (31 Aralık 2019: 8.558.450 TL) tutarında kıdem tazminatı karşılığına ilişkin diğer kapsamlı gelir olarak muhasebeleştirilen aktüeryal kazanç veya kayıplardan oluşmaktadır.

(d) Kar veya zararda yeniden sınıflandırılacak birikmiş diğer kapsamlı gelirler veya giderler

Yabancı para çevrim farkları

Grup'un 31 Aralık 2020 tarihi itibarıyla konsolide finansal tablolarında 4.768.591.166 TL (31 Aralık 2019: 3.295.789.222 TL) tutarında yabancı para çevrim farkı bulunmaktadır.

(e) Geçmiş yıllar karları

Net dönem karı dışındaki birikmiş karlar bu kalemden netleştirilerek gösterilir. Özleri itibarıyla birikmiş kar niteliğinde olan olağanüstü yedekler de birikmiş kar sayılır ve bu kalemden gösterilir. Grup'un konsolide finansal tablolarındaki geçmiş yıllar karlarının dağılımı aşağıda verilmektedir:

	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
Geçmiş yıllar karları	1.995.643.716	1.250.652.850
Toplam	1.995.643.716	1.250.652.850

(f) Net dönem karı

Grup'un 31 Aralık 2020 tarihi itibarıyla 85.455.249 TL tutarında net dönem karı bulunmaktadır (31 Aralık 2019: 772.084.691 TL).

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

20. SERMAYE, YEDEKLER VE DİĞER ÖZKAYNAK KALEMLERİ (Devamı)

(g) Kontrol gücü olmayan paylar

Bağlı ortaklığın net varlıklarından ana ortaklığın doğrudan ve/veya dolaylı kontrolü dışında kalan paylara isabet eden kısımları Grup'un konsolide finansal durum tablosunda "kontrol gücü olmayan paylar" kalemi içinde sınıflandırılmıştır.

31 Aralık tarihlerinde sona eren dönemlerde kontrol gücü olmayan payların hareketleri aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
Dönem başı bakiyesi	3.048.561	2.536.167
Konsolide edilen bağlı ortaklığın kontrol gücü olmayan sermaye paylarındaki değişim	6.179.400	1.105.800
Dönem karının kontrol gücü olmayan paylara atfolan kısmı	(148.313)	(593.406)
Dönem sonu bakiyesi	9.079.648	3.048.561

21. HASILAT VE SATIŞLARIN MALİYETİ

31 Aralık tarihlerinde sona eren dönemlere ait hasılat detayı aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
Uçak bakım gelirleri	2.648.854.817	2.913.366.933
Pool gelirleri	1.100.554.051	1.509.925.784
Komponent bakım gelirleri	1.108.991.043	1.157.780.325
Hat bakım gelirleri	722.410.270	942.307.945
Malzeme satış geliri	164.772.558	308.525.514
Motor bakım gelirleri	233.845.755	292.344.379
Diğer	243.252.544	211.048.367
Hasılat	6.222.681.038	7.335.299.247
Satışların maliyeti (-)	(5.269.805.852)	(5.899.580.247)
Brüt Kar	952.875.186	1.435.719.000

31 Aralık tarihlerinde sona eren dönemlere ait hasılat detayı aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
Malzeme gideri	1.611.778.777	1.916.413.492
Personel gideri	1.186.055.688	1.516.967.201
Tamir gideri	909.488.166	985.909.944
Amortisman gideri	666.930.955	493.142.948
Hizmet gideri	555.284.586	624.132.591
Nakliye gideri	204.653.216	219.780.080
Ekipman ve komponent kira giderleri	14.119.844	33.696.613
Aydınlatma, ısıtma ve su giderleri	37.165.545	31.003.133
Gümrük müşavirliği giderleri	12.681.470	24.577.653
Diğer	71.647.605	53.956.592
5.269.805.852	5.899.580.247	

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

22. ARAŞTIRMA VE GELİŞTİRME GİDERLERİ, PAZARLAMA SATIŞ DAĞITIM GİDERLERİ VE GENEL YÖNETİM GİDERLERİ

31 Aralık tarihlerinde sona eren hesap dönemine ait genel yönetim giderleri detayı aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
Personel gideri	174.591.510	226.377.788
Amortisman gideri	195.340.823	117.081.666
Hizmet giderleri	83.679.809	81.507.512
Malzeme gideri	16.886.305	21.456.893
Aydınlatma, ısıtma ve su giderleri	13.786.735	11.687.698
Diğer	70.017.156	86.857.621
554.302.338	544.969.178	

31 Aralık tarihlerinde sona eren hesap dönemine ait pazarlama, satış ve dağıtım giderleri detayı aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
Personel giderleri	13.105.853	16.251.706
Reklam tanıtım ve promosyon giderleri	12.869.045	9.456.564
Amortisman gideri	10.105.186	8.130.419
Hizmet giderleri	2.118.470	1.233.628
Malzeme gideri	660.375	230.676
Diğer	4.503.361	4.047.843
43.362.290	39.350.836	

31 Aralık tarihlerinde sona eren hesap dönemine ait araştırma ve geliştirme giderleri detayı aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
Personel gideri	17.091.128	24.349.418
Amortisman gideri	5.283.980	2.890.066
Hizmet giderleri	1.895.349	1.568.558
Diğer	3.041.050	1.984.131
27.311.507	30.792.173	

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

23. ESAS FAALİYETLERDEN DİĞER GELİR VE GİDERLER

31 Aralık tarihlerinde sona eren dönemlere ait hasılat detayı aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
Sigorta, tazmin ve ceza gelirleri	6.055.374	26.365.757
Ticari faaliyetlerden kur farkı gelirleri, net	74.881.091	22.769.038
Konusu kalmayan dava karşılıkları (Not 18)	4.414.237	14.951.528
Tesis bakım geliri	5.356.091	4.459.525
Ticari alacaklardan vade farkı geliri	1.620.967	3.676.511
Diğer	7.911.516	20.053.722
	100.239.276	92.276.081

31 Aralık tarihlerinde sona eren dönemlere ait esas faaliyetlerden diğer giderlerin detayı aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
Sözleşmeden doğan ceza giderleri	13.044.912	27.465.764
Dava karşılık giderleri (Not 18)	593.476	12.272.057
İşe başlatmama (iş güvencesi) tazminat giderleri	1.063.765	5.333.115
Diğer	9.389.616	9.591.444
	24.091.769	54.662.380

24. YATIRIM FAALİYETLERİNDEN GELİRLER VE GİDERLER

31 Aralık tarihlerinde sona eren hesap dönemine ait yatırım faaliyetlerinden gelirlerin/giderlerin detayı aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
Duran varlık satış karları/(zararları)	(1.638.020)	1.724.464
	(1.638.020)	1.724.464

25. ÇEŞİT ESASINA GÖRE SINIFLANDIRILMIŞ GİDERLER

31 Aralık tarihlerinde sona eren hesap dönemlerine ait giderler fonksiyon bazında gösterilmiş olup detayları Not 21 ve 22'de yer almaktadır.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

26. FİNANSMAN GELİRLERİ VE GİDERLERİ

31 Aralık tarihlerinde sona eren hesap dönemlerine ait finansman gelirleri detayı aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
Kur farkı gelirleri	-	2.250.037
Faiz gelirleri	5.716.155	5.084.345
	5.716.155	7.334.382

31 Aralık tarihlerinde sona eren hesap dönemlerine ait finansman giderleri detayı aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
Kıdem tazminatı faiz maliyeti (Not 19)	20.388.328	16.578.724
Kiralama yükümlülüklerine ilişkin faiz giderleri	14.837.726	11.349.295
Kredi faiz giderleri	2.639.548	672.010
Kur farkı zararı	22.852.308	-
Banka masrafları	948.499	218.318
	61.666.409	28.818.347

27. DİĞER KAPSAMLI GELİR UNSURLARININ ANALİZİ

31 Aralık 2020 tarihinde sona eren hesap döneminde Grup'un kar veya zarardan yeniden sınıflandırılmayacak diğer kapsamlı geliri (16.264.336) TL tutarında gider (31 Aralık 2019: (8.033.208) TL tutarında gider), kar veya zarar olarak yeniden sınıflandırılacak diğer kapsamlı geliri ise 1.472.801.944 TL tutarında gelir (31 Aralık 2019: 675.330.120 TL tutarında gelir) gerçekleşmiştir.

28. VERGİ VARLIK VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ

31 Aralık tarihleri itibarıyla ticari dönem vergisiyle ilgili varlıklar aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
Kurumlar vergi karşılığı	-	-
Peşin ödenen vergiler	(509.709)	(48.054.181)
Dönem karı vergi varlığı	(509.709)	(48.054.181)

31 Aralık tarihlerinde sona eren hesap dönemlerine ait vergi gideri detayı aşağıdaki gibidir:

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

28. VERGİ VARLIK VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ (Devamı)

	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
Cari dönem kurumlar vergi geliri/(gideri)	-	9.368.995
Cari dönem vergi gideri	-	-
Geçmiş döneme ait düzeltmeler	-	9.368.995
Ertelenmiş vergi gideri	(118.396.978)	(23.626.245)
Sürdürülen faaliyetler vergi gideri	(118.396.978)	(14.257.250)

Kurumlar Vergisi

Grup, Türkiye'de geçerli olan kurumlar vergisine tabidir. Grup'un cari dönem faaliyet sonuçlarına ilişkin tahmini vergi yükümlülükleri için ekli finansal tablolarda gerekli karşılıklar ayrılmıştır.

Vergiye tabi kurum kazancı üzerinden tahakkuk ettirilecek kurumlar vergisi oranı ticari kazancın tespitinde gider yazılan vergi matrahından indirilemeyen giderlerin eklenmesi ve vergiden istisna kazançlar, vergiye tabi olmayan gelirler ve diğer indirimler (varsa geçmiş yıl zararları ve tercih edildiği takdirde kullanılan yatırım indirimleri) düşüldükten sonra kalan matrah üzerinden hesaplanmaktadır.

5 Aralık 2017 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 7061 sayılı "Bazı Vergi Kanunları İle Diğer Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun" kapsamında 2018, 2019 ve 2020 yılları için kurumlar vergisi oranı yüzde 20'den yüzde 22'ye çıkarılmıştır.

31 Aralık 2020 tarihinde sona eren dönem itibarıyla, vergi mevzuatı uyarınca üçer aylık dönemler itibarıyla oluşan kazançlar üzerinden yüzde 22 (2019: yüzde 22) oranında geçici vergi hesaplanarak ödenmekte ve bu şekilde ödenen tutarlar yıllık kazanç üzerinden hesaplanan vergiden mahsup edilmektedir.

Türkiye'de vergi değerlendirmesiyle ilgili kesin ve kati bir mutabakatlaşma prosedürü bulunmamaktadır. Şirketler ilgili yılın hesap kapama dönemini takip eden yılın 1-25 Nisan tarihleri arasında vergi beyannamelerini hazırlamaktadır. Vergi Dairesi tarafından bu beyannameler ve buna baz olan muhasebe kayıtları 5 yıl içerisinde incelenerek değiştirilebilir.

Ertelenmiş Vergi Varlık ve Yükümlülükleri

Grup, vergiye esas yasal finansal tabloları ile TFRS'ye göre hazırlanmış finansal tabloları arasındaki farklılardan kaynaklanan geçici zamanlama farkları için ertelenmiş vergi varlığı ve yükümlülüğü muhasebeleştirilmektedir. Söz konusu farklılıklar genellikle bazı gelir ve gider kalemlerinin vergiye esas finansal tablolar ile TFRS'ye göre hazırlanan finansal tablolarda farklı dönemlerde yer almasından kaynaklanmakta olup, söz konusu farklar aşağıda belirtilmektedir. Ertelenmiş vergi aktifleri ve pasiflerinin hesaplanmasında kullanılan vergi oranı %20'dir.

	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
Devlet teşvik ve yardımları	96.807.512	100.876.910
Kıdem tazminatı karşılığı	42.844.388	38.633.529
Şüpheli ticari alacaklar karşılığı	42.801.859	12.710.768
İzin karşılığı	5.184.142	6.365.006
Dava karşılıkları	4.516.173	5.835.090
Stoklar	(346.686.152)	(236.784.444)
Sabit kıymetler	(386.321.255)	(268.078.918)
Diğer	9.372.119	14.549.041
	(531.481.214)	(325.893.018)

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

28. VERGİ VARLIK VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ (Devamı)

31 Aralık tarihleri itibarıyla hesaplanan ertelenen vergi yükümlülükleri hareketi aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
Dönem başındaki ertelenmiş vergi yükümlülüğü	325.893.018	265.749.367
Ertelenmiş vergi gideri	118.396.978	23.626.245
Tanımlanmış emeklilik paylarındaki aktüeryal kayıp ve kazançların vergi gideri	(4.587.377)	(2.265.776)
Yabancı para çevrim farkları	91.778.595	38.783.182
Dönem sonu ertelenmiş vergi yükümlülüğü	531.481.214	325.893.018

31 Aralık tarihlerinde sona eren hesap dönemlerine ait vergi mutabakatı aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
Vergi karşılığının mutabakatı:		
Faaliyetlerden elde edilen vergi öncesi kar	203.703.915	785.748.535
%22 vergi oranı ile hesaplanan vergi	(44.814.861)	(172.864.678)
Vergi etkileri:		
- yatırım teşviği	130.382.393	150.994.952
- indirimler	3.806.334	4.760.570
- özkaynaktan pay alma muhasebesi	1.944.698	(2.337.141)
- kanunen kabul edilmeyen giderler	(20.031.018)	(36.542.690)
- çevrim farkları	(189.684.524)	41.731.737
	(118.396.978)	(14.257.250)

29. VERGİ VARLIK VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ

Pay başına karı azaltıcı etkisi bulunan özkaynak kalemi (dilutive equity instruments) bulunmamaktadır. Toplam pay adedinin dönemler itibarıyla ağırlıklı ortalaması ve pay başına karın hesaplaması aşağıda gösterildiği gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
1 Ocak itibarıyla toplam pay adedi (tam adet)	960.850.000	960.850.000
31 Aralık itibarıyla pay adedi (tam adet)	960.850.000	960.850.000
Toplam hisse adedinin dönem içerisindeki ağırlıklı ortalaması (tam adet)	960.850.000	960.850.000
Dönem net karı	85.455.250	772.084.691
Pay başına kar (Kr)	8,89	80,35

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

30. DEVLET TEŞVİK VE YARDIMLARI

T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı (Eski Bakanlık İsmi: T.C. Ticaret Bakanlığı) Teşvik Uygulama ve Yabancı Sermaye Genel Müdürlüğü'ne 01.03.2018 tarihinde başvuru yapılan yazı 20 Haziran 2018 tarihli (51664236-401.01-E.66875) sayılı dilekçeyle onaylanmış ve 29 Haziran 2018 tarihli A-138160 numaralı 600.000.000 TL tutarındaki İstanbul Yatırım Teşvik Belgesi verilmiştir. Bu teşvik belgesiyle beraber "bölgesel teşvik" kapsamına girilmiştir. Bu kapsamda; KDV İstisnası, Gümrük Vergisi İndirimi, Kurumlar Vergisi İndirimi ve Sigorta Primi İşveren Hisse Desteği maddelerinden yararlanmaya hak kazanılmıştır. Yatırım Teşvik Belgesinde sabit olarak vergi indirimi %50 ve yatırıma katkı oranı %15 olarak belirlenmiştir. Bu destekler 31 Aralık 2022 tarihine kadar özel olarak Cumhurbaşkanlığı Kararı ile Resmi Gazetede yayımlanmış ve iki katına çıkarılmıştır. Böylece vergi indirimi %100, yatırıma katkı oranı %30 olarak uygulanmaktadır. Şubat 2019'da A-138160 numaralı Teşvik Belgesinin toplam yatırım tutarı 755.768.999 TL'ye artırılarak güncellenmiştir. Ardından 20 Ekim 2019 tarihinde tekrar güncellemeye gidilmiş ve B-138160 numaralı Teşvik Belgesinin toplam yatırım tutarı artırılmıştır. C-138160 sayılı teşvik belgesi yatırım tutarı 1.033.520.000 TL olarak güncellenmiştir. 04.05.2020 tarihli D-138160 seri numaralı teşvik belgesi 1.400.000.000 TL olarak güncellenmiş ve son olarak güncel 11.06.2020 tarihli E-138160 numaralı tevik belgesi 1.561.986.000 TL olarak düzenlenmiştir. 23.11.2020 tarihinde tekrar revize edilerek, tutar sabit kalmış fakat seri numarası F-138160 olarak değişmiştir.

31 Aralık 2020 tarihi itibarıyla yatırım teşvik belgesi kapsamında 1.974.144.088 TL tutarında yatırım gerçekleşmiş olup, 592.243.226 TL tutarında vergi avantajı elde etmiştir. Grup 2018,2019 ve 2020 yıllarında toplam 392.886.056 TL tutarında vergi avantajından yararlanmıştır. 31 Aralık 2020 tarihi itibarıyla finansal tablolara yansıyan ertelenmiş vergi varlığı tutarı 96.807.512 TL'dir (2019: 100.876.910).

31. KUR DEĞİŞİMİNİN ETKİLERİ

31 Aralık 2020 ve 2019 tarihlerine ilişkin kur değişimin etkilerinin analizi Not 33'te yer almaktadır.

32. YÜKSEK ENFLASYONLU EKONOMİDE RAPORLAMA

Grup SPK'nın 17 Mart 2005 tarihinde aldığı karar doğrultusunda 1 Ocak 2005 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere enflasyon muhasebesi uygulamasına son vermiştir.

33. FİNANSAL ARAÇLARDAN KAYNAKLANAN RİSKLERİN NİTELİĞİ VE DÜZEYİ

(a) Sermaye risk yönetimi

Grup, sermaye yönetiminde, bir yandan faaliyetlerinin sürekliliğini sağlamaya çalışırken, diğer yandan da borç ve özkaynak dengesini en verimli şekilde kullanarak karını artırmayı hedeflemektedir. Grup'un sermaye yapısı açıklanan finansal borçları da içeren borçlar ve sırasıyla nakit ve nakit benzerleri, ödenmiş sermaye, yedekler ile geçmiş yıl karlarını içeren özkaynaklar kalemlerinden oluşmaktadır.

(b) Finansal risk faktörleri

Grup faaliyetleri nedeniyle piyasa riski (kur riski, gerçeğe uygun değer faiz oranı riski, nakit akımı faiz oranı riski ve fiyat riski), kredi riski ve likidite riskine maruz kalmaktadır. Grup'un risk yönetimi programı genel olarak mali piyasalardaki belirsizliğin, Grup finansal performansı üzerindeki potansiyel olumsuz etkilerinin minimize edilmesi üzerine odaklanmaktadır.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

33. FİNANSAL ARAÇLARDAN KAYNAKLANAN RİSKLERİN NİTELİĞİ VE DÜZEYİ (Devamı)

(b) Finansal Risk Faktörleri (Devamı)

31 Aralık 2020	Ticari Alacaklar		Diğer Alacaklar		Bankalardaki Mevduat
	İlişkili Taraf	Diğer Taraf	İlişkili Taraf	Diğer Taraf	
Raporlama tarihi itibarıyla maruz kalınan azami kredi riski (*)	1.507.040.837	373.978.467	582.136	9.066.543	96.459.821
-Azami riskin teminat, vs ile güvence altına alınmış kısmı	-	17.622.236	-	-	-
A. Vadesi geçmemiş ya da değer düşüklüğüne uğramamış finansal varlıkların net defter değeri	1.507.040.837	137.933.014	582.136	9.066.543	96.459.821
B. Koşulları yeniden görüşülmüş bulunan, aksi takdirde vadesi geçmiş veya değer düşüklüğüne uğramış sayılacak finansal varlıkların defter değeri	-	-	-	-	-
C. Vadesi geçmiş ancak değer düşüklüğüne uğramamış varlıkların net defter değeri	-	236.045.453	-	-	-
-teminat, vs ile güvence altına alınmış kısmı	-	17.622.236	-	-	-
D. Değer düşüklüğüne uğrayan varlıkların net defter değerleri	-	-	-	-	-
-Vadesi geçmiş (brüt defter değeri)	-	412.766.549	-	625.406	-
-Değer Düşüklüğü (-)	-	(412.766.549)	-	(625.406)	-
-Net değerinin teminat, vs ile güvence altına alınmış kısmı	-	-	-	-	-
-Vadesi geçmemiş (brüt defter değeri)	-	-	-	-	-
-Değer Düşüklüğü (-)	-	-	-	-	-
-Net değerinin teminat, vs ile güvence altına alınmış kısmı	-	-	-	-	-
E.Bilanço dışı kredi riski içeren unsurlar	-	-	-	-	-

(*) Tutarın belirlenmesinde, alınan teminatlar gibi, kredi güvenilirliğinde artış sağlayan unsurlar dikkate alınmamıştır.

31 Aralık 2019	Ticari Alacaklar		Diğer Alacaklar		Bankalardaki Mevduat
	İlişkili Taraf	Diğer Taraf	İlişkili Taraf	Diğer Taraf	
Raporlama tarihi itibarıyla maruz kalınan azami kredi riski (*)	1.431.293.224	325.439.188	158.916	6.081.308	26.868.411
-Azami riskin teminat, vs ile güvence altına alınmış kısmı	-	15.506.877	-	-	-
A. Vadesi geçmemiş ya da değer düşüklüğüne uğramamış finansal varlıkların net defter değeri	1.431.293.224	136.770.378	158.916	6.081.308	26.868.411
B. Koşulları yeniden görüşülmüş bulunan, aksi takdirde vadesi geçmiş veya değer düşüklüğüne uğramış sayılacak finansal varlıkların defter değeri	-	-	-	-	-
C. Vadesi geçmiş ancak değer düşüklüğüne uğramamış varlıkların net defter değeri	-	188.668.810	-	-	-
-teminat, vs ile güvence altına alınmış kısmı	-	15.506.877	-	-	-
D. Değer düşüklüğüne uğrayan varlıkların net defter değerleri	-	-	-	-	-
-Vadesi geçmiş (brüt defter değeri)	-	215.272.390	-	374.681	-
-Değer Düşüklüğü (-)	-	(215.272.390)	-	(374.681)	-
-Net değerinin teminat, vs ile güvence altına alınmış kısmı	-	-	-	-	-
-Vadesi geçmemiş (brüt defter değeri)	-	-	-	-	-
-Değer Düşüklüğü (-)	-	-	-	-	-
-Net değerinin teminat, vs ile güvence altına alınmış kısmı	-	-	-	-	-
E.Bilanço dışı kredi riski içeren unsurlar	-	-	-	-	-

(*) Tutarın belirlenmesinde, alınan teminatlar gibi, kredi güvenilirliğinde artış sağlayan unsurlar dikkate alınmamıştır.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

33. FİNANSAL ARAÇLARDAN KAYNAKLANAN RİSKLERİN NİTELİĞİ VE DÜZEYİ (Devamı)

(b) Finansal Risk Faktörleri (Devamı)

Kredi riski yönetimi

Finansal aracın taraflarından birinin sözleşmeye bağlı yükümlülüğünü yerine getirememesi nedeniyle Grup'a finansal bir kayıp oluşturması riski, kredi riski olarak tanımlanır.

Grup'un kredi riski temel olarak ticari alacaklarına ilişkindir. Bilançoda gösterilen tutar Grup yönetiminin önceki tecrübelerine ve cari ekonomik şartlara bağlı olarak tahmin ettiği şüpheli alacaklar düşüldükten sonraki net tutardan oluşmaktadır. Grup'un kredi riski çok sayıda müşteriyle çalışıldığından dolayı dağılımı durumdadır ve önemli bir kredi risk yoğunlaşması yoktur.

Bilanço tarihi itibarıyla Grup'un vadesi geçmiş ticari alacaklardan karşılık ayrılmamış olanlara ilişkin aldığı nakit teminat ve teminat mektupları toplamı 17.622.236 TL'dir (31 Aralık 2019: 15.506.877 TL). Bilanço tarihi itibarıyla, vadesi geçmiş ticari alacaklardan karşılık ayrılmış olanlara ilişkin alınan teminatlar bulunmamaktadır.

	Ağırlıklandırılmış ortalama zarar oranı %	Brüt defter değeri	Zarar karşılığı
Cari (vadesi geçmemiş)	%6,06	121.870.352	7.390.726
Vadesi 1-30 gün geçenler	%9,61	82.230.551	7.899.772
Vadesi 31-90 gün geçenler	%14,74	38.616.688	5.693.418
Vadesi 91-180 gün geçenler	%20,41	11.518.073	2.350.993
Vadesi 180+ gün geçenler	%19,89	192.532.000	38.288.745
		446.767.664	61.623.654

Değer düşüklüğü

Ticari alacaklar için ayrılan şüpheli alacak karşılığı, dava konusu alacaklar için ayrılmış karşılıklar ve geçmiş tahsil edilememe tecrübesine dayanılarak hesaplanmış karşılıklardan oluşmaktadır. Grup'un 31 Aralık 2020 ve 2019 tarihlerinde sona eren hesap dönemlerine ait şüpheli alacak karşılığındaki değişimi aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
Dönem başı ayrılmış karşılık	215.272.390	136.583.078
Yabancı para çevrim farkı	45.900.255	36.600.200
TFRS 9 cari dönem gideri/(geliri)	37.112.079	(285.763)
Cari dönem gideri	115.046.956	50.689.613
Tahsil edilen alacak	(565.131)	(8.314.738)
Dönem sonu bakiye	412.766.549	215.272.390

Likidite riski yönetimi

Likidite riski yönetimi ile ilgili esas sorumluluk, yönetim kuruluna aittir. Yönetim kurulu, Grup yönetiminin kısa, orta ve uzun vadeli fonlama ve likidite gereklilikleri için, uygun bir likidite riski yönetimi oluşturmuştur. Grup, likidite riskini tahmini ve fiili nakit akımlarını düzenli olarak takip etmek ve finansal varlık ve yükümlülüklerin vadelerinin eşleştirilmesi yoluyla yeterli fonların ve borçlanma rezervinin devamını sağlamak suretiyle yönetir.

Aşağıdaki tablo, Grup'un türev niteliğinde olmayan finansal yükümlülüklerinin vade dağılımını göstermektedir. Aşağıdaki tablolar, Grup'un yükümlülükleri iskonto edilmeden ve ödemesi gereken en erken tarihler esas alınarak hazırlanmıştır. Söz konusu yükümlülükler üzerinden ödenecek faizler aşağıdaki tabloya dahil edilmiştir.

Grup, tahmini ve fiili nakit akımlarını düzenli olarak takip ederek ve finansal varlıkların ve yükümlülüklerin vadelerinin eşleştirilmesi yoluyla yeterli fonların ve borçlanma rezervinin devamını sağlayarak, likidite riskini yönetir.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

33. FİNANSAL ARAÇLARDAN KAYNAKLANAN RİSKLERİN NİTELİĞİ VE DÜZEYİ (Devamı)

(b) Finansal Risk Faktörleri (Devamı)

Likidite riski tabloları

31 Aralık 2019						
Beklenen Vadeler	Defter Değeri	Sözleşme Uyarınca Nakit Çıktılar Toplamı değer	3 Aydan Kısa	3-12 ay arası	1-5 yıl arası	5 yıldan uzun
Türev Olmayan Finansal Yükümlülükler						
Finansal borçlar	360.952.776	363.280.337	28.108.455	335.171.882	-	-
Ticari borçlar	699.857.333	701.348.056	701.348.056	-	-	-
Kiralama yükümlülükleri	189.443.238	237.775.840	8.406.786	25.220.358	65.716.469	138.432.227
Diğer borçlar	177.343.819	177.343.819	177.343.819	-	-	-
Toplam	1.427.597.166	1.479.748.052	915.207.116	360.392.240	65.716.469	138.432.227

31 Aralık 2020						
Beklenen Vadeler	Defter Değeri	Sözleşme Uyarınca Nakit Çıktılar Toplamı değer	3 Aydan Kısa	3-12 ay arası	1-5 yıl arası	5 yıldan uzun
Türev Olmayan Finansal Yükümlülükler						
Finansal borçlar	472.779.613	473.068.054	22.056.100	451.011.954	-	-
Ticari borçlar	751.103.335	752.367.564	752.367.564	-	-	-
Kiralama yükümlülükleri	205.414.517	246.718.695	9.482.880	28.448.639	53.393.900	155.393.276
Diğer borçlar	146.139.649	146.139.649	146.139.649	-	-	-
Toplam	1.575.437.114	1.618.293.962	930.046.193	479.460.593	53.393.900	155.393.276

Piyasa riski yönetimi

Grup'un faaliyetleri öncelikle, aşağıda ayrıntılarına yer verildiği üzere, döviz kurundaki değişiklikler ile ilgili finansal risklere maruz kalmaktadır. Piyasa riskleri ayrıca, duyarlılık analizleri ile değerlendirilmektedir. Cari yılda Grup'un maruz kaldığı piyasa riskinde veya maruz kalınan riskleri yönetim ve ölçüm yöntemlerinde, önceki yıla göre bir değişiklik olmamıştır.

Kur riski yönetimi

Yabancı para cinsinden işlemler, kur riskinin oluşmasına sebebiyet vermektedir. Grup'un yabancı para cinsinden parasal ve parasal olmayan varlıklarının ve parasal ve parasal olmayan yükümlülüklerinin bilanço tarihi itibarıyla dağılımı aşağıdaki gibidir:

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

33. FİNANSAL ARAÇLARDAN KAYNAKLANAN RİSKLERİN NİTELİĞİ VE DÜZEYİ (Devamı)

(b) Finansal Risk Faktörleri (Devamı)

Grup'un 31 Aralık 2020 ve 31 Aralık 2019 tarihleri itibarıyla döviz pozisyonu aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2020			31 Aralık 2019		
	TL Toplam	Avro	GBP	TL Toplam	Avro	GBP
1. Ticari Alacaklar	115.095.137	54.723.460	4.124.917	17.271.992	44.418.333	580.111
2a. Parasal Finansal Varlıklar	82.773.635	81.697.759	-	19.889.052	2.462.178	20.841
2b. Parasal Olmayan Finansal Varlıklar	-	-	-	-	-	-
3. Diğer	20.420.351	9.066.420	116.044	73.113.872	7.585.907	775.022
4. Dönen Varlıklar Toplamı (1+2+3)	218.289.123	145.487.639	4.240.961	158.289.900	54.466.418	1.375.974
5. Ticari Alacaklar	-	-	-	-	-	-
6a. Parasal Finansal Varlıklar	-	-	-	-	-	-
6b. Parasal Olmayan Finansal Varlıklar	-	-	-	-	-	-
7. Diğer	10.923.815	855.685	10.068.130	2.287.157	3.895.423	-
8. Duran Varlıklar Toplamı (5)	10.923.815	855.685	10.068.130	2.287.157	3.895.423	-
9. Toplam Varlıklar (4+6)	229.212.938	146.343.324	4.240.961	164.472.480	58.361.841	1.375.974
10. Ticari Borçlar	199.139.607	139.321.535	2.601.874	212.612.719	62.078.742	3.940.430
11. Finansal Yükümlülükler	487.342.160	36.609.202	450.732.958	372.947.353	40.090.230	332.857.123
12a. Parasal Olan Diğer Yükümlülükler	-	-	-	-	-	-
12b. Parasal Olmayan Diğer Yükümlülükler	426.313.928	373.907.360	130.135	375.997.028	13.643.041	41.029
13. Kısa Vadeli Yük. Toplamı (10+11+12)	1.112.795.695	549.838.097	2.732.009	1.029.539.653	408.578.906	3.981.459
14. Ticari Borçlar	-	-	-	-	-	-
15. Finansal Yükümlülükler	44.003.596	44.003.596	-	50.291.153	50.289.158	1.995
16a. Parasal Olan Diğer Yükümlülükler	-	-	-	-	-	-
16b. Parasal Olmayan Diğer Yükümlülükler	214.221.938	214.221.938	-	175.606.944	-	-
17. Uzun Vadeli Yük. Toplamı (14+15+16)	258.225.534	258.225.534	-	225.898.097	225.896.102	1.995
18. Toplam Yükümlülükler (13+17)	1.371.021.230	808.063.632	2.732.009	1.255.437.750	840.293.143	408.580.901
19. Net Yabancı Para Varlık / (Yükümlülük) Pozisyonu (9-18)	(1141.808.292)	(661.720.308)	1.508.952	(1.090.965.270)	(736.288.681)	(2.605.485)
20. Parasal Kalemler Net Yabancı Para Varlık / (Yükümlülük) pozisyonu (1+2a+5+6a-10-11-12a-15-16a)	(532.616.591)	(88.513.114)	1.523.043	(618.657.750)	(348.057.349)	(3.339.478)

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

33. FİNANSAL ARAÇLARDAN KAYNAKLANAN RİSKLERİN NİTELİĞİ VE DÜZEYİ (Devamı)

(b) Finansal Risk Faktörleri (Devamı)

Kur riskine duyarlılık

Grup, başlıca TL, Avro ve İngiliz Sterlini ("GBP") (2019: TL, Avro ve GBP) cinsinden kur riskine maruz kalmaktadır. Aşağıdaki tablo Grup'un TL, Avro ve GBP (2019: TL, Avro ve GBP) kurlarındaki %10'luk artışa ve azalışa olan duyarlılığını göstermektedir. %10'luk oran, üst düzey yöneticilere Grup içinde kur riskinin raporlanması sırasında kullanılan oran olup, söz konusu oran yönetimin döviz kurlarında beklediği olası değişikliği ifade etmektedir. Duyarlılık analizi sadece dönem sonundaki açık yabancı para cinsinden parasal kalemleri kapsar ve söz konusu kalemlerin dönem sonundaki %10'luk kur değişiminin etkilerini gösterir. Pozitif değer, kar/zararda ve diğer özkaynak kalemlerindeki artışı ifade eder.

	31 Aralık 2020	
	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
1- TL net varlık / yükümlülüğü	(8.351.311)	8.351.311
2- TL riskinden korunan kısım (-)	-	-
3- TL net etki (1+2)	(8.351.311)	8.351.311
4- Avro net varlık / yükümlülüğü	(45.043.610)	45.043.610
5- Avro riskinden korunan kısım (-)	-	-
6- Avro net etki (4+5)	(45.043.610)	45.043.610
7- GBP net varlık / yükümlülüğü	152.304	(152.304)
8- GBP riskinden korunan kısım (-)	-	-
9- GBP net etki (7+8)	152.304	(152.304)
10- Diğer net varlık / yükümlülüğü	(19.042)	19.042
11- Diğer riskinden korunan kısım (-)	-	-
12- Diğer net etki (10+11)	(19.042)	19.042
TOPLAM (3+6+9+12)	(53.261.659)	53.261.659

	31 Aralık 2019	
	1 Ocak - 31 Aralık 2020	1 Ocak - 31 Aralık 2019
1- TL net varlık / yükümlülüğü	(26.583.106)	26.583.106
2- TL riskinden korunan kısım (-)	-	-
3- TL net etki (1+2)	(26.583.106)	26.583.106
4- Avro net varlık / yükümlülüğü	(34.805.735)	34.805.735
5- Avro riskinden korunan kısım (-)	-	-
6- Avro net etki (4+5)	(34.805.735)	34.805.735
7- GBP net varlık / yükümlülüğü	(333.948)	333.948
8- GBP riskinden korunan kısım (-)	-	-
9- GBP net etki (7+8)	(333.948)	333.948
10- Diğer net varlık / yükümlülüğü	(142.986)	142.986
11- Diğer riskinden korunan kısım (-)	-	-
12- Diğer net etki (10+11)	(142.986)	142.986
TOPLAM (3+6+9+12)	(61.865.775)	61.865.775

c) Faiz oranı riski

Grup'un değişken faizli finansal aracı olmadığı için, faiz oranı riskine maruz kalmamaktadır.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

34. FİNANSAL ARAÇLAR

Finansal Araçların Gerçeğe Uygun Değeri

31 Aralık 2020	İtfa edilmiş değerlerden gösterilen finansal varlıklar	İtfa edilmiş değerlerden gösterilen finansal yükümlülükler	Kayıtlı değer
Finansal varlıklar			
Nakit ve nakit benzerleri	96.459.821	-	96.459.821
Ticari alacaklar	1.881.019.304	-	1.881.019.304
Diğer alacaklar	9.648.679	-	9.648.679
Finansal yükümlülükler			
Finansal borçlar	-	472.779.613	472.779.613
Kiralama yükümlülükleri	-	205.414.517	205.414.517
Ticari borçlar	-	751.103.335	751.103.335
Diğer borçlar	-	146.139.649	146.139.649

31 Aralık 2019	İtfa edilmiş değerlerden gösterilen finansal varlıklar	İtfa edilmiş değerlerden gösterilen finansal yükümlülükler	Kayıtlı değer
Finansal varlıklar			
Nakit ve nakit benzerleri	26.868.411	-	26.868.411
Ticari alacaklar	1.756.732.412	-	1.756.732.412
Diğer alacaklar	6.240.224	-	6.240.224
Finansal yükümlülükler			
Finansal borçlar	-	360.952.776	360.952.776
Kiralama yükümlülükleri	-	189.443.238	189.443.238
Ticari borçlar	-	699.857.333	699.857.333
Diğer borçlar	-	177.343.819	177.343.819

35. BİLANÇO TARİHİNDEN SONRAKİ OLAYLAR

Yoktur.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2020 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)



TURKISH
TECHNIC



TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK A.Ş.

Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı
Sanayi Mahallesi, Havaalanı İç Yolu Caddesi, E
Kapısı, No:3, Pendik | İstanbul
Telefon: 0216 585 98 00

 www.turkishtechnic.com

 [Turkish_Technic](#)

 [TurkishTechnic](#)