

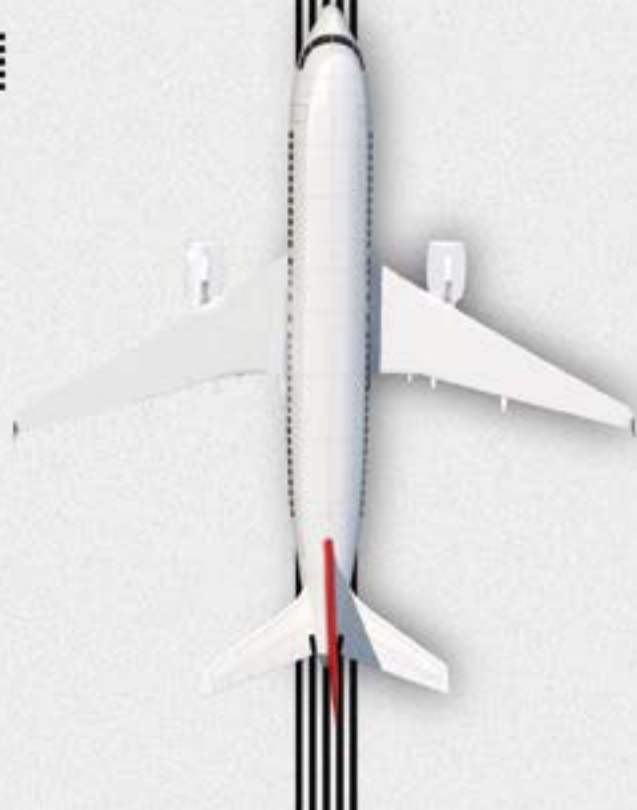


**TURKISH
TECHNIC**

F A A L İ Y E T
R A P O R U

20

21





**TURKISH
TECHNIC**

F A A L İ Y E T
R A P O R U
2 0 2 1

İÇİNDEKİLER

- 06 MİSYON - VİZYON
- 08 KALİTE POLİTİKAMIZ
- 10 BAŞKAN'IN MESAJI
- 12 YÖNETİM KURULU ÜYELERİ
- 14 POLİTİKALARIMIZ
- 16 ORGANİZASYON ŞEMASI

- 18 DÜNYA UÇAK FİLOSU GELİŞİMİ
- 20 ÇALIŞAN PROFİLİMİZ
- 26 KALİTE BELGELERİMİZ VE SERTİFİKALARIMIZ
- 28 EĞİTİM FAALİYETLERİ
- 30 HANGARLAR
- 32 ÜS BAKIM VE HAT BAKIM HANGAR KABİLİYETLERİ
- 33 KOMPONENT BAKIM FAALİYETLERİ VE BAKIM SAYILARI
- 34 ULUSLARARASI MÜŞTERİLERİMİZ
- 36 YURT İÇİ MÜŞTERİLERİMİZ

- 36 İMZALANAN ANLAŞMALAR
- 38 UÇAK BAKIM SAYILARI
- 39 İST UÇAK BAKIM MERKEZİ PROJESİ
- 40 İŞTİRAKLER
- 42 MÜHENDİSLİK FAALİYETLERİ
- 44 AR-GE FAALİYETLERİ
- 46 FUARLAR
- 48 BAĞIMSIZ DENETÇİ RAPORU
- 52 FİNANSAL TABLOLAR

MİSYON

Havacılık bakım onarım sektöründe ürün çeşitliliği, hizmet kalitesi ve rekabetçi konumu ile yetkinliklerini sürekli geliştirerek sektöre yön vermek.

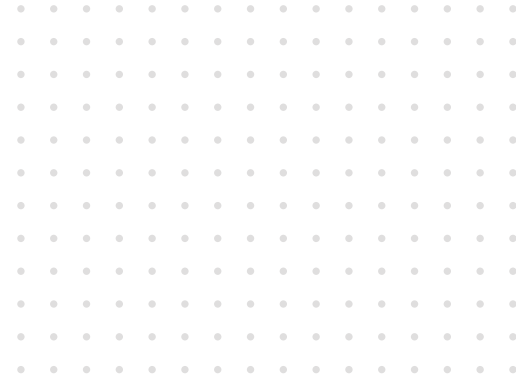
VİZYON

Havacılık teknik hizmetleri alanında inovatif çözümler sunarak global ölçekte ilk 3 bakım merkezinden biri olmak.



KALİTE POLİTİKAMIZ

Havacılık bakım onarım sektöründe ürün çeşitliliği, hizmet kalitesi ve rekabetçi konumu ile yetkinliklerini sürekli geliştirerek 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 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.

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 İŞBİRLİĞİ

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.



YÖNETİM KURULU BAŞKANI'NIN MESAJI

Değerli Paydaşlarımız,

Dünya genelinde son birkaç yılda yaşanan jeopolitik ve siyasi gelişmelerin riskleri artırması büyümede yavaşlamayı beraberinde getirirken, ekonomide de korumacı bir yaklaşımın benimsenmesine neden oldu. Dünya ekonomisinin ne kadar kırılgan olduğunu gösteren Covid-19 salgını ile mücadelede 2021 yılı itibarıyla; en kötü dönemin geride kaldığını, 2020 yılında yaşanan ilk şokun atlatıldığını ve hem ülkemiz hem de dünya havacılık sektörünün toparlama dönemine girdiğini söylemek mümkündür.

2019 yılında erişilen yüksek büyüme rakamlarının ardından 2020 yılında, tüm dünyayı etkileyen Covid-19 pandemisinden en ciddi etkilenen sektörlerin başında havacılık ve uçak bakım, onarım ve revizyon (MRO) sektörleri gelmektedir. Havacılık sektörü uzmanlarınca yapılan pazar büyüklüğü analizlerinde; 2019 yılında 86.7 milyar USD olan MRO pazarı, 2020 yılında 57.7 milyar USD ile seneyi kapatmış, 2021 yılında ise toparlanmanın başlaması ile birlikte 62 milyar USD seviyelerine ulaşmıştır. 2021 yılında başlayan toparlanmanın sürekli bir büyümeye dönüşerek devam edeceği, MRO pazarının Covid-19 salgını öncesi seviyesine 2024 yılında erişebileceği öngörülmektedir. Sektördeki büyümenin sürekli devamı ile 2027 yılında MRO pazarının 101 milyar USD seviyelerine ulaşacağı öngörülmektedir.

2020 yılı başında sektörde ve pazarda yaşanan küçülme şirketleri olumsuz yönde etkilemiş ve küçülmeye zorlamıştır. MRO sektöründeki rakiplerimizin %40- %50 küçülmeye gittiği ve bazılarının iflasını açıkladığı bu süreç zarfında şirketimiz sektör rakamlarına oranla daha düşük bir küçülme göstermiş olup yatırım

ve projelerini bu zorlu süreçte de devam ettirmiştir.

Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. olarak 2021 yılı içerisindeki gayretli çalışmalarımızın olumlu yansıdığı bir başka husus da sektörel pazar payımızdır. Şirketimizin 2019 yılında sahip olduğu pazar payı %1,49'iken, 2020 yılında bu pay %1,55, 2021'de ise %1,68 olarak gerçekleşmiştir. Hedefimiz; bu düzenli artışı sürdürerek 2027 yılında pazar payımızı %2 seviyesinin üzerine çıkarmaktır.

2021 yılını; ülkelerin seyahat kurallarının yolcular için caydırıcı bir etken olduğu, belirli dönemlerde seyahat kısıtlamalarının uygulandığı, pandemi öncesine kıyasla düşük yolcu sayılarının gözlemlendiği ve saydığımız bu nedenlerden dolayı havayolu kuruluşlarının operasyonlarının olumsuz yönde etkilendiği bir dönem olarak geride bıraktık. Uçak ve uçak komponenti üreticileri ile MRO kuruluşları başta olmak üzere sektörün tamamını etkileyen bu durum; kuruluşların yatırımlarını durdurmasına ve borçlarını azaltarak bilançolarını güçlendirmeye öncelik vermesine neden oldu.

Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. olarak küresel ve ekonomik gelişmelerin her bir sektör üzerinde etkilerinin devam ettiği 2021 yılını, hızlı aksiyon ve hedef odaklı çalışma prensibimiz ile sektörel verilerin üzerinde bir performans sergileyerek tamamladık. Pandemi öncesi 3. parti müşteri gelir seviyemizi %87 oranında yakalayarak sektör ortalamasının üstünde bir büyüme yaşadığımız bu dönemde risklerimizi iyi yönettik ve büyüme fırsatlarımızdan azami fayda sağlayarak bilançomuzu sağladık. Cari açığın kapanması ve ihracatın artırılması yönünde ülkemiz için değer üreten Türk Hava Yolları Teknik A.Ş., 2021 yılında 3. parti müşteri gelirlerini bir önceki yıla oranla %44 artırarak en yüksek gelir artış oranını elde etmiştir.

İstanbul Havalimanı, İstanbul Atatürk Havalimanı, İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı ve Ankara Esenboğa Havalimanı'nda bulunan tesislerimizde Anonim Ortaklığımızın halihazırda 373 uçaktan oluşan ve her gün daha da genişleyen filosu başta olmak üzere yurt içi ve yurt dışından birçok havayolu operatörüne uçak ağır bakım, komponent bakım ve komponent yedek parça ikame hizmetleri ve birçok diğer alanda katma değerli hizmet sunmaktadır. İstanbul'da yer alan hangarlarının sahip olduğu aynı anda 53 uçağa bakım yapabilme kapasitesi ile tek şehirde en fazla uçak bakım onarım hangar kapasitesine sahip olan MRO kuruluşu olarak şirketimiz sektördeki rakiplerinden farklılaşarak öne çıkmaktadır.

Bakım, onarım ve revizyon alanında büyümeyi sürdürülebilir kılan gelir ve risk yönetimi politikalarımız ile tedbiri elden bırakmadan, doğru yatırım ve strateji yaklaşımları geliştirmeye odaklanan kurumsal yönetim yaklaşımımız şirketimizi hedeflerine adım adım yaklaştırmaya devam edecektir. Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. olarak önümüzdeki dönemde ülkemizi ve paydaşlarımızı gururlandıracak projelere imza atmaya ve ülkemiz adına üstlendiğimiz bayrak taşıyıcı rolün hakkını vermeye devam edeceğimize olan inancım tamdır. Bu vesile ile 2022 yılının memleketimiz için hayırlı bir yıl olmasını diliyor, kararlılıkla yürüdüğümüz bu yolda, başarımızın mimarları olarak bizlere güç veren mesai arkadaşlarımızı ve yöneticilerimizi kutluyor, yurt içi ve yurt dışında hizmet verdiğimiz tüm müşterilerimiz ile iş ortaklarımıza şükranlarımı sunuyorum.

Saygı ve sevgilerimle,

Prof. Dr. Ahmet BOLAT

Türk Hava Yolları Teknik A.Ş.
Yönetim Kurulu Başkanı

YÖNETİM KURULU ÜYELERİ



Prof. Dr. Ahmet BOLAT

Yönetim Kurulu Başkanı

Dr. Ahmet Bolat İstanbul Teknik Üniversitesi Endüstri Mühendisliği bölümünden mezun olduktan sonra 1984'te ABD'de Stanford Üniversitesi'nde Yöneyem Araştırması alanında yüksek lisansını, 1988'de University of Michigan'da Endüstri ve Operasyonlar Mühendisliği bölümünde doktorasını tamamlamıştır. Dr. Bolat 1959 Konya doğumludur.

Dr. Bolat iş hayatına 1981'de Yıldız Kalıp Şirketi'nde tasarım ve üretim mühendisi olarak başlamıştır. 1985 ve 1988 yılları arasında University of Michigan'da araştırma görevlisi, öğretim görevlisi ve yardımcı doçent görevlerinde bulunmuştur. 1988'den 2005'e kadar olan dönemde Riyad King Saud University'de yardımcı doçent, doçent ve profesör pozisyonlarında görev almıştır.

Sonrasında Türk Hava Yolları'nda Yatırım Yönetimi Başkanlığı görevine atanmıştır. 2012 yılından itibaren Türk Hava Yolları'nda Genel Müdür (Yatırım ve Teknoloji) Yardımcısı olarak görev yapmaktadır. Mevcut konumunda filo planlama ve uçak temin stratejileri, stratejik planlama ve geliştirme, AR-GE faaliyetleri, yatırım yönetimi, bilgi kontrol, uluslararası ilişkiler ve ittifaklardan sorumludur. Ayrıca, TCI (Turkish Cabin Interior) şirketinde Yönetim Kurulu Üyesidir. Geçmiş dönemde SunExpress'te ve HABOM'da Yönetim Kurulu Üyeliği görevlerinde bulunmuş, Bahçeşehir ve Fatih Üniversitelerinde yarı zamanlı profesör olarak ders vermiştir.



Doç. Dr. Murat ŞEKER

Yönetim Kurulu Üyesi ve Yönetim Kurulu Başkan Vekili

2000 yılında Marmara Üniversitesi Endüstri Mühendisliği Bölümü'nden mezun olan Dr. Murat Şeker, 2002 yılında Sabancı Üniversitesi'nden Ekonomi Master derecesini ve 2008 yılında Amerika Birleşik Devletleri'nde Minnesota Üniversitesi'nden Ekonomi alanında doktora derecesini almıştır. Dr. Şeker, 2008-2011 yılları arasında ABD'de Dünya Bankası'nın Finansal ve Özel Sektör Gelişimi Başkan Yardımcılığı altında Girişimcilik Araştırma Bölümü'nde Analist, 2011-2013 yılları arasında aynı kurumun İnovasyon, Teknoloji ve Girişimcilik Bölümü'nde Ekonomist olarak görev almıştır.

Eylül 2013'te Türkiye'ye dönerek Ziraat Bankası'nda Yatırımcı İlişkiler Bölümü Başkanı olarak çalışmaya başlayan Dr. Şeker, Ağustos 2014 tarihinden itibaren Finansal Kurumlar ve Yatırımcı İlişkileri Bölüm Başkanı olarak görevine devam etmiştir. Bu sürede Ziraat Yatırım, Ziraat Hayat ve Emeklilik, Ziraat Sigorta şirketlerinde yönetim kurulu üyeliği görevini yürütmüştür. Temmuz 2016'da Türk Hava Yolları'nda Mali İşlerden sorumlu Genel Müdür Yardımcısı olarak atanan Dr. Şeker, Mart 2021 tarihi itibariyle aynı kurumda Yönetim Kurulu ve İcra Komitesi Üyeliği ile de görevlendirilmiştir. Dr. Şeker aynı zamanda SunExpress Yönetim Kurulu Üyesidir.

Ayrıca, Dr. Şeker, 2015-2018 yılları arasında Boğaziçi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler fakültesinde yarı zamanlı eğitmen olarak çalışmış ve Ekim 2018'de Doçent unvanını almıştır.



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.

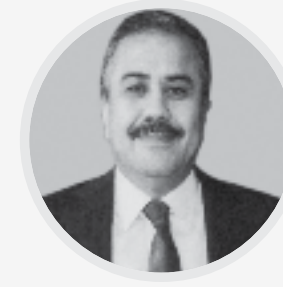
2015-2017 yılları arasında İnsan Kaynakları ve Yönetim Danışmanlığı alanında faaliyet gösteren Mental HR'da Kurucu ve Yönetim Kurulu Üyesi olarak görev yapmıştır.

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 YILMAZ

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 Düzeyleme Forumu İstanbul'da toplanmış ve EPDK, üyesi bulunduğu Enerji Düzeyleyicileri Bölgesel Birliği ERRa ve Akdeniz Enerji Düzeyleyicileri Birliği MEDREG'in aktif bir üyesi haline gelmiştir.

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

İngilizce bilen Yılmaz, evli ve üç çocuk babasıdır.



Ayşegül DENLİ

Yönetim Kurulu Üyesi

Ayşegül Denli, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi'nden 1986 yılında mezun olmuştur. Aynı zamanda Serbest Muhasebeci Mali Müşavir ve Uluslararası Kalite Denetçisi unvanlarına sahiptir. Meslek hayatına 1988 yılında İktisat Bankası'nda Yetkili Müfettiş Yardımcısı olarak başlayan Denli, banka şubelerinin fonksiyonel, operasyonel ve mali denetim süreçlerinden sorumlu olarak görev yaptı.

Marmara Bank A.Ş.'de Baş Denetçi olarak 1990 yılından itibaren 4 yıl boyunca görev yaptı. 1994-1997 yılları arasında ise dönemin büyük tekstil şirketi Şahinler Holding A.Ş.'de İç Denetim Müdürü ve Genel Sekreter olarak görev yaptı. Dyak Sigorta'da dört yıl daha İç Denetim Müdürü olarak çalıştıktan sonra AXA Sigorta A.Ş.'de İç Denetim Bölüm Başkanı olarak iki yıl ve sonraki 4 yıl boyunca da İnsan Kaynakları Bölüm Başkanı olarak görev yaptı. AXA Sigorta A.Ş. şirketinde son 9 yılında Finans Genel Müdür Yardımcısı olarak çalıştı ve Temmuz 2016'da görevinden ayrılarak Türk Hava Yolları'nda göreve başladı.

Temmuz 2016'da Türk Hava Yolları'ndaki kariyerine Finans Başkanı olarak başlamıştır. Finans Başkanlığı görevinde, Türk Hava Yolları'nın uçak finansmanı süreçleri, yakit yönetimi ve tedariki, hazine, sigorta ve risk yönetiminden sorumlu olarak Şubat 2022'ye kadar görev yapmıştır. Şubat 2022 tarihi itibarıyla Türk Hava Yolları içerisinde İştirakler Başkanı olarak yeni görevine atanmıştır.

Sn. Denli aynı zamanda THY Teknik A.Ş. ve THY Teknoloji ve Bilişim A.Ş. Yönetim Kurulu Üyesidir.

Dr. Kerem KIZILTUNÇ

Yönetim Kurulu Üyesi

Dr. Kerem Kızıltunç Boğaziçi Üniversitesi Bilgisayar Mühendisliği Bölümü'nde 1996 yılında lisans ve 1999 yılında yüksek lisans eğitimini tamamlamış ve 2019 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi'nde İşletme Yönetimi alanında doktora derecesini almıştır. 1998-1999 yılları arasında Bilko Otomasyon'da Yazılım Geliştirme Mühendisi olarak çalışma hayatına başlamıştır. Danimarka'da sırasıyla 1999-2003 yılları arasında Teradata'da ve 2003-2006 yılları arasında Microsoft Development Center'da yazılım geliştirme mühendisi, 2006-2009 yılları arasında yine aynı kurumda Kıdemli Geliştirme Lideri olarak görev almıştır.

2009 yılında Türk Hava Yolları bünyesine katılarak BT Başkan Yardımcısı görevini üstlenmiştir. Bu dönemde alan çözümleri, teknoloji modernizasyonu ve yeni iş projeleri için 8 yıllık bir yol haritası oluşturmuştur ve çok sayıda stratejik projede yöneticilik yapmıştır. 2013 yılında Türk Hava Yolları'nda Kıdemli Başkan Yardımcılığı'na terfi edilen Kızıltunç, 2017-2022 yılları arasında Turkcell Kurumsal BT departmanında Direktör olarak görev almıştır.

Mart 2022'de Türk Hava Yolları'na Kurumsal Gelişim ve Bilgi Teknolojileri'nden sorumlu Genel Müdür Yardımcısı olarak tekrar katılan Kızıltunç, aynı zamanda yazılım sektöründe global ürünler çıkartma stratejisiyle hareket eden THY Teknoloji ve Bilişim A.Ş.'nin Genel Müdürü'dür.

İleri derecede İngilizce ve orta derecede Danca bilen Kızıltunç, evli ve iki 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 bulunduruz.
- 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 dokümanite 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 gerçekleştirmeyi 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 hedefler, 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.

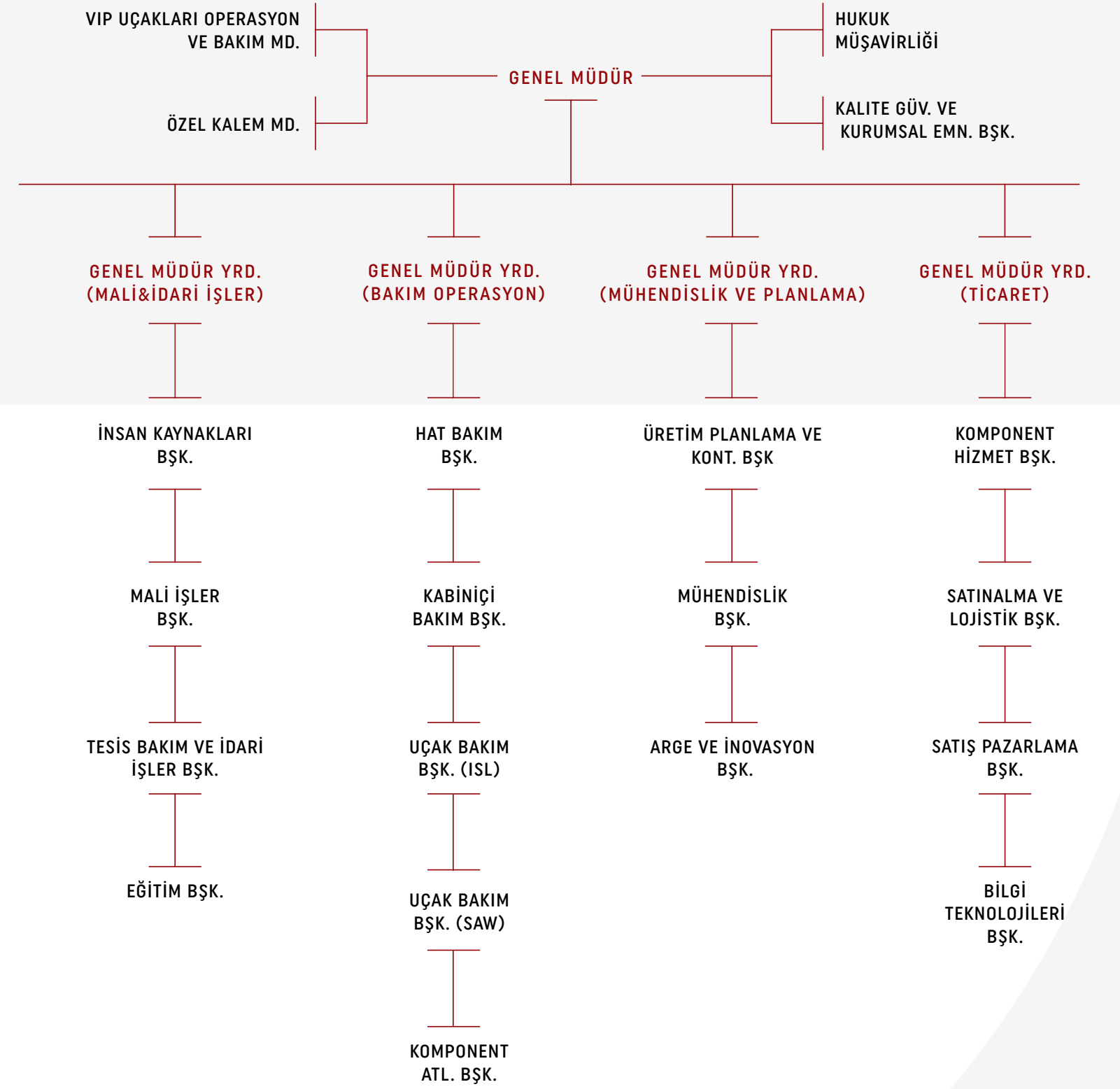
KALİBRASYON POLİTİKAMIZ

- 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

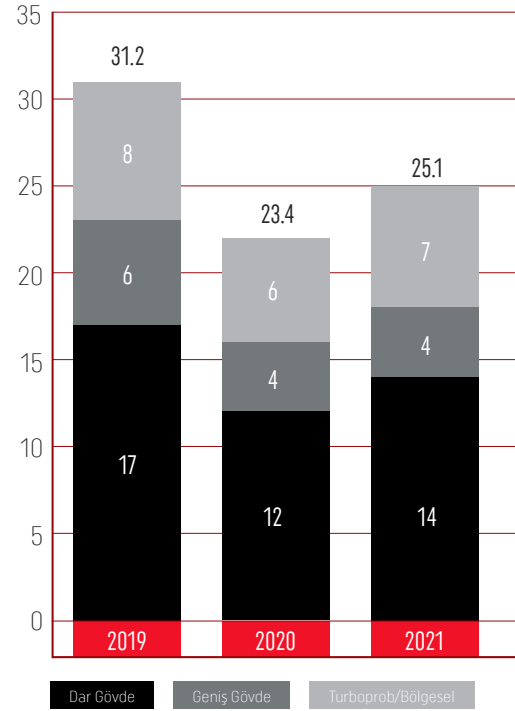
- Uçak parçaları, test sistemleri, tool / teçhizat konularında havacılık endüstrisinin ihtiyacı ürünleri geliştirmek ve bu konularda stratejik iş birliklerine gitmek,
- Aviyonik, yapısal, uçak sistemleri ve kabin içi alanlarında iş birlikleri ile majör modifikasyonlar ve inovatif çözümler geliştirmek,
- Süreç inovasyonları yapmak ve bu bağlamda özgün araç-gereç-teçhizat geliştirmek,
- Pazarlama etkinliğimizi ve marka bilinirliğimizi artırmak 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

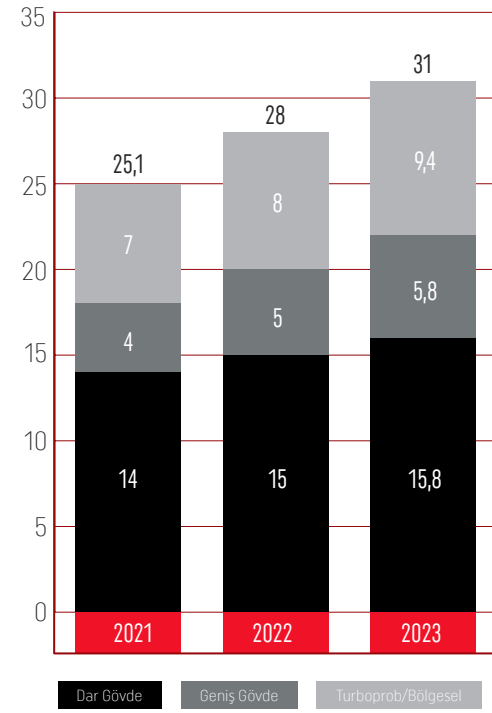


GLOBAL FİLO GELİŞİMİ

Pandeminin ikinci yılı - aktif uçak filosu değişimi (bin cinsinden)



2021-2023 yılı arası uçak sayısı



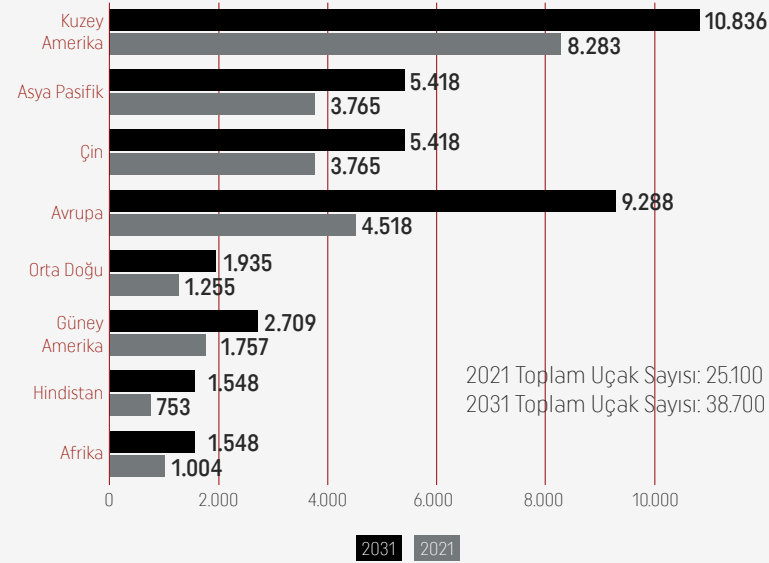
Yukarıdaki grafiğe bakıldığında, 2021-2023 yılları arasında aktif uçak sayısında artışın devam ettiği ve 2023 yılında, 2019 yılı uçak sayısına ulaşabileceği öngörülmektedir.

2021 yılı, pandeminin dünya geneline yaşamı büyük ölçüde durdurduğu 2020 yılı sonrasında, yaşamın bütün alanlarında ve özellikle de havacılık sektöründe toparlanmanın başladığı yıl olmuştur. Havacılık pazar analizlerinde 2021 yılı, toparlanma ve büyümenin tekrar başlayacağı yıl olarak anılmaktadır. Aşılmanın ve aşılamanın yaygınlaşması, ulaşılabilir hale gelmesi ve aşılamanın insan sayısının artması ile birlikte ülkelere giriş çıkışlarda kurallar esnetilmiştir. 2021 yılı, pandeminin olumsuz etkilerini yavaş yavaş kaybettiği ve tüm ülkelere hayatın normale döndürülme çabası ile birlikte olumlu yansımaların yaşandığı bir yıl olmuştur.

Dünyayı saran pandemi ile birlikte, 2020 yılı başında 31.200 civarında olan aktif ticari uçak sayısı, 2020 Mart ayı itibarı ile operatörlerin uçaklarını yere indirmesi ile birlikte 13.900 seviyelerine kadar düşmüş, Haziran ayı itibarıyla yasakların esnetilmesi ve yaz ayı ile birlikte tekrardan operasyonun artması ile birlikte 23.400 seviyelerine yükselmiştir. 2021 yılına baktığımızda ise özellikle aşılamanın dünya genelinde yayılması ve uçağa binişlerde aşılamanın zorunlu tutulması, aşılamanın kişilere karantina zorunluluğu olmaması ve yolcular için daha güvenli yolculuk hissiyatı sunulması ile birlikte hem uçuş operasyonları hem de yolcuların seyahat etme istekleri daha da artmış, bu da sektörü olumlu etkilemiştir. 2021 yılında toplam aktif ticari uçak sayısı 25.100 seviyelerine yükselmiştir.

Pandeminin olumsuz yansımalarının sona erdiği henüz söylenememektedir. 2020 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 sayısına ulaşmıştır. Aşılamanın artması ve ülkelerin yasakları daha da esnetmeleri ile birlikte bu sayı 2021 sene sonunda 25.100 seviyelerine ulaşmıştır.

Bölgelere Göre Filo Gelişimi

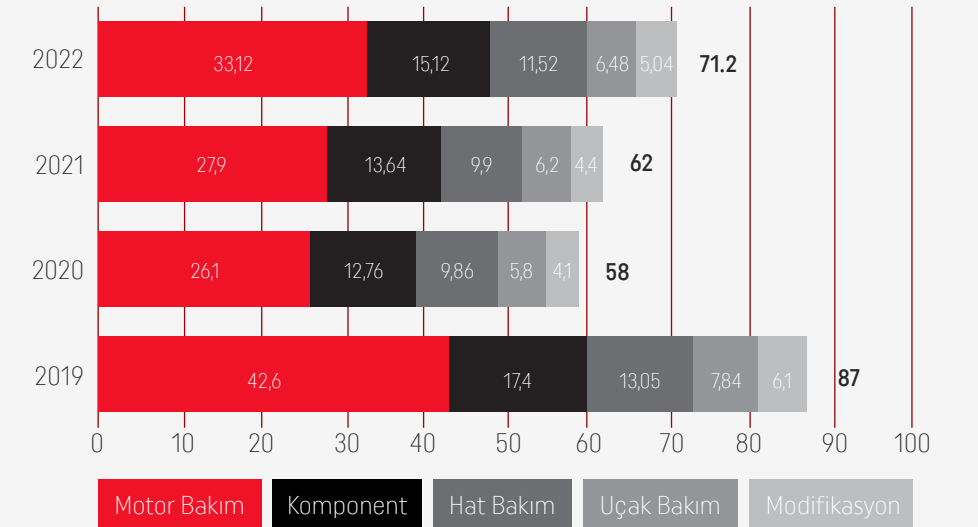


Filo gelişimi izlendiğinde özellikle Kuzey Amerika doymuş pazar konumundadır. Avrupa, Asya Pasifik ve Orta Doğu'nun büyük gelişim göstereceği öngörülmektedir. Bu bağlamda Çin, Hindistan ve Diğer Asya Pasifik ülkelerinin havacılığın gelecekte filo yoğunluğunun en yüksek olacağı bölge olması beklenmektedir. Bu bölgelerdeki gelişen filonun ise büyük bir kısmını dar gövde uçakların oluşturması ve buna bağlı olarak dar gövde uçak bakım taleplerinin artacağı yorumuna sektör raporlarında yer verilmiştir.

2021 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.

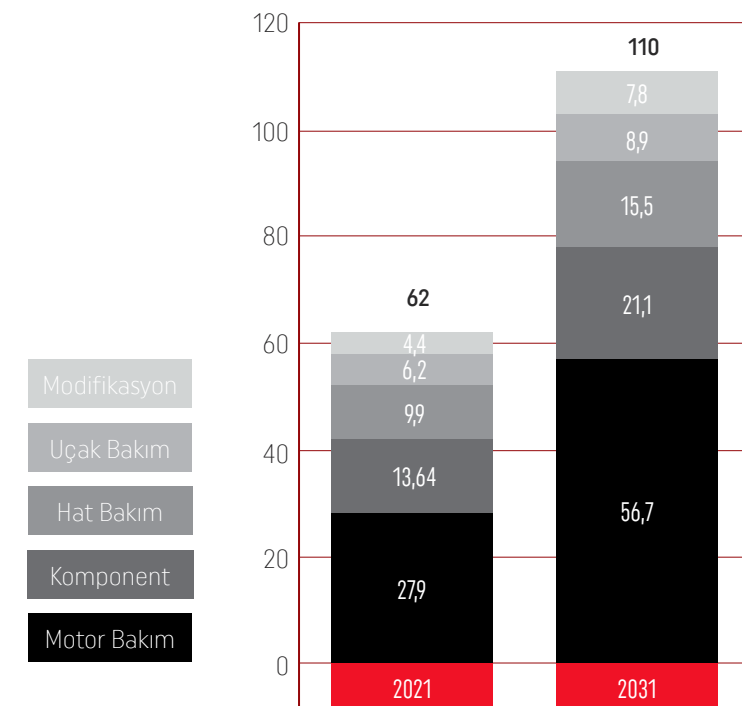
MRO PAZAR BÜYÜKLÜĞÜ

2019-2022 MRO Pazar Büyüklükleri - Milyar \$



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 58 Milyar \$'lık bir büyüklüğe ulaştığı, 2021 yılında ise pandemi sonrası toparlanma dönemine girilmesi sebebi ile 62 Milyar USD'lik büyüklüğe ulaştığı görülmektedir. 2022 yılında MRO pazar büyüklüğünün bir önceki yıla göre 10 Milyar USD artarak, 71,2 Milyar USD büyüklüğe ulaşması öngörülmektedir.

2021-2031 MRO Pazar Büyüklüğü Kıyaslaması - Milyar \$



2021 yılında, aşılamanın başlaması ve yaygınlaşması ile birlikte hayat 2020'ye göre daha normal seyrinde ilerlemiştir. Uçakların tekrardan operasyona dönmesi ve havacılıkta toparlanma dönemine girilmesi, MRO sektörünü de canlandırmıştır. Filo sayısı ile bağlantılı olarak, 2021 yılında MRO Pazar büyüklüğü 62 milyar \$ olarak gerçekleşmiştir.

2031 yılında sektörün 110 Milyar \$ seviyesine ulaşması beklenmektedir. Pandemi öncesi dönemde, 2029 yılında pazarın 116 Milyar \$ seviyelerinde olması öngörülmüştür.

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



TURKISH TECHNIC

YAŞ ORT.
32,97

ÇALIŞMA SÜRESİ ORT.
7,32 yıl

ORT. PERS. SAYISI
8.871

PERS. DEVİR ORANI
%4,39
(THY A.O.'ya nakiller dahildir.)



UNVAN BAZINDA PERSONEL DAĞILIMI

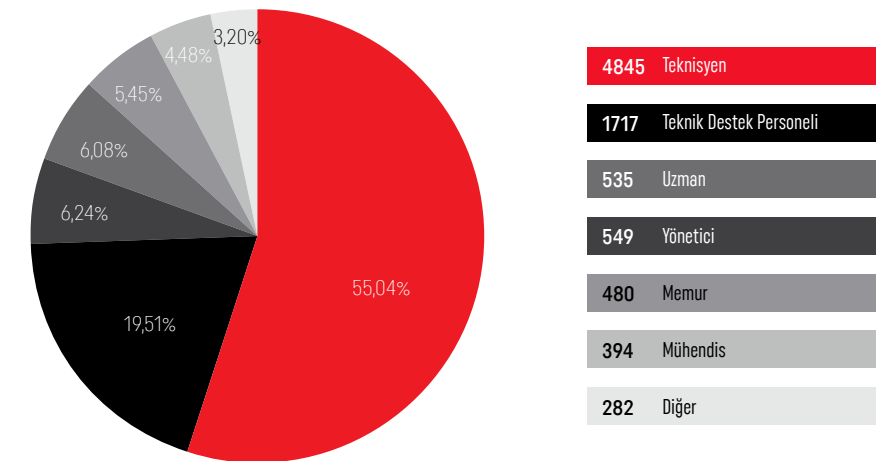
Unvan Grubu	Personel Adedi	%
TEKNİSYEN	4845	55,04%
TEKNİK DESTEK PERSONELİ	1717	19,51%
DİĞER	282	3,20%
MEMUR	480	5,45%
UZMAN*	535	6,08%
MÜHENDİS	394	4,48%
YÖNETİCİ	549	6,24%
TOPLAM	8802	100,00%

*250 adet Uzman (Müh. mezunu) personel dahil edilmiştir.

Çalışan Alt Grubu	Toplam
GENEL MÜDÜR	1
GENEL MÜDÜR YRD.	4
BAŞKAN	18
BAŞKAN YRD.	1
MÜDÜR	90
ŞEF	420
PROJE YÖNETİCİSİ(TT)	15
AVUKAT	7
DOKTOR	11
PROJE MÜHENDİSİ	9
KIDEMLİ MÜHENDİS	82
MÜHENDİS	303
ÖĞRETMEN	64
UZMAN	471
MEMUR	458
SAĞLIK MEMURU	22
BAŞTEKNİSYEN	417
TEKNİSYEN	4428
TEKNİK DESTEK PERS.	1717
AMBULANS ŞOFÖRÜ	5
OPERATOR	23
BOYACI	164
DESTEK PERSONELİ	72
TOPLAM	8802

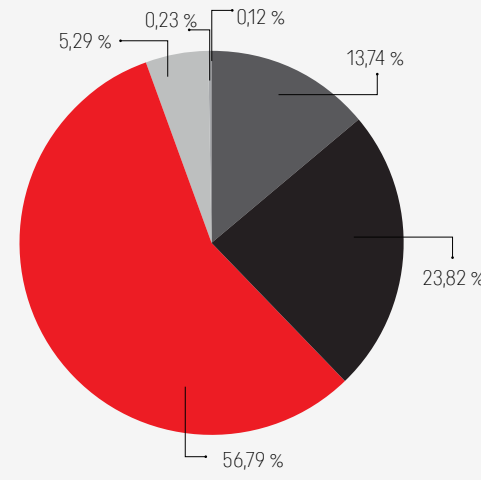


ÇALIŞAN UNVAN DAĞILIMI





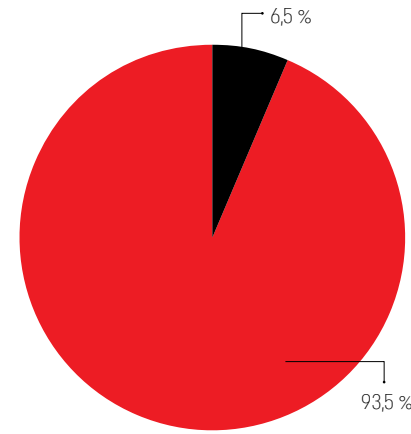
EĞİTİM DURUMUNA GÖRE PERSONEL DAĞILIMI



20	İlköğretim
1209	Lise
2097	Yüksekokul
4999	Üniversite
466	Master
11	Doktora

Eğitim Durumu	Personel Adedi	%
İlköğretim	20	0,23%
Lise	1209	13,74%
Yüksekokul	2097	23,82%
Üniversite	4999	56,79%
Master	466	5,29%
Doktora	11	0,12%
Toplam	8802	100,00%

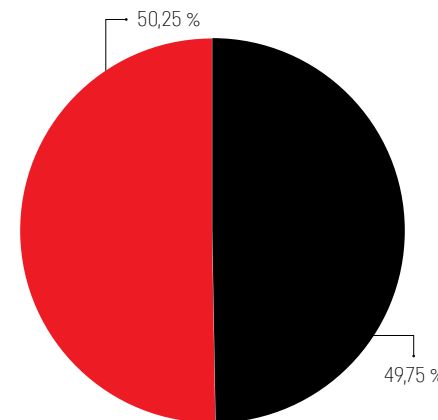
KADIN / ERKEK ORANI



574	Kadın
8228	Erkek

Cinsiyet	Personel Adedi	%
Kadın	574	6,5%
Erkek	8228	93,5%
Toplam	8802	100,0%

YETKİ DURUMUNA GÖRE TEKNİSYEN/ŞEF DAĞILIMI



2457	Yetkili
2481	Yetkisiz

Yetki Durumu	Personel Adedi	%
Yetkili	2457	49,75%
Yetkisiz	2481	50,25%
Toplam	4938	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 10002:2018 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
DiĞER ÜLKE OTORİTE SERTİFİKALARI				
KUVEYT DGCA	KIRGIZİSTAN CUMHURİYETİ	LİBYA	MISIR	MOLDAVA CAA
NİJERYA CAA	PAKİSTAN CAA	RUSYA CAA	SENEGAL ANACIM	SİNGAPUR CAA
SUUDİ ARABİSTAN GACA	TACİKİSTAN CAA	TUNUS OACA	UKRAYNA CAA	

TÜRK HAVA YOLLARI

TEKNİK A.Ş. EĞİTİM FAALİYETLERİ

Devam eden pandemi sürecinin getirmiş olduğu kısıtlamalara rağmen, 2021 yılı içerisinde de eğitim faaliyetleri otoritelerin vermiş oldukları izinler, teknolojik imkanlar ve alınan tedbirler çerçevesinde aksatılmadan gerçekleştirilmiş; ulusal ve uluslararası kurallar gereğince "zorunlu" olarak verilmesi gereken eğitimlerin tamamı şirket bünyesindeki (alt yüklenici çalışanlar dâhil) verilmiş ve yetkilendirilmeye yönelik olan uçak, motor ve komponent task eğitim talepleri karşılanmıştır.

Bu çerçevede;

• EASA Part-145 ve SHY-145 yetkileri kapsamında verilmesi gereken zorunlu sınıf eğitimleri kısmen sınıf ortamında, büyük oranda "online" olarak, talep ve ihtiyaçlar doğrultusunda gelen uçak tiplerinin motor çalıştırma, çeşitli task ve pratik eğitimleri, işbaşı eğitimi (OJT) assesmentleri ile atölye kabiliyet listesinde yer alan komponentlerin 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.

• Bu dönemde de hem dışarıdan gelen taleplere destek olmak, hem de personelimizin lisans alma sürecini aksatmadan sürdürmesini sağlamak amacıyla; belli periyotlarla gerçekleştirilen temel eğitim lisans modül ve kategori geçiş sınavları, yine sınav salonlarında alınan sıkı tedbirler ve otoritelerin bilgisi dahilinde sorunsuz bir şekilde yürütülmüştür.

• Bu faaliyetlere ilave olarak, 2021 yılı içerisinde; eğitim teknolojilerindeki gelişmeler doğrultusunda bir taraftan teknik altyapı çalışmalarına ağırlık verilmiş, diğer taraftan da başta teknisyenlerimiz olmak üzere tüm çalışanlarımızın yetkinliklerinin geliştirilmesine yönelik kişisel gelişim projeleri hazırlanmış ve uygulama planları çıkarılmıştır.

2021 yılı içerisinde gerçekleştirilen eğitim ve sınav faaliyetlerine ilişkin veriler aşağıdaki tablolarda özetlenmiştir.

Tablo 1: Part 145 Sınıf ve Atölye Eğitimleri

Eğitmen	Eğitim Tipi	Eğitim Sayısı	Katılımcı Sayısı					Kişi Başı Ortalama	
			Teknik A.Ş.	Yüklenici Firma	THY A.O.	External Sicil ile	Toplam	Eğitim Sayısı	Eğitim Süresi
Eğitim Başkanlığı	Assesment Eğitimi	167	308	-	-	-	308	1,3	10:45
	Engine-RunUp Eğitimleri	13	52	-	-	-	52	1,1	10:36
	Kategori-A Eğitimleri	6	37	-	-	-	37	1,0	60:00
	OJT Eğitimleri	60	440	10	-	-	450	1,0	4:51
	Sınıf Eğitimleri	775	6.082	600	40	-	6.722	1,8	13:15
	Task Eğitimleri	112	777	-	1	-	778	1,0	17:54
	Toplam	1.133	7.696	610	41	-	8.347	1,2	19:34
Kurum İçi Tedarikçi	Assesment Eğitimi	539	930	-	-	-	930	1,8	14:13
	Engine-RunUp Eğitimleri	11	43	-	-	-	43	1,0	10:29
	Komponent/Testbench Eğitimleri	35	204	-	-	-	204	1,3	58:11
	OJT Eğitimleri	488	763	2	-	-	765	1,2	317:50
	Sınıf Eğitimleri	1.050	6.724	476	3	-	7.203	1,9	17:14
	Task Eğitimleri	156	1.084	-	-	-	1.084	1,3	24:03
Toplam	2.279	9.748	478	3	-	10.229	1,4	73:40	
Genel Toplam	3.412	17.444	1.088	44	-	18.576	-	-	

Tablo 2: Part 145 Online Eğitimler

Eğitim Türü	Eğitim Çeşidi Sayısı	Katılımcı Sayısı					Kişi Başı Ortalama Eğitim Sayısı
		Teknik A.Ş.	Yüklenici Firma	THY A.O.	External Sicil ile	Toplam	
E-learn Eğitimler	160	92.357	20.029	315	1.149	113.850	9,2

Tablo 3: Part 145 Logbook Verileri

Logbook Verileri	Katılımcı Sayısı
OJT Süreci Devam Eden	271
OJT Süreci Tamamlanan	418

Tablo 4: Part 147 Tip Eğitim Verileri

Eğitimin Türü/Grubu	Motor Tipi	Eğitim Sayısı	Katılımcı Sayısı			Toplam Eğitim Saati
			Şirket İçi	Şirket Dışı	Toplam	
A320 Uçak Tip (Teorik)	CFM56	5	63	-	63	Teorik 89.186
	IAE V2500	7	71	2	73	
A320CEO-A320NEO Uçak Tip (Teorik)	CFM LEAP 1-A	2	24	-	24	
	IAE PW1100G	16	206	10	216	
A330 Uçak Tip (Teorik)	GE CF6	2	5	-	5	
	PW 4000	5	57	-	57	
	RR RB211 TRENT 700	7	81	-	81	
B737NG Uçak Tip (Teorik)	CFM 56	13	147	-	147	
B738 Uçak Tip (Teorik)	CFM 56	11	126	-	126	
B777 Uçak Tip (Teorik)	GE 90	17	160	20	180	
B787 Uçak Tip (Teorik)	Genx	9	117	-	117	
A319/A320/A321 Uçak Tip (Pratik)	IAE V2500	1	3	-	3	
A320 Uçak Tip (Pratik)	CFM56	11	65	-	65	
	IAE V2500	17	98	2	100	
A320CEO-A320NEO Uçak Tip (Pratik)	CFM LEAP 1-A	1	8	-	8	
	IAE PW1100G	25	158	-	158	
A330 Uçak Tip (Pratik)	GE CF6	4	6	2	8	
	PW 4000	8	48	2	50	
	RR RB211 TRENT 700	16	92	-	92	
B737NG Uçak Tip (Pratik)	CFM 56	43	218	-	218	
B738 Uçak Tip (Pratik)	CFM 56	27	185	-	185	
B777 Uçak Tip (Pratik)	GE 90	29	168	-	168	
B787 Uçak Tip (Pratik)	GENx	18	100	1	101	
A320 Uçak Tip (Teorik+Pratik)	IAE V2500	17	220	-	220	
A330 Uçak Tip (Teorik+Pratik)	GE CF6	13	159	-	159	
A350 Uçak Tip (Teorik+Pratik)	RR TRENT XWB	12	152	3	155	
Toplam		336	2.737	43	2.780	253.282

Tablo 5: Part 147 Temel Eğitim Verileri

Eğitimin Türü/Grubu	Eğitim Sayısı	Katılımcı Sayısı		
		Şirket İçi	Şirket Dışı	Toplam
A1 Kategori Temel Eğitimi (Teorik)	1	-	7	7
B1.1 to B2 Kategori Hazırlık Eğitimi	1	-	5	5
BTM0013 Temel Mekanik Uçak Sistemleri Eğitimi	1	6	-	6
Toplam	3	6	12	18

Tablo 6: Part 147 Lisans Modül ve Tip Eğitim Sınavları

Sınavlar	Katılımcı Sayısı		
	Şirket İçi	Şirket Dışı	Toplam
Lisans Modül Sınavları	7.116	331	7.447
Tip Eğitim Sınavları	9.164	302	9.466
Toplam	16.280	633	16.913

Tablo 7: Bireysel Gelişim Eğitimleri

Eğitimin Türü/Grubu	Eğitim Sayısı	Katılımcı Sayısı
Kişisel Gelişim Eğitimleri	38	539

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

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 SABİHA 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

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 36 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 A300	+	-
	Airbus A310	+	+
	Airbus 320 Family (CEO & NEO)	+	+
	Airbus A330	+	+
	Airbus A340	+	+
Boeing	Airbus A350	-	+
	Boeing 737 Classic	+	-
	Boeing 737 (NG & MAX)	+	+
	Boeing 747-8	-	+
	Boeing 757	-	+
	Boeing 767	+	+
	Boeing 777	+	+
Gulfstream	Boeing 787	+	+
	Gulfstream G IV Series	+	+
	Gulfstream GV-SP Series	+	+
Bombardier	Gulfstream GIV-X Series	+	+
	Bombardier CL-600	+	+
Cessna	Cessna 560	-	+
	Cessna 172	+	+
	Diamond DA40/DA42	+	+

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

İniş Takımı Modelleri	Kabiliyet
Airbus A320 CEO/NEO*	+
Airbus A330	+
Airbus A340	+
Boeing 737 NG/MAX*	+
Boeing 777-300ER	+

* in progress

KOMPONENT BAKIM FAALİYETLERİ VE BAKIM SAYILARI

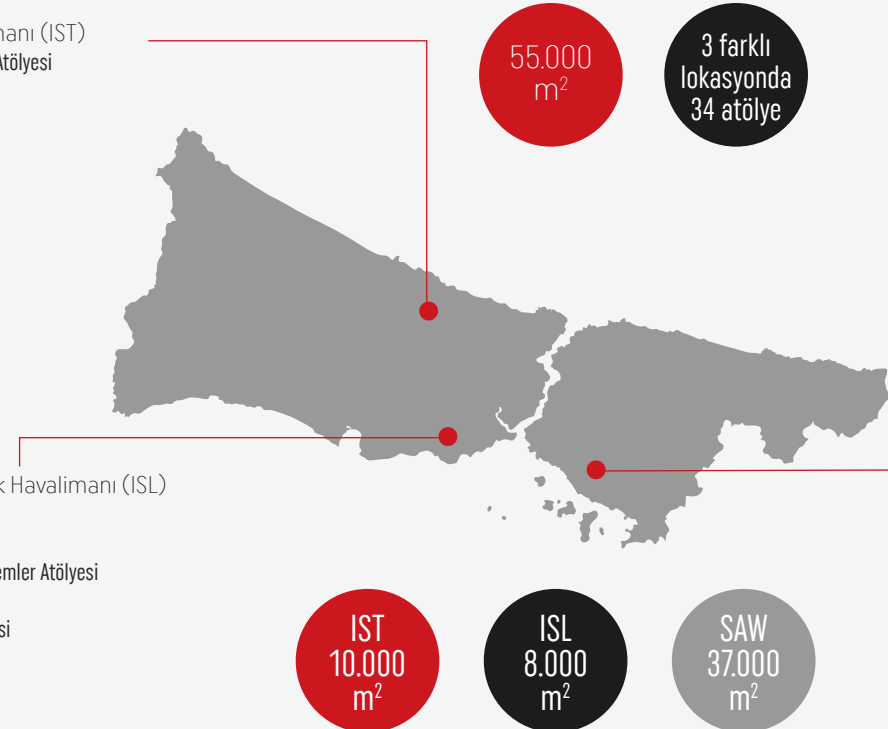
KOMPONENT BAKIM FAALİYETLERİ

Komponent bakım - onarım ve test faaliyetleri; her biri bakım yaptığı komponent grubunda uzman olan atölyelerde gerçekleştirilmektedir.

ATÖLYE YERLEŞKE DAĞILIMI

İstanbul Havalimanı (IST)
• Konteyner & Palet Atölyesi

İstanbul Atatürk Havalimanı (ISL)
• Motor Atölyesi
• Motor Test Cell
• Makine ve Özel İşlemler Atölyesi
• Fren Atölyesi
• Uçak Lastik Atölyesi
• Trolley Atölyesi



İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı (SAW)

- Harness Atölyesi
- IDG&GEN Atölyesi
- IFE Atölyesi
- Kalibrasyon Laboratuvarı
- Radyo Atölyesi
- Aletler Atölyesi
- ATE Atölyesi
- Akü Atölyesi
- Elektrik Atölyesi
- Galley Atölyesi
- APU Atölyesi & APU Test Cell
- Yakıt Atölyesi
- Hidrolik Atölyesi
- Pnömatik & Sanitary Atölyesi
- Slide Atölyesi
- Oksijen Atölyesi
- İniş Takımları Atölyesi
- Makine Atölyesi
- Metal Kaplama Atölyesi
- Özel İşlemler Atölyesi
- Mekanik Atölyesi
- Elektromekanik Atölyesi
- Fren Atölyesi
- Uçak Lastik Atölyesi
- Kaynak & Plazma Sprey Atölyesi

Komponent bakım faaliyetlerine ek olarak Makine, Kaynak & Plazma Sprey, Özel İşlemler ve Metal Kaplama Atölyelerinde;

- CNC işleme,
- Torna ve tesviye işlemleri,
- Hassas taşlama,
- Elektrolit kaplama,
- Shotpeening ve glassbead peening işlemleri gerçekleştirilmektedir.

Ayrıca uçak ve komponent bakımında kullanılan kalibrasyonlu ölçü aletlerinin kalibrasyon işlemleri, 11 ana kapsam ve 121 alt kapsamda hizmet veren, TÜRKAK akredite kalibrasyon laboratuvarında yapılmaktadır.



ÜRETİM SAYILARI

2021 yılında 1.2 milyon adam saat üretimi ve %88 kapasite kullanımı ile toplam 90.000 komponentin bakımı yapılmıştır.

216 leg iniş takımı bakımı ve 99 motor testi yapılmış, 29.000 kalibrasyonlu takımın kalibrasyon işlemleri gerçekleştirilmiştir.

YENİ KABİLİYET KAZANIMLARI

Kabiliyette olmayan ve yıllık yurt dışı bakım tutarı 8.9 milyon ABD doları olan 2.244 parça numarası kabiliyete alınmıştır.

ULUSLARARASI MÜŞTERİLERİMİZ



Kıta	Bölge	Ülke	Müşteri
Afrika	Afrika	Cezayir	AIR ALGERIA
Afrika	Afrika	Fas	AIR ARABIA MAROC
Afrika	Afrika	Fas	ROYAL AIR MAROC
Afrika	Afrika	Libya	AFRIQYAH AIRWAYS
Afrika	Afrika	Mısır	AIR ARABIA EGYPT
Afrika	Afrika	Mısır	EGYPT AIR
Afrika	Afrika	Mısır	NILE AIR
Afrika	Afrika	Tunus	TUNIS AIR
Asya	Asya	Afganistan	ARIANA AFGAN AIR
Asya	Asya	Afganistan	KAM AIR
Asya	Asya	Bangladeş	US-BANGLA
Asya	Asya	Çin	CHINA SOUTHERN AIRLINES
Asya	Asya	Çin	HAINAN AIRLINES
Asya	Asya	Endonezya	CITILINK INDONESIA (GARUDA)
Asya	Asya	Endonezya	GMF AERO ASIA
Asya	Asya	Güney Kore	ASIANA
Asya	Asya	Güney Kore	KOREAN
Asya	Asya	Hindistan	AIR INDIA
Asya	Asya	Hindistan	INDIGO
Asya	Asya	Hindistan	SPICEJET LIMITED
Asya	Asya	Hindistan	TATA SIA AIRLINES LTD
Asya	Asya	Hong Kong	AVRO GLOBAL LIMITED
Asya	Asya	Madagaskar	AIR MADAGASCAR
Asya	Asya	Pakistan	AIR BLUE LIMITED
Asya	Asya	Pakistan	PAKISTAN INTERNATIONAL AIRLINES
Asya	Asya	Pakistan	SERENE AIR
Asya	Asya	Singapur	SINGAPORE AIRLINES
Asya	Asya	Sri Lanka	SRILANKAN AIRLINES
Asya	Orta Doğu	BAE	AIR ARABIA (SHARJAH) LLC
Asya	Orta Doğu	BAE	AIR ARABIA ABU DHABI
Asya	Orta Doğu	BAE	EMIRATES
Asya	Orta Doğu	BAE	ETIHAD AIRWAYS
Asya	Orta Doğu	BAE	ROYAL JET
Asya	Orta Doğu	Bahreyn	GULF AIR
Asya	Orta Doğu	Irak	FLY BAGHDAD
Asya	Orta Doğu	İsrail	ISRAIR AIRLINES
Asya	Orta Doğu	Katar	QATAR AIRWAYS(Q.C.S.C)
Asya	Orta Doğu	Kuveyt	ALAFCO
Asya	Orta Doğu	Kuveyt	JAZEERA AIRWAYS
Asya	Orta Doğu	Kuveyt	KUWAIT AIRWAYS
Asya	Orta Doğu	Suudi Arabistan	FLYNAS (NAS AIR)
Asya	Orta Doğu	Suudi Arabistan	SAUDIA AIRLINES
Asya	Orta Doğu	Umman	OMAN AIR
Asya	Orta Doğu	Ürdün	JORDAN AVIATION
Asya	Orta Doğu	Ürdün	ROYAL JORDANIAN AIRLINES
Avrupa	Avrupa	Almanya	DEUTSCHE LUFTHANSA AG

Kıta	Bölge	Ülke	Müşteri
Avrupa	Avrupa	Almanya	EAT LEIPZIG
Avrupa	Avrupa	Almanya	TUI AIRLINES BELGIUM
Avrupa	Avrupa	Arnavutluk	AIR ALBANIA SHPK
Avrupa	Avrupa	Bulgaristan	BH AIR
Avrupa	Avrupa	Çekya	CSA TECHNICS A.S.
Avrupa	Avrupa	Fransa	AIRBUS
Avrupa	Avrupa	Fransa	AIR FRANCE
Avrupa	Avrupa	Fransa	HSBC
Avrupa	Avrupa	Fransa	TRANSAVIA AIRLINES
Avrupa	Avrupa	Hollanda	KLM ROYAL DUCTH AIRLINES
Avrupa	Avrupa	Hollanda	TRANSAVIA AIRLINES
Avrupa	Avrupa	İngiltere	BRITISH AIRWAYS
Avrupa	Avrupa	İngiltere	EASYJET
Avrupa	Avrupa	İrlanda	AIR LEASE CORPORATION
Avrupa	Avrupa	İrlanda	AVOLON
Avrupa	Avrupa	İrlanda	CDB
Avrupa	Avrupa	İrlanda	EIRTRADE
Avrupa	Avrupa	İrlanda	GECAS
Avrupa	Avrupa	İrlanda	ICBC
Avrupa	Avrupa	İrlanda	RYANAIR DAC
Avrupa	Avrupa	İspanya	EVELOP AIRLINES S.L.
Avrupa	Avrupa	İspanya	IBERIA
Avrupa	Avrupa	İsviçre	EDELWEISS AIR AG
Avrupa	Avrupa	İsviçre	SWISS
Avrupa	Avrupa	Macaristan	WIZZ AIR
Avrupa	Avrupa	Norveç	NORWEGIAN
Avrupa	Avrupa	Romanya	TAROM
Avrupa	Avrupa	Sırbistan	AIR SERBIA
Avrupa	CIS	Azerbaycan	AZERBAIJAN AIRLINES
Avrupa	CIS	Estonya	MAGNETIC MRO
Avrupa	CIS	Kazakistan	AIR ASTANA JSC
Avrupa	CIS	Rusya Fed.	AZUR AVIATION
Avrupa	CIS	Rusya Fed.	IKAR
Avrupa	CIS	Rusya Fed.	JSC AEROFLOT-RUSSIAN AIRLINES
Avrupa	CIS	Rusya Fed.	JSC AIR COMPANY YAKUTIA
Avrupa	CIS	Rusya Fed.	NORDWIND AIRLINES
Avrupa	CIS	Rusya Fed.	POBEDA AIRLINES LLC.
Avrupa	CIS	Rusya Fed.	YAMAL AIRLINES
Avrupa	CIS	Tacikistan	SOMON AIRLINES
Avrupa	CIS	Türkmenistan	TURKMENISTAN AIRLINES
Avrupa	CIS	Ukrayna	UKRAINE INTERNATIONAL AIRLINES
K. Amerika	Amerika	ABD	AAR
K. Amerika	Amerika	ABD	GLOBAL EAGLE (ANUVU)
K. Amerika	Amerika	ABD	KALITTA AIR
K. Amerika	Amerika	ABD	OCEAN AIR, INC.
K. Amerika	Amerika	ABD	THE BOEING COMPANY

YURT İÇİ MÜŞTERİLERİMİZ

Yurt İçi Müşteriler

ACT Airlines	Türk Hava Yolları A.O.
Amac Aerospace	THY Uçuş Eğitim Akademisi
ATS Team	TEC PW Motor Bakım Merkezi
Corendon Airlines	TNC Nacelle Center
Freebird Airlines	TCI Cabin Interior
MNG Airlines	TSI Seats
MNG Jet	Cornea
My Technic	THY OPET
Pegasus Hava Yolları	Genel Havacılık
Prima Aviation	ACM Air
Sun Express Hava Yolları	ATP Air
Tailwind Airlines	BON Air
TUSAŞ	Körfez Havacılık
ULS Hava Yolları	Zorlu Air
	Rec Havacılık

İMZALANAN ANLAŞMALAR

Hat Bakım

2021 yılında 37 ülkeden 65 şirkete hat bakım hizmeti verilmiştir.

A - B Bakım

Türk Hava Yolları A.O.
Condor Airlines
Jazeera Airways

C-D Bakım

Türk Hava Yolları A.O.	Zafer Havacılık
IndiGo	CDB Leasing
Nordwind	ATP Havacılık
Tunisair	Ciner Havacılık
Air Blue	Körfez Havacılık
Sun Express Hava Yolları	REC Havacılık
Pegasus Hava Yolları	MNG Hava Yolları
DAE Leasing	BOC Aviation
SASOF Leasing	Alafco
Air Albania	IKAR
Shino Aviation	Carlyle Aviation
Flap Air Charter	Vistara
AVOLON Leasing	Kuwait Airways
AMCK/HOWTH Leasing	Jackson Square Aviation
Zorlu Air	Israir

Diğer Uçak Bakım Hizmetleri

2021 yılında 28 ülkeden 66 şirkete A-B-C-D Bakımları dışında kalan diğer uçak bakım hizmetleri (teslim, S bakımı, boya, parking-storage vb.) sunulmuştur.

Motor Bakım

Türk Hava Yolları A.O.
TEC PW Motor Bakım Merkezi
GE Engine Services
Alafco Leasing
Air Lease Corporation
SASOF Leasing

APU Bakım

Türk Hava Yolları A.O.
Saudia Airlines
Sun Express Hava Yolları
Spectre Air Capital LLC

İniş Takımı Bakım

Türk Hava Yolları A.O.	Air Asia India
IndiGo	Azur Air
Sun Express Hava Yolları	Nordwind
Pegasus Hava Yolları	Corendon Airlines
Spicejet Limited	Savunma Sanayii Başkanlığı
Kam Air	Spectre Air Capital LLC
Somon Air	GA Telesis
The Boeing Company	Israir

Lastik-Fren Bakım

2021 yılında 9 ülkeden 13 şirkete lastik - fren bakım hizmeti sunulmuştur.

Komponent Pool

2021 yılında 20 ülkeden 28 şirkete komponent pool (PBH) hizmeti sunulmuştur.

Komponent Bakım

2021 yılında 44 ülkeden 125 şirkete komponent bakım hizmeti sunulmuştur.

Mühendislik

2021 yılında 6 ülkeden 11 şirkete mühendislik hizmeti sunulmuştur.

UÇAK BAKIM SAYILARI

BAKIM SAYILARI	THY A.O.	3RD PARTY
	2021	2021
A + L	2.413	79
B	22	-
C	98	41
D	-	3
S	22	3
PAINT	52	32
Toplam	2.607	158

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
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	2.607
3rd Party	52	60	53	55	115	110	85	117	353	128	66	115	107	103	103	158
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	2.765

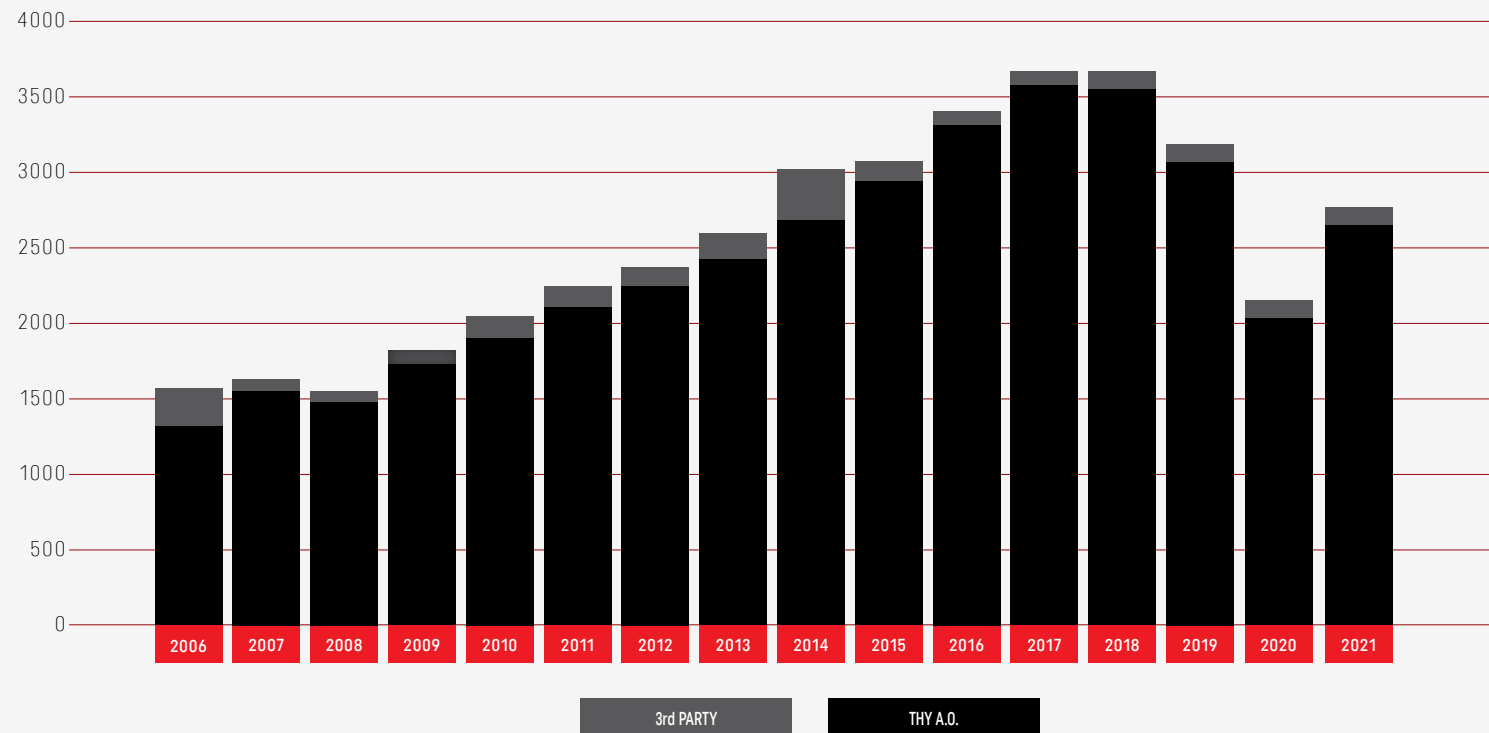


İSTANBUL HAVALİMANI UÇAK BAKIM MERKEZİ PROJESİ

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 (Konteynir Atölyesi), Destek Atölyeleri Binası, Cargo Forward Base (CFB) Binasındaki Depo Birimi, Aritma 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, 60.000 m² kapalı alanıyla Türkiye'nin en büyük hangarı konumundadır. 3 geniş gövde ve 6 dar gövde uçağa aynı anda hizmet verebilme kapasitesiyle de dünyanın en büyük MRO hangarlarından birisi olmuştur. C/D Hangarları, 140 m x 300 m ölçülere sahip ve en yüksek noktası 45,60 metre olarak inşa edilmiştir. Hangar inşaatında 13.000 ton çelik kullanılmıştır. Güneş ışığından faydalanarak enerji tasarrufu sağlanması için hangar ceplerinde ve çatısında yarı geçirgen polikarbonat paneller kullanılan hangarlar, bu yönüyle de çevre dostu bir uçak bakım ve onarım merkezi niteliğindedir.





TURKISH ENGINE CENTER

Pratt&Whitney ile ortak olarak kurulan Turkish Engine Center (TEC), Covid-19 pandemisinin havacılık sektörüne olumsuz etkisinin devam etmesine rağmen, iş hacmini büyüterek 2021 senesini oldukça verimli geçirmiştir.

Pandemi önlemleri sayesinde üretim kesintisiz olarak devam etmiştir. 2021 senesi içerisinde 100 adet motor teslim edilmiştir. Söz konusu 100 motorun 42 tanesi "3rd party" müşterilere aittir. Mevcut 3rd party müşteri portföyüne yeni müşteriler de eklenmiştir.

TEC, operasyona başladığı 2010 yılından itibaren bakımını tamamladığı 1000. motoru temmuz ayında teslim etmiştir. TEC, Ağustos 2021'de Türk Hava Kuvvetlerimize ait Barış Kartalı Uçağı'na takılı CFM56-7B27A motorunu teslim ederek ilk askeri motor bakımını gururla tamamlamıştır.

2021 yılı içerisinde iç tamir kabiliyetlerinin artırılması kapsamında, tamir atölyesine gelen yeni ekipmanların ve tezgahların yerleştirilmesine ve tamir atölyesinin yeniden düzenlenmesi projesine devam edilmiştir. TEC, pandemiye rağmen yeni yatırım projelerini sürdürmüş ve ek istihdam imkanları yaratmıştır.

Bunun yanında 2021 yılında mühendislik, kalite ve verimlilik geliştirme projeleri sürdürülmüştür. TEC, dijital fabrika ve bakımda otomasyon hedefleri çerçevesinde, otomatik torklama sistemini hayata geçirmiştir. 2021'de V2500 motorlarında özel tamir-bakım onarım lisans anlaşması çerçevesinde, Türk Hava Yolları ve 3rd party müşterilere motor bakım hizmeti verilmeye devam edilmiştir.

Yüksek kalite standartlarında üretim gerçekleştiren TEC, 2021'de Kalite Yönetim Sistemi EN9110:2018, AS9110C sertifikasını almıştır.

TURKISH NACELLE CENTER

TURKISH NACELLE CENTER

Collins Aerospace ile ortaklık olarak kurulan Turkish Nacelle Center'da, 2021 yılında da Covid-19 pandemisinin etkisi hissedilmiş olup, gerçekleştirilen hizmet üretimi 347 adet bakım (317 adedi ana komponent olmak üzere) ile bir önceki yıla göre % 27,5 oranında artış gerçekleşmiştir. Şirket, 2021 yılında gelirini bir önceki seneye oranla % 35 arttırmış ve THY filosu dışında kalan satış oranını % 76 olarak gerçekleştirmiştir.



TURKISH CABIN INTERIOR

TAI ile ortaklık olarak kurulan ve Sabiha Gökçen Tesislerimizde bulunan bir diğer iştirakimiz 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 katalogta yer alan 4 üretici firmadan birisi olma başarısını göstermiştir.

2021 yılında Enerjet firması ile 40, TUSAŞ ile de 4 uçaklık Linefit projesi için anlaşılmış ve kabin içi ürünlerin tasarım ve üretimi noktasında bu firmaların tedarikçisi olunmuştur. Bu yıl içinde Widebody uçaklarda Miscellaneous Monument tasarımı ve üretimi konusunda Global Offerable statüsü kazanarak B767, B777 ve B787 uçaklarında Boeing ile iş hacmini ve kapsamını artırmıştır. Şimdiye kadar toplamda 667 ShipSet Galley ve Monumet siparişi alan ve bu siparişlerden şu ana dek 223 tanesinin üretimini ve sevkiyatını gerçekleştiren TCI için 2021 yılı, 21 ünite (7 Ship Set) Galley ve 51 ünite (25 ShipSet) Monument üretimi ve sevkiyatı ile tamamlanmıştır.



TSI AVIATION SEATS

Assan Hanil ortaklığı ile 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. Türkiye'nin İstanbul ve Amerika Birleşik Devletleri'nin Seattle şehirlerinde, tasarım, mühendislik, imalat ve Ar-Ge yeteneklerine sahip iki üretim tesisine sahiptir. İki lokasyondaki toplam çalışan sayısı 140'tır. Halihazırda 50.000 koltuk üretim kapasitesine sahip olan TSI Seats, 2023 itibarıyla kapasitesini 100.000 adede çıkarmayı hedeflemektedir.

2021 yılında, Airbus'ın A321 ve A350 uçak projeleri ile Boeing'in B787 ve B737 MAX projelerine dahil olan toplam 29 uçak için koltuk teslimi gerçekleştirilmiştir. Airbus ve Boeing tarafından onaylanmış koltuk tedarikçisi olarak, tüm global hava yollarının uçak koltuğu ile alakalı açtığı ihalelere katılmaktadır.

AnadoluJet'in filosuna kattığı 17 adet B737-800 tipi uçak için yapılan retrofit anlaşması neticesinde TSI Seats tarafından üretilen yerli ve milli Eles S model ekonomi sınıf koltukların teslimatları 2021 yılında tamamlanmıştır. TSI Seats'in hava yolu şirketleri için büyük önem arzeden yakıt tasarrufunu göz önünde bulundurarak tasarladığı Eles S model ekonomi sınıf koltuklar hafiflikleri ile öne çıkmaktadır.

TSI Seats'in dar ve geniş gövde uçaklar için ürettiği Epianka koltuğu, Boeing'ten B787 Dreamliner model uçak siparişi veren hava yollarının koltukları görerek deneyimlemesi için kurulan ve koltuk tedarikçilerinin ürünlerinin yer aldığı Seattle'daki Boeing AIC'de, (Uçak Entegrasyon Merkezi) Mayıs 2021'den itibaren sergilenmeye başladı. Böylece TSI Seats markası ve ürünleri, tüm global hava yollarına görünür olma imkanını genişletti.

2022 yılındaki hedeflerimiz arasında, var olan koltukların sertifikasyon süreçlerini başarıyla tamamlamak, yeni koltuk tasarımları için pazardaki ihtiyaçlara yönelik inovatif ve efektif çözümleri hayata geçirmek ve farklı ulaşım pazarlarındaki potansiyelleri değerlendirmek yer almaktadır.



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 2020 yılında, pandemi döneminde yaşadığı personel kayıplarını hızlı bir şekilde telafi ederek 2021 yılında devam eden Airbus A320 NEO ve Airbus A350 Linefit projelerinde büyük tasarım değişiklikleri ile gelişen teknolojiye ayak uydurarak önemli yol kat etmiştir. Bununla birlikte ürün yelpazesine son olarak eklediği 'Portable Wireless IFE' ürününün ilk satış anlaşmasını imzalamış ve potansiyel birçok müşteri ile görüşmelerini devam ettirmektedir.

Pandemi süreciyle birlikte, pazarda talep artışı görülen uçak içi internet sistemleri için yerli ve yabancı bir çok paydaş ile görüşerek çalışmalarını tamamlamış, müşterilerine alternatif teklifler sunma noktasına gelmiştir.

MÜHENDİSLİK FAALİYETLERİ

Hizmet Adı	2020	2021
Ad Değerlendirme	244	259
Servis Yayını Değerlendirme	4935	5418
EOCS	373	964
TBF	24	48
Bakım Kartı	751	872
Bakım Programı Revizyonu	30	30
TYE	1130	1408
Occurrence Report Analizi	601	960
FUR	3877	2673*

* Fur sayısındaki düşüşün sebebi; 2021 yılında çalışılan FUR'ların kompleksitelerinin 2020 yılına göre yüksek olmasıdır.

Mühendislik Başkanlığınca koordine edilen ve yapılan başlıca önemli faaliyetler:

- SAFA/SACA (Safety Assessment of Foreign/Community Aircraft) denetlemelerinin kontrol maddelerinden biri olan uçak gövdesi üzerindeki zorunlu plakartların hasar tespiti ve giderilmesi için tüm uçak tiplerinde detaylı analizler yapılarak problemler tespit edilmiş ve problemler periyodik kontrolü/değişimi için sistem oluşturulmuştur. THY A.O. filosu için uygulamaya başlanmış ve problemlerin asgariye indirilmesi sağlanmıştır.
- Farklı filolarda, farklı ömür değerlerine sahip aynı parça numaralı komponentlerin takip yöntemi konusunda çalışma grubu kurulması koordine edilerek, analizler yapılmıştır. Yapılan çalışmalar sonucunda bakım programları ve Trax sistemi için kapsamlı bir güncelleme çalışması yapılarak sistematik bir çözüm gerçekleştirilmiştir.
- 4 adet A321Neo uçağının teslimi sonrası yerli ve milli firmamız TS'nin üretmiş olduğu koltukların montaj süreci organize edilmiş ve proje başarı ile tamamlanmıştır.
- Eski operatörü Ryanair olan 5 Adet 737 NG model kiralık uçağın Anadolujet'e geçişi kapsamında koltuk değişimi ve Windscreen takımı modu tamamlanmıştır.
- THY A.O.'nun artan kargo taleplerini karşılamak için 2 adet A330 model uçağın kabin içerisinde kargo taşınmasına yönelik dönüşüm projesi ve ilgili revizyonların uçaklara uygulanması süreçleri koordine edilmiş ve proje başarı ile tamamlanmıştır.
- 777 uçaklarında AD gereği uygulanan, bulgu potansiyeli yüksek ve bulgu durumunda uçağın uzun bakımda kalmasına neden olan ve yüksek tamir maliyetlerine yol açan tekrarlı bakımları sonlandıracak "Under Wing Longeron" modifikasyonu 2021 senesi içinde 33 uçak için koordine edilmiş ve başarıyla tamamlanmıştır.
- 737NG filusunda yüksek operasyonel ve bakım maliyetlerine yol açan kokpit cam hasarlarıyla ilgili olarak tüm müşterilerdeki arıza/olay kayıtları detaylı olarak incelenerek bakım ve operasyonel maliyetlerin düşürülmesi amacıyla fizibilite çalışması yapılmış, müşterilere belirlenen sürede planlı komponent değişimi için tavsiyelerde bulunulmuştur.
- Reading Light Makaron, A330F Net Assy, Name Plate Installation, Strecher Installation, Dustbin Installation, New ELT Installation, Portable Fire Ext. Installation vb. gibi muhtelif konularda yaklaşık 50 minor Part 21 projesi tamamlanmıştır.
- VIP filodaki operasyonun esnek yürütülebilmesi için tüm uçak ve motor tiplerinde 3 güne kadar uygulanması gereken Aircraft Maintenance Manual (AMM) Parking tasklarının gözden geçirilmesi ve sadeleştirilmiş özel bir paket oluşturulması yönünde çalışmalar yapılmıştır.
- TT Testcell kalibrasyonundaki hatadan dolayı TEC tarafından hatalı Engine Pressure Ratio (EPR) Class ile servise verilerek 80 ila 325 pound arasında eksik itki üretmekte olan 125 adet THY motoru ile ilgili inceleme ve düzeltici işlem çalışmalarına teknik destek verilmiştir.
- A350 TrentXWB motorlarında ömürlü parçaların uçuş dinamiklerine göre belirlenmesinde kullanılan DACs sisteminin bakım sistemimize uyumu için yürütülen proje kapsamında motoru limitleyen cycle değerinin aktarımı başarı ile tamamlanmış olup motor alt parçalarının ömür değerlerinde benzer bir şekilde aktarımı için çalışma başlatılmıştır.
- CFM56-7B motorları için 27 Temmuz 2021 tarihinde imzalanan Material Service Agreement (MSA) anlaşmasının yenilenmesi sürecine teknik destek verilmiştir.
- 737NG uçak satış projesi kapsamında; satılan/satılması planlanan uçaklar için satılacak motorlar belirlenmiştir.
- Teknik destek sağlanan APS3200 Auxiliary Power Unit (APU) tipi New APU Exchange anlaşması imza aşamasına gelmiştir.
- THY A.O.'ya ait 737MAX uçaklarının stokaja alma, stokajdan çıkarma ve servise verme işlemlerinin koordinasyonunun sağlanması amacıyla "737MAX Servise Dönüş Ekibi" kurulmuştur. Stokaja alma işlemlerini gerçekleştirmek için Boeing ve Komponent/Motor/APU üreticilerinin önerileri doğrultusunda bakım prosedürleri oluşturulmuştur. Stokaj esnasındaki bakım işlemleri gelişmelere göre sürekli güncel tutulan bakım prosedürleriyle yaklaşık 2 yıldır devam ettirilmektedir. Boeing'in yayınladığı dokümanlar, FAA ve EASA'nın talimatları Servise Dönüş Ekibi koordinasyonunda ilgili birimlerce değerlendirilerek 737MAX Servise Dönüş Bakım Paketi oluşturulmuştur.
- Parking /Storage konumundaki uçakların yüksek rüzgar hızına karşı ne kadar yük ile kaç knot dayanabileceğine dair tüm filolar için hesaplamalar yapılmıştır. THY A.O. tarafından talep edilen filolar için gereği yerine getirilmiştir.
- Covid-19 pandemi döneminde operasyondan çekilmek zorunda kalınan THY A.O. uçaklarının stokaj alma işlemleri yapılmış, 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 otoritelerin 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.
- THY A.O.'nun iade ettiği uçaklarına Uçuşa Elverişlilik Gözden Geçirme işlemi gerçekleştirilmiştir.
- 104 dar gövde Airbus ve Boeing uçağına internet sistemi takılması projesinin uygulaması 4x 737-800 uçağı ile 1x A320-200 konfigürasyonunda

tamamlanmıştır. İlgili uygulamalar devam etmektedir.

- Panasonic IFE sistemine sahip 130 Airbus ve Boeing uçaklarının 3G Cell Modem'lerinin, Enhanced 4G Cell Modem'lere yükseltilmesi ve Global Communications Suite (GCS) Gate-to-Gate fonksiyonunun (yerde internet kullanma) aktif edilmesi projesi kapsamında Airbus ve Boeing geniş gövde uçaklarında 15, dar gövdede ise 25 uçağına uygulama tamamlanmıştır. Bu modifikasyon ile yolcular uçaklarda sunulan internet hizmetini uçak yerdeyken kullanabileceklerdir.
- JMJ ve JMK uçaklarının IFE sisteminin sökülerek yerine Cornea IFE sistemi takılması projesi kapsamında teknik şartname hazırlanmış ve firmada gelen teklif değerlendirilmiş, TT P21 - TT Mühendislik - THY A.O. arasında ön toplantılar icra edilmiştir.
- JRA-JRL arası 7 uçağına uygulanacak high density kabin modu kapsamında oluşacak IFE modları için TT P21 ve Panasonic ile teknik görüşmeler icra edilmiştir.
- Boeing 777, 10 Abrest modu kapsamında firmalardan alınacak teklifler için Teknik Şartame desteği sağlanmıştır. Çalışmanın devamı için THY A.O.'nun Supplemental Type Certificate (STC) Holder seçimi kararı beklenmektedir.
- TT ARGE ile yürütülen 12 uçaklık LED Reading light projesi için Teknik Başkanlık ile mali ve teknik onay görüşmeleri yapılmıştır. Projede mali onay alınmış olup üretilen ilk prototiplerin uçak üstü deneme çalışmaları koordine edilmiştir.
- FAA GPS Accuracy gerekliliği gereği Satellite-based Augmentation Systems Multi-Mode Receiver (SBAS MMR) kullanımı için toplamda 85 uçağı kapsayacak şekilde Airbus, Boeing firmalarındaki süreçleri başlatılmıştır. Aynı zamanda filoda kullanılmakta olan Collins ve Honeywell firmalarından bu uçaklarda kullanılmak üzere yeni MMR'lar için teklif istenmiştir.
- 13 adet kiralık 737NG uçağına Electronic Flight Bag (EFB) modu uygulanması kapsamında cable support çalışmasının planlaması tamamlanmış ve Engineering Coordination Sheet (ECOS) ile onay alınmıştır. Aynı mod kapsamında power outlet takılması çalışması için firmalardan teklifler alınmış, ECOS ile onaya sunulmuş ve TT P21'in seçilmesi ile malzeme siparişleri başlatılmıştır. TT P21'in yayın sürecini takiben TYE'ler peyderpey yayımlanmaktadır.
- Halon tipi Lavatory Fire Extinguisher'ların değişimi için uçak imalatçıları ile koordinasyon sağlanmış ve gerekli dökümantasyon değişiklikleri yapılmıştır. Uçak üzerinde fiziki değişimler için Engineering Order'lar hazırlanmıştır. VIP filo için ise, OEM harici bir firmadan hizmet alınarak değişimler dökümantasyon edilerek gerçekleştirilmiştir.
- 777-300ER uçakları için alınan yedek iniş takımı setinin teknik anlamda uygunluğu ve bakım dokümanlarının gerekli şartları sağladığına dair incelemesi yapılmıştır. Eksilerin ve uygunsuzlukların görüldüğü noktalarda satışı yapan firma ile iletişim kurularak problemler giderilmiştir.
- Overhaul'a gönderilen 777 iniş takımlarında yapılan işlemler incelenmiş ve anlaşma kapsamında faturalar kontrol edilmiştir.
- A320 FAM (Main Landing Gear) MLG Axle Harness Sleeve değişimi projesi kapsamında tamiri olmayan harnesslar için ARGE ve İnovasyon Başkanlığı ve ilgili atölye ile birlikte tamir prosedürü oluşturulmuştur.
- Bakım Programı'ndaki Maintenance Schedule süreçleri takibinin, revizyon çalışmalarının ve birimler arası onay mekanizmasının TTMS üzerinden yürütülerek gerekli belgelerin oluşturulmasına olanak sağlayan TTMP – MS MODULE projesi canlı ortama geçmiştir.
- Bakım Programı'nın komponente uygulanan TBR, TBO & LLP kontrol takibinin yapıldığı ve CMP/LLP süreçlerine destek sağlayan TTMP-CMP/LLP MODULE projesi canlı ortama geçmiştir.
- 787 uçaklarında farklı konfigürasyonlardaki Hardware ve Software bilgilerinin XML dosyasından sisteme yüklenmesi ve listelenmesini sağlayan aynı zamanda donanım ve yazılım değişiklikleri ile EO ilişkilendirmesini yaparak anlık güncellenmesini mümkün kılan LSW-787 projesi canlı ortama geçmiştir.
- Dokümanların değerlendirilip müşteriye iletilmesi sürecinin tek bir platform üzerinden yürütülmesi, ECOS oluşturma sürecinin sisteme entegre edilmesi ve TTMS platformuna taşınması, müşterinin TT MOD STANDARD'ını görebileceği tablonun oluşturulmasını mümkün kılan ve TTMS altındaki MCS isimli uygulamanın yerini alan MCS- TT MOD STANDARD projesi canlı ortama geçmiştir.
- Airbus uçakları için THY A.O. tarafından sağlanan XML dosyalarının parse edilmesi ve ortaya çıkan MEL verilerinin Trax ortamına yüklenmesi amacıyla kullanılmakta olan ADOC MEL Projesi canlı ortama geçmiştir.
- Airbus filolarında uçağına özelleştirilmiş bakım kartları üretmeyi amaçlayan (Standard Generalized Markup Language) SGML projesi canlıya alınmıştır ve Boeing filosunda ise pilot uygulamaya geçmek için hazırlıklar yapılmıştır.
- Şirket dokümanlarının belge isim ve dizin bilgilerinin taratılarak Marmara sunucusu veritabanından silinmesini sağlayan "BELGESİL Projesi" canlı alınmıştır.

2021 YILI AR-GE FAALİYETLERİMİZ

		Cabin Interior RFID Projesi	Vacuum Toilet Test Stand Modification Projesi		
Aircraft Engine Washing System - Faz 2 Projesi	Power Drive Unit Tester Projesi	Sedye Projesi	Drone Projesi	Li-Fi Projesi	Light Assy Projesi
Baby Bassinet Projesi	Roller Assy Projesi	Oven Projesi	Water Boiller Projesi	Hava Taksi Projesi	Uçuş Kontrol Bilgisayarı (UKB) Projesi
IMU Manyetometre - External Projesi	IMU Manyetometre - In-house Projesi	Datalink Projesi	Servo Projesi	Connectivity Projesi	Multiport Jack Unit Repair Projesi
Tiedown Certification Projesi	Door Hinge ve Latch Assembly Projesi	Escutcheon Projesi	Inner Pane Projesi	Waste Container Projesi	Kokpit Kamera Sistemi Projesi
Cam Software Kapsam Genişletme Projesi	Dataloader Software Kapsam Genişletme Projesi	A350 Media Server ve Loader Projesi	Yükselebilir Platformlara Sensör Takılması Projesi	Cockpit Power Outlet Installation Projesi	

2021 YILINDA TAMAMLANMIŞ AR-GE PROJELERİ VE ÜRÜNLERİ

Tamamlanmış Projeler (Ürünü)	Ürün Adı	P/N
B737-Air Transport Stretcher	TT Aircare Transport Stretcher	C0055-01
IDG Rotor Test Sistemi	IDG Rotor Test System	S046 004TK
İnsansız Hava Platformu	Ara Form	TT-HT-AF-0001
Mobil Arınc 429	Arınc429 Signal Generator Mobile	ASGM429-01
Multi Purpose Process Controller (MPPC)	Multi Purpose Process Controller	MPPC-01-TK
Conduction Cooled Server	Conduction Cooled ATR Box	C0050-01-00





MRO Middle East, BAE, 15-16 Haziran



MRO Europe, Hollanda, 20-21 Ekim



MRO Russia&CIS, Rusya, 15-16 Eylül



Dubai Airshow, BAE, 14-16 Kasım

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 2021 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 denetlemiştir.

Görüşümüze göre, ilişikteki konsolide finansal tablolar Grup'un 31 Aralık 2021 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 2021 tarihinde sona eren yılda Grup'un bu operasyonlarından elde ettiği hasılat tutarı 9.322.883.284 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 2021 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.

Konunun denetimde nasıl ele alındığı

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.

İlişkili taraf işlemleri

Grup'un 31 Aralık 2021 yılında sona eren yılda elde ettiği hasılatın büyük bir kısmı ilişkili taraflara verilen uçak bakım hizmetleri ve yapılan malzeme satışlarından oluşmaktadır.

31 Aralık 2021 tarihinde sona eren yılda Grup'un ilişkili taraflarına yaptığı satışların toplam tutarı 7.200.541.591 TL'dir ve toplam hasılatın %77'sini oluşturmaktadır. Aynı dönemde Grup ilişkili taraflarından 751.679.552 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 2.4.13 ve Not 8'de yer almaktadır.

Konunun denetimde nasıl ele alındığı

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 fiyatlamaların emsale uygun olup olmadığının değerlendirilmiştir.

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

4. 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.

5. 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 ihmal, 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 aşacağına 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 2021 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
İstanbul, 1 Mart 2022

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

İÇİNDEKİLER	SAYFA
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	6-63
NOT 1 GRUP'UN ORGANİZASYONU VE FAALİYET KONUSU	6
NOT 2 FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR	7-30
NOT 3 DİĞER İŞLETMELEDEKİ PAYLAR	30-31
NOT 4 NAKİT VE NAKİT BENZERLERİ	32
NOT 5 FİNANSAL YATIRIMLAR	32
NOT 6 KISA VE UZUN VADELİ BORÇLANMALAR	33-34
NOT 7 DİĞER FİNANSAL YÜKÜMLÜLÜKLER	34
NOT 8 İLİŞKİLİ TARAF AÇIKLAMALARI	35-36
NOT 9 TİCARİ ALACAKLAR VE BORÇLAR	37
NOT 10 ÇALIŞANLARA SAĞLANAN FAYDALAR KAPSAMINDA BORÇLAR	37
NOT 11 DİĞER ALACAK VE BORÇLAR	37-38
NOT 12 STOKLAR	38-39
NOT 13 PEŞİN ÖDENMİŞ GİDERLER VE ERTELENMİŞ GELİRLER	40
NOT 14 MADDİ DURAN VARLIKLAR	41-43
NOT 15 MADDİ OLMAYAN DURAN VARLIKLAR	43
NOT 16 KULLANIM HAKKI VARLIKLARI	44
NOT 17 TAHHÜTLER	44
NOT 18 KARŞILIKLAR, KOŞULLU VARLIK VE YÜKÜMLÜLÜKLER	44-45
NOT 19 ÇALIŞANLARA SAĞLANAN FAYDALAR	45-46
NOT 20 SERMAYE, YEDEKLER VE DİĞER ÖZKAYNAK KALEMLERİ	47-48
NOT 21 HASILAT VE SATIŞLARIN MALİYETİ	49
NOT 22 ARAŞTIRMA VE GELİŞTİRME GİDERLERİ, PAZARLAMA SATIŞ DAĞITIM GİDERLERİ VE GENEL YÖNETİM GİDERLERİ	49-50
NOT 23 ESAS FAALİYETLERDEN DİĞER GELİR VE GİDERLER	50
NOT 24 YATIRIM FAALİYETLERİNDEN GELİRLER VE GİDERLER	51
NOT 25 ÇEŞİT ESASINA GÖRE SINIFLANDIRILMIŞ GİDERLER	51
NOT 26 FİNANSMAN GELİRLERİ VE GİDERLERİ	51
NOT 27 DİĞER KAPSAMLI GELİR UNSURLARININ ANALİZİ	51
NOT 28 VERGİ VARLIK VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ	52-53
NOT 29 PAY BAŞINA KAZANÇ	54
NOT 30 DEVLET TEŞVİK VE YARDIMLARI	54
NOT 31 KUR DEĞİŞİMİNİN ETKİLERİ	54
NOT 32 YÜKSEK ENFLASYONLU EKONOMİDE RAPORLAMA	54
NOT 33 FİNANSAL ARAÇLARDAN KAYNAKLANAN RİSKLERİN NİTELİĞİ VE DÜZEYİ	55-61
NOT 34 FİNANSAL ARAÇLAR	62
NOT 35 BAĞIMSIZ DENETÇİ/BAĞIMSIZ DENETİM KURULUŞLARINDAN ALINAN HİZMETLERE İLİŞKİN ÜCRETLER	62
NOT 36 BİLANÇO TARİHİNDEN SONRAKİ OLAYLAR	63

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 TARİHİ İTİBARIYLA KONSOLİDE BİLANÇO
(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

	Dipnot Referansları	31 Aralık 2021	31 Aralık 2020
VARLIKLAR			
Dönen Varlıklar			
Nakit ve Nakit Benzerleri	4	97.051.019	96.459.821
Ticari Alacaklar		5.062.843.235	1.881.019.304
- İlişkili Taraflardan Ticari Alacaklar	8	3.998.673.930	1.507.040.837
- İlişkili Olmayan Taraflardan Ticari Alacaklar	9	1.064.169.305	373.978.467
Diğer Alacaklar		5.845.719	9.648.679
- İlişkili Taraflardan Diğer Alacaklar	8	466.521	582.136
- İlişkili Olmayan Taraflardan Diğer Alacaklar	11	5.379.198	9.066.543
Stoklar	12	7.399.874.376	4.476.614.981
Peşin Ödenmiş Giderler	13	177.231.636	73.568.898
Cari Dönem Vergisiyle İlgili Varlıklar	28	-	509.709
Diğer Dönen Varlıklar		4.491.906	3.198.225
TOPLAM DÖNEN VARLIKLAR		12.747.337.891	6.541.019.617
Duran Varlıklar			
Finansal Yatırımlar	5	1.485.025	1.485.025
Özkaynak Yöntemiyle Değerlenen Yatırımlar	3	849.110.010	474.635.930
Kullanım Hakkı Varlıkları	16	354.194.477	218.327.209
Maddi Duran Varlıklar	14	7.277.331.106	4.084.057.016
Şerefiye Dışındaki Maddi Olmayan Duran Varlıklar	15	188.862.184	90.744.460
Peşin Ödenmiş Giderler	13	15.346.540	17.295.268
TOPLAM DURAN VARLIKLAR		8.686.329.342	4.886.544.908
TOPLAM VARLIKLAR		21.433.667.233	11.427.564.525

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 TARİHİ İTİBARIYLA KONSOLİDE BİLANÇO

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

	Dipnot Referansları	31 Aralık 2021	31 Aralık 2020
YÜKÜMLÜLÜKLER			
Kısa Vadeli Yükümlülükler			
Diğer Finansal Yükümlülükler	7	37.775.480	22.056.100
Kısa Vadeli Borçlanmalar	6	-	450.723.513
Kiralama İşlemlerinden Kaynaklanan Yükümlülükler	6	49.126.741	25.274.028
Ticari Borçlar		1.575.501.436	751.103.335
- İlişkili Tarafalara Ticari Borçlar	8	276.356.153	226.598.678
- İlişkili Olmayan Tarafalara Ticari Borçlar	9	1.299.145.283	524.504.657
Çalışanlara Sağlanan Faydalar Kapsamında Borçlar	10	266.257.897	121.821.648
Diğer Borçlar		371.510.335	146.139.649
- İlişkili Tarafalara Diğer Borçlar	8	21.265.751	8.326.227
- İlişkili Olmayan Tarafalara Diğer Borçlar	11	350.244.584	137.813.422
Sözleşme Yükümlülükleri	13	1.890.163.102	973.734.484
- Mal ve hizmet satışlarından doğan sözleşme yükümlülükleri		1.654.757.703	886.765.050
- Diğer sözleşme yükümlülükleri		235.405.399	86.969.434
Dönem Karı Vergi Yükümlülüğü		210.270.915	-
Kısa Vadeli Karşılıklar		85.125.504	52.171.822
- Çalışanlara Sağlanan Faydalara İlişkin			
Kısa Vadeli Karşılıklar	18	43.715.047	25.920.708
- Diğer Kısa Vadeli Karşılıklar	18	41.410.457	26.251.114
Diğer Kısa Vadeli Yükümlülükler		5.063.917	11.814.575
TOPLAM KISA VADELİ YÜKÜMLÜLÜKLER		4.490.795.327	2.554.839.154
Uzun Vadeli Yükümlülükler			
Kiralama İşlemlerinden Kaynaklanan Yükümlülükler	6	265.414.306	180.140.489
Uzun Vadeli Karşılıklar		332.270.042	214.221.938
- Çalışanlara Sağlanan Faydalara İlişkin			
Uzun Vadeli Karşılıklar	19	332.270.042	214.221.938
Ertelenmiş Vergi Yükümlülüğü	28	1.554.451.335	531.481.214
TOPLAM UZUN VADELİ YÜKÜMLÜLÜKLER		2.152.135.683	925.843.641
Özkaynaklar			
Ana Ortaklığa Ait Özkaynaklar			
Ana Ortaklığa Ait Özkaynaklar		14.780.956.576	7.937.802.082
Ödenmiş Sermaye	20	960.850.000	960.850.000
Sermaye Düzeltme Farkları	20	84.081	84.081
Birikmiş Diğer Kapsamlı Gelir		11.277.523.098	4.743.768.380
- Kar veya zararda Yeniden Sınıflandırılmayacaklar	20	(81.587.162)	(24.822.786)
- Kar veya Zararda Yeniden Sınıflandırılacaklar	20	11.359.110.260	4.768.591.166
Kardan Ayrılan Kısıtlanmış Yedekler	20	177.945.589	152.000.655
Geçmiş Yıllar Karları	20	2.055.154.032	1.995.643.716
Net Dönem Karı	20	309.399.776	85.455.250
Kontrol Gücü Olmayan Paylar	20	9.779.647	9.079.648
TOPLAM ÖZKAYNAKLAR		14.790.736.223	7.946.881.730
TOPLAM YÜKÜMLÜLÜK VE ÖZKAYNAKLAR		21.433.667.233	11.427.564.525

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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 2021	1 Ocak - 31 Aralık 2020
KAR VEYA ZARAR			
Hasılat	21	9.322.883.284	6.222.681.038
Satışların Maliyeti (-)	21	(7.768.288.815)	(5.269.805.852)
BRÜT KAR		1.554.594.469	952.875.186
Genel Yönetim Giderleri (-)	22	(860.799.147)	(554.302.338)
Pazarlama ve Satış Giderleri (-)	22	(80.678.922)	(43.362.290)
Araştırma ve Geliştirme Giderleri (-)	22	(38.741.084)	(27.311.507)
TFRS 9 Uyarınca Belirlenen Değer Düşüklüğü Kazançları /(Zararları)	33	56.165.821	(151.593.904)
Esas Faaliyetlerden Diğer Gelirler	23	240.809.718	100.239.276
Esas Faaliyetlerden Diğer Giderler (-)	23	(47.548.951)	(24.091.769)
ESAS FAALİYET KARI		823.801.904	252.452.654
Yatırım Faaliyetlerinden Giderler	24	(1.706.369)	(1.638.020)
Özkaynak Yöntemiyle Değerlenen Yatırımların (Zarar)/ Kar Payları	3	83.187.766	8.839.535
FİNANSMAN GİDERİ ÖNCESİ FAALİYET KARI		905.283.301	259.654.169
Finansman Gelirleri	26	4.440.286	5.716.155
Finansman Giderleri (-)	26	(58.037.347)	(61.666.409)
SÜRDÜRÜLEN FAALİYETLER VERGİ ÖNCESİ DÖNEM KARI		851.686.240	203.703.915
Sürdürülen Faaliyetler Vergi Gideri		(541.585.085)	(118.396.978)
- Dönem Vergi Gideri	28	(241.617.168)	-
- Ertelenmiş Vergi Gideri	28	(299.967.917)	(118.396.978)
SÜRDÜRÜLEN FAALİYETLER DÖNEM NET KARI		310.101.155	85.306.937
Dönem Net Karının Dağılımı			
Kontrol Gücü Olmayan Paylar	20	701.379	(148.313)
Ana Ortaklık Payları		309.399.776	85.455.250
		310.101.155	85.306.937
DİĞER KAPSAMLI GELİRLER			
Kar veya Zararda Yeniden Sınıflandırılmayacaklar		(56.764.376)	(16.264.336)
Tanımlanmış Fayda Planları Yeniden Ölçüm Kayıpları, Vergi Öncesi	19	(70.955.470)	(20.851.713)
Tanımlanmış Fayda Planları Yeniden Ölçüm Kazançları, Vergi Etkisi	28	14.191.094	4.587.377
Kar veya Zararda Yeniden Sınıflandırılacaklar		6.590.517.714	1.472.801.944
Yabancı Para Çevrim Farkları		6.590.517.714	1.472.801.944
DİĞER KAPSAMLI GELİR		6.533.753.338	1.456.537.608
TOPLAM KAPSAMLI GELİR		6.843.854.493	1.541.844.545
Toplam Kapsamlı Gelirin Dağılımı			
Kontrol Gücü Olmayan Paylar	20	699.999	(148.313)
Ana Ortaklık Payları		6.843.154.494	1.541.992.858
		6.843.854.493	1.541.992.858

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE ÖZKAYNAKLAR DEĞİŞİM TABLOSU
(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

Ödenmiş Sermaye	Sermaye düzeltme farkları	Tanımlanmış Fayda Planları Birikmiş Yeniden Ölçüm Kazançları	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	Birikmiş Karlar	Kar veya Zararda Yeniden Sınıflandırılmayacak Birikmiş Diğer Kapsamlı Gelirler ve Giderler	
											Kar veya Zararda Yeniden Sınıflandırılmayacak Birikmiş Diğer Kapsamlı Gelirler ve Giderler	Zararda Yeniden Sınıflandırılmayacak Birikmiş Diğer Kapsamlı Gelirler ve Giderler
1 Ocak 2020 itibarıyla	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	6.398.857.785		
Sermaye artışı Transferler	-	-	-	-	27.093.825	-	-	-	6.179.400	6.179.400		
Toplam kapsamlı gelir	-	-	-16.264.336	1.472.801.944	-	-	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	7.946.881.730		
1 Ocak 2021 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	7.946.881.730		
Transferler	-	-	-	-	25.944.934	59.510.316	-85.455.250	-	-	-		
Toplam kapsamlı gelir	-	-	-56.764.376	6.590.519.094	-	-	309.399.776	6.843.154.494	699.999	6.843.854.493		
31 Aralık 2021 itibarıyla bakiyeler	960.850.000	960.850.000	-81.587.162	11.359.110.260	177.945.589	2.055.154.032	309.399.776	14.780.956.576	9.779.647	14.790.736.223		

Takip eden notlar, konsolide finansal tabloların tamamlayıcı parçasını oluşturur.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE NAKİT AKIŞLARI TABLOSU
(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

	Dipnot	1 Ocak- 31 Aralık 2021	1 Ocak- 31 Aralık 2021
İşletme Faaliyetlerinden Kaynaklanan Nakit Akışları			
Dönem Net Karı (Zararı) (+/-)	28	310.101.155	85.306.937
Dönem Net Karı Mutabakatı ile İlgili Düzeltmeler:			
Vergi (Geliri)/Gideriyle İlgili Düzeltmeler (+/-)	28	510.238.832	119.878.290
Finansman Gideriyle İlgili Düzeltmeler (-)	26, 19	30.100.175	29.845.771
Faiz Gelirleriyle İlgili Düzeltmeler (-)	26, 19	(4.440.286)	(5.716.155)
Gerçekleşmemiş Yabancı Para Çevrim Farklarıyla İlgili Düzeltmeler		3.568.018.999	682.077.116
Stoklardaki Azalışlar (Artışlar) ile İlgili Düzeltmeler (+/-)		(3.469.389.361)	(1.191.417.550)
Ticari Alacaklardaki Azalışlar (Artışlar) ile İlgili Düzeltmeler		(1.038.266.995)	(275.203.932)
Faaliyetler ile İlgili Diğer Alacaklardaki Azalışlarla İlgili Düzeltmeler (+/-)	(9.692.271)	(21.666.291)	(104.567.618)
Ticari Borçlardaki Artışlar (Azalışlar) ile İlgili Düzeltmeler (+/-)		138.728.717	50.668.095
Faaliyetler ile İlgili Diğer Borçlardaki Artışlarla İlgili Düzeltmeler (+/-)	248.632.439	118.773.084	(1.823.887)
Sözleşme Yükümlülüklerindeki Artışlar (Azalışlar) ile İlgili Düzeltmeler (+/-)	6	72.074.899	75.041.911
Amortisman ve İtfa Giderleriyle İlgili Düzeltmeler	12, 14, 15, 16	1.134.292.063	877.660.947
Değer Düşüklüğü (İptali) ile İlgili Düzeltmeler (+/-)	12	69.198.001	18.214.848
Karşılıklarla İlgili Düzeltmeler	19, 33, 18	22.739.745	157.339.962
Maddi ve Maddi Olmayan Duran Varlıkların Elden Çıkarılmasından Kaynaklanan Kayıplar (Kazançlar) ile İlgili Düzeltmeler (+/-)		7.550.626	2.105.932
İştiraklerin Dağıtılmamış Zararları / (Karları) ile İlgili Düzeltmeler	3	(83.187.766)	10.785.278
Dönem Net Karı (Zararı) Mutabakatlarıyla İlgili Diğer Düzeltmeler (+/-)		1.187.340.822	644.643.354
Faaliyetlerden Kaynaklanan Net Nakit Akışı (+/-)		1.497.441.977	729.950.291
Vergi İadeleri (Ödemeleri) (+/-)		(148.322.481)	(509.709)
Diğer Nakit Girişleri (Çıkışları) (+/-)		(4.882.042)	(270.991.57)
İşletme Faaliyetlerinden Kaynaklanan Net Nakit Akışı (+/-)		1.344.237.454	702.341.425
	14	(534.950.463)	(924.619.799)
Yatırım Faaliyetlerinden Kaynaklanan Nakit Akışları			
Maddi Duran Varlıkların Satışından Kaynaklanan Nakit Girişleri		10.055.746	7.890.146
Maddi Olmayan Duran Varlıkların Satışından Kaynaklanan Nakit Girişleri		2.101.554	-
Maddi Duran Varlıkların Alımından Kaynaklanan Nakit Çıkışları (-)		(701.783.172)	(534.950.463)
Maddi Olmayan Duran Varlıkların Alımından Kaynaklanan Nakit Çıkışları (-)		(113.225.130)	(59.104.255)
Alınan Faiz		4.440.286	5.716.155
Yatırım Faaliyetlerinden Kaynaklanan Net Nakit Akışı (+/-)		(798.410.716)	(580.448.417)
		(2.639.548)	(357.689)
Finansman Faaliyetlerinden Kaynaklanan Nakit Akışları			
Boçlanmadan Kaynaklanan Nakit Girişleri		157.990.087	474.029.600
Borç Ödemelerine İlişkin Nakit Çıkışları (-)		(608.713.600)	(479.870.000)
Kiralama Yükümlülükleriyle İlgili Nakit Çıkışları (-)	6	(38.964.812)	(34.582.884)
Ödenen Faiz (-)	26	(2.984.286)	(2.639.548)
Diğer Nakit Girişleri (Çıkışları) (+/-)		(80.805)	-
Finansman Faaliyetlerinden Kaynaklanan Net Nakit Akışı (+/-)		(492.753.416)	(43.062.832)
Yabancı Para Çevrim Farklarının Etkisinden Önce Nakit ve Nakit Benzerlerindeki Net Artış (Azalış) (+/-)		53.073.322	78.830.176
Yabancı Para Çevrim Farklarının Nakit ve Nakit Benzerleri Üzerindeki Etkisi		(52.482.124)	(9.238.766)
Nakit ve Nakit Benzerlerindeki Net Artış (Azalış) (+/-)		591.198	69.591.410
Dönem Başındaki Nakit ve Nakit Benzerleri		96.459.821	26.868.411
Dönem Sonundaki Nakit ve Nakit Benzerleri		97.051.019	96.459.821

Takip eden notlar, konsolide finansal tabloların tamamlayıcı parçasını oluşturur.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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 2021 tarihinde sona eren hesap döneminde Grup'un çalışan ortalama personel sayısı 8.932'dir (31 Aralık 2020: 9.329). 31 Aralık 2021 tarihi itibarıyla Grup'ta çalışan toplam personel sayısı 8.866'dır (31 Aralık 2020: 9.159).

	31 Aralık 2021	31 Aralık 2020
İdari Personel	2.677	2.610
Üretim Personeli	6.189	6.549
Toplam	8.866	9.159

Şirket, Türkiye'de kayıtlı olup merkez adresi aşağıdaki gibidir:

Sanayi Mah. Havaalanı İyçolu Cd. Sabiha Gökçen Havaalanı E Kapısı No:3 Pendik/İSTANBUL.

(a) Bağlı Ortaklık

31 Aralık 2021 ve 31 Aralık 2020 tarihleri itibarıyla Grup'un bağlı ortaklığının detayı aşağıdaki gibidir:

Şirket Ünvanı	Faaliyet konusu	31 Aralık 2021	31 Aralık 2020	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 2021 ve 31 Aralık 2020 tarihleri itibarıyla özkaynaktan pay alma yöntemi ile muhasebeleştirilen iştirakler ve ortaklık oranları aşağıdaki gibidir:

Şirket Ünvanı	Faaliyet konusu	İştirak Oranı		
		31 Aralık 2021	31 Aralık 2020	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 2021 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 ("KGGK") tarafından Türkiye Muhasebe Standartları ("TMS"), Türkiye Finansal Raporlama Standartları, TMS Yorumları ve TFRS Yorumları adlarıyla yayımlanan Standart ve Yorumları içermektedir.

Konsolide finansal tablolar, KGGK tarafından 7 Haziran 2019 tarih ve 30794 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Finansal Tablo Örnekleri ve Kullanım Rehberi'nde belirlenmiş olan formatlar ile KGGK tarafından yayımlanan Elektronik Finansal Raporlama formatlarına uygun olarak sunulmuştur. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu uyarınca bağımsız denetime tabi olan şirketlerden, KGGK'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 2021 tarihli konsolide finansal tablolarının TFRS'lere uygun olarak hazırlanmasını tercih etmiştir.

Konsolide finansal tablolar, Şirket Yönetim Kurulu tarafından 28 Şubat 2022 tarihinde onaylanmıştır. Bu konsolide finansal tabloları, Şirket 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:

(a) Bilançodaki varlık ve yükümlülükler bilanço tarihindeki Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası tarafından açıklanan ABD Doları döviz alış kuru kullanılarak TL'ye çevrilmiştir.

(b) Gelir tablosu aylık ortalama ABD Doları döviz kurları kullanılarak TL'ye çevrilmiştir.

(c) 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 2021 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 2021 tarihinde sona eren yıla ait konsolide finansal tabloların hazırlanması sırasında kullanılan muhasebe politikaları 31 Aralık 2020 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

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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)

ii. 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 tablolara bir kullanım hakkı varlığı ve bir kira yükümlülüğü yansır.

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 amortisman tabii 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 oranını 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 yapılandırılmaları yansıtacak şekilde yeniden ölçer. Şirket, kira yükümlülüğünün yeniden ölçüm tutarını, kullanım hakkı varlığında düzeltme olarak finansal tablolara yansır.

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

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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)

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.

Değişken kira ödemeleri

Grup'un 31 Aralık 2021 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:

(a) Farklı bir mal veya hizmeti (veya bir mal veya hizmetler paketini) ya da

(b) 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.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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 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..

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:

: a) 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.

b) 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 müşterielerinin tamamladığı uçuş saati bazında hasılatı kaydetmektedir.

c) Diğer Gelirler

Grubun diğer gelirlerini, personel tahsis, kalibrasyon hizmeteleri, mühendislik destek hizmetleri gelirleri oluşturmaktadır. Grup, bu gelirlerini ilgili hizmetlerin tamamlanmasını müteakip hasılat olarak muhasebeleştirmektedir.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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)

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 birleştirilerek muhasebeleştirir.

2.4.3 Stoklar

Stoklar, maliyetin ya da net gerçekleşebilir 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 gerçekleştirmek için yüklenilmesi gereken tahmini maliyetlerin toplamının indirilmesiyle elde edilir.

Komponent malzemeleri amortismana tabi olup ekonomik ömürleri aşağıda belirtildiği gibidir:

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

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 amortismana 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 amortismana 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 çermektedir. Bunlar, elde etme maliyetinden kaydedilmekte, diğer maddi olmayan duran varlıklar ise doğrusal amortisman yöntemi kullanılarak amortismana tabi tutulmaktadır.

Maddi olmayan duran varlıkların ekonomik ömürleri aşağıda belirtilmiştir:

Ekonomik Ömür (yıl)	
Yazılımlar	3-15

(*) 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 amortismana tabii tutmaktadır.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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)

2.4.6 Varlıklarda Değer Düşüklüğü

Türev olmayan finansal varlıklar

Finansal araçlar ve sözleşme varlıkları

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

- 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 muhasebeleştirmeden 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.

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 akışlarının 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.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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)

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 vadesininin 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.

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.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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)

2.4.7 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, oluşturduğu dönemlerde gelir tablosuna kaydedilmektedir. Grup'un 31 Aralık 2021 ve 2020 tarihlerinde sona eren dönemlerde aktifleştirilmiş finansman gideri bulunmamaktadır.

2.4.8 Finansal Araçlar

Muhasebeleştirme ve ilk ölçüm

Grup, ticari alacakları ve borçlanma araçlarını oluşturduğu 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:

- 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;

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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)

- 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 muhasebeleştirilmesiyle 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 düzelten 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 yansıtırsa 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 yansıtırsa ve (iii) ilk muhasebeleştirmede erken ödeme özelliğinin gerçeğe uygun değerinin önemsiz olması durumunda, bu kriteri uygun olduğu kabul edilir.

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.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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 yükümlülükler – Sınıflama, sonraki ölçüm ve kazanç ve kayıplar

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

Bir finansal yükümlülük, alım satım amaçlı elde tutulan tanımını karşılaması 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 yükümlükler, 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 bulundurmada 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.

2.4.9 Kur Değişiminin Etkileri

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

Kamu Gözetim Kurumu (KGK)'nın 15 Mart 2021 tarihinde yaptığı duyuru ile TFRS ya da IFRS'e uygun olarak hazırlanacak finansal tablolarda dönem sonu değerlemesinde 30 Aralık tarihli kurların değil 31 Aralık ya da Raporlama dönemi son gününe tekabül eden tarihteki spot kur üzerinden yapmaları gerektiğini açıklamıştır.

Bu duyuru ile hazırlanacak finansal tablolarda;

- Yabancı para cinsinden varlıklarını raporlama dönemi sonu itibarıyla geçerli "alış" kurundan,
- Yabancı para cinsinden parasal yükümlülüklerini raporlama dönemi sonu itibarıyla geçerli "satış" kurundan

değerlemeleri gerektiğini açıklamıştır.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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)

Raporlama dönemi sonları itibarıyla Avro/TL, ABD Doları/TL kurları aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2021		31 Aralık 2020	
	Alış kuru	Satış kuru	Alış kuru	Satış kuru
Avro / TL (Ay sonu)	15,0867	15,1139	9,1164	9,1329
ABD Doları / TL (Ay sonu)	13,329	13,353	7,4194	7,4327
Avro / TL (Ay ortalaması)	10,4268	10,4456	8,0099	8,0242
ABD Doları / TL (Ay ortalaması)	8,8425	8,8585	7,0012	7,0138

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 Tarihinden 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 bulundurulurken, bilanço tarihi itibarıyla yükümlülüğün yerine getirilmesi için yapılacak harcamanın tahmin edilmesi yoluyla hesaplanır.

Karşılığın, mevcut yükümlülüğün karşılanması 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 karşılanmasının 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 2021 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)

Ertelenmiş 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. Ertelenmiş 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. Ertelenmiş 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 alanın, 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 hesaplanmaktadır.

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.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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)

2.4.17 Sermaye ve Temettüer

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

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 bulundurulmuş 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 2021 itibarıyla 684.855.500 TL (31 Aralık 2020: 412.766.549 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 Kidem Tazminatı Karşılığı

Kidem 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.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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)

2.5 Önemli Muhasebe Değerlendirme, Tahmin ve Varsayımları (Devamı)

2.5.6 Ertelenmiş 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 muhasebeleştirilmektedir. Ertelenmiş 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 kullanılabilceği tarihler ve gerektiğinde kullanılabilcek 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.

2.6 Türkiye Finansal Raporlama Standartları'ndaki Değişiklikler

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 muhasebeleştirilmektedir. Ertelenmiş 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 kullanılabilceği tarihler ve gerektiğinde kullanılabilcek 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.

a. 31 Aralık 2021 tarihi itibarıyla yürürlükte olan yeni standartlar ile mevcut önceki standartlara getirilen değişiklikler ve yorumlar:

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 değişiklikleri, bir gösterge faiz oranının alternatifleriyle değiştirilmesi de dahil olmak üzere reformların uygulanmasından kaynaklanan hususları ele almaktadır. Faz 2 değişiklikleri, IBOR reformundan doğrudan etkilenen riskten korunma ilişkilerine belirli TMS 39 ve TFRS 9 riskten korunma muhasebesi gerekliliklerinin uygulanmasında geçici ek kolaylıklar sağlar.

TFRS 4 "Sigorta Sözleşmeleri"nde yapılan değişiklikler - TFRS 9'un uygulanmasının ertelenmesi; Bu değişiklikler TFRS 17'nin uygulanma tarihini 2 yıl süreyle erteleyerek 1 Ocak 2023'e ertelemiştir. Bu değişiklikler, TFRS 4'teki TFRS 9 Finansal Araçlar standardının uygulanmasına ilişkin geçici muafiyetin belirlenmiş tarihini 1 Ocak 2023'e ertelemiştir.

b. 31 Aralık 2021 tarihi itibarıyla yayımlanmış ancak henüz yürürlüğe girmemiş olan standartlar ve değişiklikler:

TFRS 16 'Kiralamalar - COVID 19 Kira İmtiyazları' kolaylaştırıcı uygulamanın uzatılmasına ilişkin değişiklikler; Mart 2021 itibarıyla bu değişiklik Haziran 2022'ye kadar uzatılmış ve 1 Nisan 2021'den itibaren geçerlidir. COVID-19 salgını sebebiyle kiracılara 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.

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; yürürlük tarihi 1 Ocak 2024 ve sonrasında başlayan yıllık raporlama dönemlerine ertelenmiştir. 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 İşletme Birleşmeleri için muhasebe gerekliliklerini değiştirmeden TFRS 3'te Finansal Raporlama için Kavramsal Çerçeveye yapılan bir referansı güncellemektedir.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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)

b. 31 Aralık 2021 tarihi itibarıyla yayımlanmış ancak henüz yürürlüğe girmemiş olan standartlar ve değişiklikler: (Devamı)

- **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 şirketin hangi maliyetleri dahil edeceğini 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.

TMS 1, Uygulama Bildirimi 2 ve TMS 8'deki dar kapsamlı değişiklikler, 1 Ocak 2023 tarihinde veya bu tarihten sonra başlayan yıllık raporlama dönemlerinde geçerlidir. Bu değişiklikler muhasebe politikasını açıklamalarını iyileştirmeyi ve finansal tablo kullanıcılarının muhasebe tahminlerindeki değişiklikler ile muhasebe politikalarındaki değişiklikleri ayırt etmelerine yardımcı olmayı amaçlamaktadır.

TMS 12, Tek bir işlemde kaynaklanan varlık ve yükümlülüklerle ilişkin ertelenmiş vergiye ilişkin değişiklik, 1 Ocak 2023 tarihinde veya bu tarihten sonra başlayan yıllık raporlama dönemlerinde geçerlidir. Bu değişiklikler, şirketler tarafından ilk defa finansal tablolara alındığında vergilendirilebilir ve indirilebilir geçici farkların eşit tutarlarda oluşmasına neden olan işlemler üzerinden ertelenmiş vergi muhasebeleştirilmelerini gerektirmektedir.

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 2021 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 2021 tarihli konsolide finansal tablolarda değer düşüklüğü tespit edilmemiştir.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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 2021	31 Aralık 2020
TEC	763.007.074	435.110.016
Goodrich	63.594.400	26.321.962
TCI	22.508.536	13.203.952
	849.110.010	474.635.930

Özkaynak yöntemiyle değerlendirilen yatırımların dönem içi hareketleri aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak- 31 Aralık 2021	1 Ocak- 31 Aralık 2020
Dönem başı bakiyesi	474.635.930	382.388.198
Özkaynak yöntemiyle değerlendirilen yatırımların karlarından/(zararlarından) paylar	83.187.766	8.839.535
Diğer kapsamlı gelir	(1.418.375)	(1.472.808)
Yabancı para çevrim farkı	292.704.689	84.881.005
Dönem sonu bakiyesi	849.110.010	474.635.930

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

	31 Aralık 2021	31 Aralık 2020
Dönen varlıklar	1.958.829.440	1.014.354.566
Duran varlıklar	756.792.123	441.908.502
Kısa vadeli yükümlülükler	414.497.924	162.705.228
Uzun vadeli yükümlülükler	746.052.260	405.578.216
Özkaynaklar	1.557.157.293	887.979.624
Grup'un özkaynaklardaki payı (% 49)	763.007.074	435.110.016

	1 Ocak- 31 Aralık 2021	1 Ocak- 31 Aralık 2020
Hasılat	3.467.028.405	2.445.717.396
Dönem (zararı) / karı	150.919.897	18.596.132
Dönem karında Grup'un payı (% 49)	73.950.750	9.112.105

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

	31 Aralık 2021	31 Aralık 2020
Dönen varlıklar	176.973.372	82.007.700
Duran varlıklar	20.204.898	6.180.506
Kısa vadeli yükümlülükler	36.385.964	21.460.820
Uzun vadeli yükümlülükler	1.875.108	922.489
Özkaynaklar	158.986.001	65.804.904
Grup'un özkaynaklardaki payı (% 40)	63.594.400	26.321.962

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

3. DİĞER İŞLETMELERDEKİ PAYLAR (Devamı)

	1 Ocak- 31 Aralık 2021	1 Ocak- 31 Aralık 2020
Hasılat	190.397.947	115.119.712
Dönem karı	24.984.331	7.981.944
Dönem karında Grup'un payı (% 40)	9.993.732	3.192.778

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

	31 Aralık 2021	31 Aralık 2020
Dönen varlıklar	149.754.007	73.889.957
Duran varlıklar	44.364.164	39.383.324
Kısa vadeli yükümlülükler	23.592.842	10.361.901
Uzun vadeli yükümlülükler	58.129.535	36.891.621
Özkaynaklar	112.542.678	66.019.760
Grup'un özkaynaklardaki payı (% 20)	22.508.536	13.203.952

	1 Ocak- 31 Aralık 2021	1 Ocak- 31 Aralık 2020
Hasılat	49.596.731	19.055.439
Dönem (zararı) / karı	(3.783.579)	(17.326.741)
Dönem karında Grup'un payı (% 20)	(756.716)	(3.465.348)

Diğer işletmelerdeki payların karları içindeki paylar aşağıdaki gibidir.

	1 Ocak- 31 Aralık 2021	1 Ocak- 31 Aralık 2020
TEC	73.950.750	9.112.105
TCI	(756.716)	(3.465.348)
Goodrich	9.993.732	3.192.778
	83.187.766	8.839.535

4. NAKİT VE NAKİT BENZERLERİ

31 Aralık 2021 ve 31 Aralık 2020 tarihleri itibarıyla nakit ve nakit benzerleri aşağıdaki gibidir.

	31 Aralık 2021	31 Aralık 2020
Kasa	1.330	129
Bankalar (vadesiz mevduat)	857.544	5.358.181
Bankalar (vadeli mevduat)	96.192.145	91.101.511
	97.051.019	96.459.821

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

4. NAKİT VE NAKİT BENZERLERİ (Devamı)

31 Aralık 2021 ve 31 Aralık 2020 tarihleri itibarıyla bankadaki vadeli mevduatın detayı aşağıdaki gibidir.

Anapara	Para Birimi	Açılış Tarihi	Faiz Oranı	Vade	31 Aralık 2021
24.600.000	TL	29 Aralık 2021	22,00%	1 Ocak 2022	24.600.000
89.000	TL	31 Aralık 2021	16,31%	3 Ocak 2022	89.000
2.044.331	ABD Doları	31 Aralık 2021	1,15%	3 Ocak 2022	27.248.888
41.549	Avro	31 Aralık 2021	1,00%	3 Ocak 2022	626.837
1.500.000	Avro	31 Aralık 2021	1,10%	28 Şubat 2022	22.630.050
9.000.000	TL	14 Aralık 2021	15,75%	17 Ocak 2022	9.000.000
960.958	TL	31 Aralık 2021	5,00%	2 Ocak 2022	960.958
700.000	ABD Doları	14 Aralık 2021	1,00%	17 Ocak 2022	9.330.300
128.000	ABD Doları	31 Aralık 2021	1,00%	2 Ocak 2022	1.706.112
					96.192.145

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

5. FİNANSAL YATIRIMLAR

31 Aralık tarihleri itibarıyla finansal yatırımların detayı aşağıdaki gibidir.

Anapara	31 Aralık 2021	Pay Oranı %	31 Aralık 2020	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 2021 ve 31 Aralık 2020 tarihleri itibarıyla kısa vadeli borçlanmaların detayı aşağıdaki gibidir.

Anapara	31 Aralık 2021	31 Aralık 2020
Kısa vadeli banka kredileri	-	450.723.513
Toplam	-	450.723.513

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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:

	1 Ocak 2021	Nakit Girişleri	Gayrinakdi değişimler(*)	Ödemeler	31 Aralık 2019
Banka Kredileri	450.723.513	-	157.990.087	(608.713.600)	-
Toplam	450.723.513	-	157.990.087	(608.713.600)	-

	1 Ocak 2020	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
Toplam	332.844.321	474.029.600	123.719.592	(479.870.000)	450.723.513

(*) 31 Aralık 2021 tarihinde sona eren yılda toplamda 157.990.087 TL olarak belirtilen gayrinakdi değişimlerin tamamı yabancı para çevrim farkından oluşmaktadır (31 Aralık 2020 tarihinde sona eren yılda toplamda 123.719.592 TL olarak belirtilen gayrinakdi değişimlerin 123.431.151 TL'si yabancı para çevrim farkından, 288.441 TL'si ise faiz gider reeskontrundan oluşmaktadır).

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

31 Aralık 2021;

	Asgari kiralama ödemeleri	Faiz	Anapara
Bir yıl içinde	65.572.992	(16.446.251)	49.126.741
İki yıl ve üzeri	298.265.980	(32.851.674)	265.414.306
Toplam	363.838.972	(49.297.925)	314.541.047

31 Aralık 2020;

	Asgari kiralama ödemeleri	Faiz	Anapara
Bir yıl içinde	37931519	(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

Kiralama işlemlerinden borçlanmaların hareket tablosu aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2021	31 Aralık 2020
Açılış	205.414.517	189.443.238
Girişler	31.889.710	7.559.866
Çıkışlar	(7.888.435)	-
Ödemeler	(38.964.812)	(34.582.884)
Faiz giderleri	12.874.841	14.966.559
Yabancı para çevrim farkları	111.215.220	28.027.739
Toplam	314.541.047	205.414.517

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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 2021	31 Aralık 2020
Bankaya borçlar (*)	37.775.480	22.056.100
Toplam	37.775.480	22.056.100

31 Aralık tarihleri itibarıyla diğer finansal yükümlülüklerin detayı aşağıdaki gibidir:

31 Aralık 2021

Banka Adı	Vade Tarihi	Orjinal Para	Para Birimi	Tutar
Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O ("Vakıfbank")	4 Ocak 2022	18.884.362	TL	18.884.362
Vakıfbank	3 Ocak 2022	18.891.129	TL	18.891.118
Toplam				37.775.480

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
T.C. Ziraat Bankası A.Ş. ("Ziraat Bankası")	4 Ocak 2021	16.362	TL	16.362
Toplam				22.056.100

(*) 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 2021	31 Aralık 2020
Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı ("THY A.O.")	3.851.824.621	1.440.375.839
Güneş Express Havacılık A.Ş. ("Sun Ekspres")	71.072.803	40.580.400
Air Albania SHPK	33.551.898	14.651.903
TEC	35.298.890	6.037.960
THY Uçuş Eğitim ve Havalimanı İşletme A.Ş. ("THY Uçuş Eğitim")	4.737.085	2.823.051
TCI	351.959	1.056.085
TGS Yer Hizmetleri A.Ş. ("TGS")	(845.975)	971.402
Goodrich	2.286.155	539.617
Uçak Koltuk	383.544	-
Diğer	12.950	4.580
Toplam	3.998.673.930	1.507.040.837

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

	31 Aralık 2021	31 Aralık 2020
THY A.O.	466.521	582.136
Toplam	466.521	582.136

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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 2021	31 Aralık 2020
Ziraat Bankası	186.384	5122.954
Halkbank	42.734	19.176
Vakıfbank	65.354.080	-
	65.583.198	5.142.130

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

	31 Aralık 2021	31 Aralık 2020
Halkbank	47.230.050	59.710.000
Ziraat Bankası	20.997.370	21.723.306
Türkiye Vakıflar Bankası Türk Anonim Ortaklığı	27.875.725	-
	96.103.145	81.433.306

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

	31 Aralık 2021	31 Aralık 2020
THY A.O.	242.034.814	179.689.236
Goodrich	10.531.843	25.730.880
TGS	3.133.202	14.080.056
Uçak Koltuk	1.183.703	4.149.794
TCI	2.276.637	2.755.967
Diğer	17.195.954	192.745
	276.356.153	226.598.678

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

	31 Aralık 2021	31 Aralık 2020
THY A.O.	21.265.751	8.326.227
	21.265.751	8.326.227

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

	31 Aralık 2021	31 Aralık 2020
THY A.O. (Not 13)	1.599.368.451	808.238.025
	1.599.368.451	808.238.025

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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 taraflara kısa vadeli ticari borçların detayı aşağıdaki gibidir:

Satışlar	1 Ocak - 31 Aralık 2021	1 Ocak - 31 Aralık 2020
THY A.O.(*)	6.886.681.265	5.014.643.096
Sun Express	191.841.146	103.152.379
TEC	53.832.539	40.361.692
THY Uçuş Eğitim	36.978.375	18.736.968
Goodrich	14.199.569	9.888.003
Air Albania SHPK	8.775.739	8.777.723
Uçak Koltuk	5.491.763	2.289.961
Diğer	2.741.195	3.551.815
	7.200.541.591	5.201.401.637

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

Alımlar	1 Ocak - 31 Aralık 2021	1 Ocak - 31 Aralık 2020
THY A.O.(*)	573.814.596	272.049.870
Goodrich	57.604.712	113.157.528
Uçak Koltuk	18.368.210	25.157.676
TGS	28.585.749	21.333.867
TCI	8.291.870	6.666.877
THY Opet	2.394.770	1.130.502
THY Uçuş Eğitim	1.941.030	1.045.385
Sun Express	3.483.037	1.918.573
Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş.	557.189	217.851
Diğer	56.638.389	379.361
	751.679.552	443.057.490

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

Faiz gelirleri	31 Aralık 2021	31 Aralık 2020
Ziraat Bankası	2.940.408	2.743.009
Halkbank	918.887	2.425.833
Vakıfbank	314.416	2.425.833
	4.173.711	5.168.842

31 Aralık 2021 tarihinde sona eren hesap döneminde üst düzey yöneticilere sağlanan fayda ve hizmetlerin tutarı 7.552.566 TL'dir (31 Aralık 2020: 4.334.865 TL).

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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 2021	31 Aralık 2020
Ticari alacaklar	1.749.024.805	786.745.016
Şüpheli alacak karşılığı (*)	(684.855.500)	(412.766.549)
	1.064.169.305	373.978.467

(*) 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 2021	31 Aralık 2020
Ticari borçlar	977.606.097	363.189.180
Gider tahakkukları (*)	321.539.186	161.315.477
	1.299.145.283	524.504.657

(*) 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 2021	31 Aralık 2020
Maaş tahakkukları (*)	196.738.305	84.267.614
Ödenecek SGK primleri	69.507.539	37.541.619
Personel kredi kartı borçları	12.053	12.415
	266.257.897	121.821.648

(*) 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:

	1 Ocak - 31 Aralık 2021	1 Ocak - 31 Aralık 2020
Verilen depozito ve teminatlar	624.065	302.505
Diğer alacaklar	4.139.724	8.544.969
Personelden alacaklar	615.409	219.069
Şüpheli diğer alacaklar	1.135.623	625.406
Şüpheli diğer alacak karşılıkları	(1.135.623)	(625.406)
	5.379.198	9.066.543

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

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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 2021	1 Ocak - 31 Aralık 2020
Dönem başı ayrılmış karşılık	625.406	374.681
Cari dönem gideri	-	553.176
Yabancı para çevrim farkı	510.217	(302.451)
Dönem sonu itibarıyla ayrılan karşılık	1.135.623	625.406

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

	31 Aralık 2021	31 Aralık 2020
Ödenecek vergi, harç ve diğer kesintiler	313.545.642	121.991.399
Diğer borçlar	28.546.886	12.302.610
Alınan depozito ve teminatlar	8.152.056	35.194.13
	350.244.584	137.813.422

12. STOKLAR

31 Aralık tarihleri itibarıyla stokların detayı aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2021	31 Aralık 2020
Komponentler ve tamir edilebilir yedek parçalar	8.864.156.400	4.829.463.207
Teknik malzeme stokları	3.587.149.115	2.216.745.075
Hurda malzeme stokları	186.490.544	64.592.966
Yoldaki teknik malzeme stokları	89.690.148	27.106.778
Komponentler ve tamir edilebilir yedek parçalar birikmiş amortisman (-)	(5.141.203.500)	(2.596.743.384)
Stok değer düşüklüğü karşılığı (-)	(186.408.331)	(64.549.661)
	7.399.874.376	4.476.614.981

31 Aralık 2021 tarihi itibarıyla stoklar üzerindeki sigorta tutarı 2.983.773.600 TL'dir

(31 Aralık 2020: 2.623.696,47 TL).

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

	1 Ocak - 31 Aralık 2021	1 Ocak - 31 Aralık 2020
Dönem başı ayrılmış karşılık	64.549.661	68.684.979
Yabancı para çevrim farkları	52.660.669	14.079.530
Dönem içi ayrılan/ (iptal edilen) karşılık (*)	69.198.001	(18.214.848)
Dönem sonu itibarıyla ayrılan karşılık	186.408.331	64.549.661

(*) 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 2021 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

12. STOKLAR (Devamı)

31 Aralık 2021 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 2021	4.829.463.207
Yabancı para çevrim farkı	3.939.955.099
İlaveler	1.091.189.795
Çıkışlar	(996.451.701)
31 Aralık 2021 kapanış bakiyesi	8.864.156.400

Birikmiş Amortisman	
Açılış bakiyesi 1 Ocak 2021	2.596.743.384
Yabancı para çevrim farkı	2.261.429.056
Cari dönem yıpranma payı	476.931.965
Çıkışlar	(193.900.905)
31 Aralık 2021 kapanış bakiyesi	5.141.203.500
31 Aralık 2021 net defter değeri	3.722.952.900

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

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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 2021	31 Aralık 2020
Verilen sipariş avansları (*)	143.390.802	50.726.624
Gelecek aylara ait giderler	33.840.834	22.842.274
	177.231.636	73.568.898

(*) 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 2021	31 Aralık 2020
Verilen duran varlık avansları (**)	15.327.311	17.245.784
Gelecek yıllara ait giderler	19.229	49.484
	15.346.540	17.295.268

(**) 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 2021	31 Aralık 2020
Mal ve hizmet satışlarından doğan sözleşme yükümlülükleri (*)	1.654.757.703	886.765.050
Diğer sözleşme yükümlülükleri	235.405.399	86.969.434
	1.890.163.102	973.734.484

(*) Mal ve hizmet satışlarından doğan sözleşme yükümlülüklerinin 1.599.368.451 TL'si THY A.O.' dan alınan sipariş avanslarından oluşmaktadır (31 Aralık 2020: 808.238.025 TL) (Not 8).

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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 2021 tarihinde sona eren dönemde maddi duran varlıkların detayı aşağıdaki gibidir:

	Binalar	Tesis Makine ve Cihazlar	Taşıtlar	Demirbaşlar	Diğer Maddi Duran Varlıklar	Yapılmakta Olan Yatırımlar (*)	Özel Maliyetler	Toplam
Maliyet								
Açılış bakiyesi 1 Ocak 2021	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
İlaveler	229.173.628	167.157.417	2.508.217	20.732.939	6.976.618	258.228.479	17.005.775	701.783.073
Çıkışlar	-	(7.549.888)	(3.019.577)	(5.073.074)	(23.794)	-	(54.609)	(15.720.942)
Transfer	33.021.531	2.059.598	-	-	-	(43.674.365)	8.593.236	-
Yabancı para çevrim farkları	3.486.937.188	1.373.283.768	78.983.490	266.725.651	37.202.293	73.635.772	397.749.976	5.714.518.138
31 Aralık 2021 kapanış bakiyesi	8.023.301.568	3.218.275.512	175.287.411	609.328.757	89.756.424	378.450.114	910.842.790	13.405.242.576
Birikmiş Amortisman								
Açılış bakiyesi 1 Ocak 2021	1.165.899.250	1.041.713.200	71.137.271	244.165.509	25.882.102	-	371.807.963	2.920.605.295
Yabancı para çevrim farkları	284.702.547	170.945.601	11.094.966	37.853.247	6.203.490	-	44.456.365	555.256.216
Cari dönem amortismanı	-	(2.908.300)	(1.555.761)	(2.887.474)	(7.654)	-	(12.376)	(7.371.565)
Transfer	1.094.967.314	934.724.883	62.853.348	216.855.964	24.244.654	-	325.776.361	2.659.422.524
31 Aralık 2021 kapanış bakiyesi	2.545.569.111	2.144.475.384	143.529.824	495.987.246	56.322.592	-	742.028.313	6.127.912.470
1 Ocak 2021 net defter değeri	3.108.269.971	641.611.417	25.678.010	82.777.732	19.719.205	90.260.228	115.740.453	4.084.057.012
31 Aralık 2021 net defter değeri	5.477.732.457	1.073.800.128	31.757.587	113.341.511	33.433.832	378.450.114	168.814.477	7.277.331.106

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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 2020 tarihinde sona eren dönemde maddi duran varlıkların detayı aşağıdaki gibidir:

	Binalar	Tesis Makine ve Cihazlar	Taşıtlar	Demirbaşlar	Diğer Maddi Duran Varlıklar	Yapılmakta Olan Yatırımlar (*)	Özel Maliyetler	Toplam
Maliyet								
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	46.751.9	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)	-	(6.153)	(3.847.928)
31 Aralık 2020 kapanış bakiyesi	1.165.899.250	1.041.713.200	71.137.271	244.165.509	25.882.102	-	371.807.959	2.920.605.291
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	115.740.453	4.084.057.016

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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 kiralama 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, kiralama 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 2021 yılı mali tablolarında herhangi bir hak ve yükümlülük hesaplanamamıştır. Buna rağmen İstanbul Havalimanı'nda belli alanlar kullanılmakta, DHMI tarafından yayınlanan KÖİ Tarifesi üzerinden (ihtirazi kayıtlarla) ödemeler yapılmakta ve bu ödemeler ilgili gider hesaplarında takip edilmektedir.

15. MADDİ OLMAYAN DURAN VARLIKLAR

31 Aralık 2021 tarihinde sona eren yılda maddi olmayan duran varlıkların hareket tablosu aşağıdaki gibidir:

Maliyet	Haklar
Açılış bakiyesi 1 Ocak	330.715.337
Yabancı para çevrim farkları	269.803.008
İlaveler	113.225.130
Çıkışlar	(2.964.021)
31 Aralık kapanış bakiyesi	710.779.454
Birikmiş itfa payı	
Açılış bakiyesi 1 Ocak	239.970.877
Yabancı para çevrim farkları	224.692.157
Cari dönem itfa payı	58.116.702
Çıkışlar	(862.466)
31 Aralık kapanış bakiyesi	521.917.270
1 Ocak 2021 net defter değeri	90.744.460
31 Aralık net defter değeri	188.862.184

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

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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 2021 tarihinde sona eren hesap dönemine ait kullanım hakkı varlıklarına ilişkin hareket tablosu aşağıdaki gibidir:

	Gayrimenkul	Yer Nakil Vasıtaları	Toplam
Açılış bakiyesi 1 Ocak 2021	215.780.465	2.546.744	218.327.209
Girişler	17.458.219	14.374.174	31.832.393
Çıkışlar	(7.874.257)	-	(7.874.257)
Amortisman gideri	(40.219.229)	(3.767.683)	(43.986.912)
Yabancı para çevrim farkları	155.721.520	174.527	155.896.047
31 Aralık 2021 kapanış bakiyesi	340.866.718	13.327.756	354.194.477

17. TAAHHÜTLER

Grup'un 31 Aralık 2021 ve 31 Aralık 2020 tarihlerinde verilen teminatları aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2021		31 Aralık 2020	
	Dövizli Tutar	TL Karşılığı	Dövizli Tutar	TL Karşılığı
A. Kendi tüzel kişiliği adına vermiş olduğu TRİ'ler in toplam tutarı				
-Teminatlar	31.634.750	127.871.006	78.219.638	546.735.632
TL	24.020.107	24.020.107	18.423.877	18.423.877
Avro	1.340.000	20.216.178	53.605.000	482.868.480
ABD Doları	6.274.643	83.634.721	6.190.760	45.443.275
Diğer	-	-	-	-
-Rehin	-	-	-	-
-İpotek	-	-	-	-
Toplam TRİ	31.634.750	127.871.006	78.219.638	546.735.632

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 2021	31 Aralık 2020
Kullanılmamış izin karşılığı	43.715.047	25.920.708
	43.715.047	25.920.708

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

	1 Ocak - 31 Aralık 2021	1 Ocak - 31 Aralık 2020
Dönem başı ayrılmış karşılık	25.920.708	28.931.845
Cari dönem gideri	17.486.955	-
Konusu kalmayan karşılık	(2.857.963)	(6.820.785)
Yabancı para çevrim farkı	3.165.347	3.809.648
Dönem sonu itibarıyla ayrılan karşılık	43.715.047	25.920.708

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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 2021	31 Aralık 2020
Dava karşılığı (*)	34.600.427	22.580.864
Diğer borç ve gider karşılıkları (**)	6.810.030	3.670.250
	41.410.457	26.251.114

(*) 31 Aralık 2021 tarihi itibarıyla dava karşılıklarının 13.097.028 TL tutarı işe iade davalarından oluşmaktadır (31 Aralık 2020: 13.097.028 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 2021	1 Ocak - 31 Aralık 2020
Dönem başı ayrılmış karşılık	22.580.864	26.523.138
Cari dönem gideri	13.046.061	593.476
Konusu kalmayan karşılık	(832.721)	(4.414.237)
Yabancı para çevrim farkı	(193.777)	(121.513)
Dönem sonu itibarıyla ayrılan karşılık	34.600.427	22.580.864

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

	1 Ocak - 31 Aralık 2021	1 Ocak - 31 Aralık 2020
Dönem başı ayrılmış karşılık	3.670.250	11.672.493
Cari dönem gideri	13.549.374	35.857.408
Konusu kalmayan karşılık	(13.460.816)	(46.117.389)
Yabancı para çevrim farkı	3.051.222	2.257.738
Dönem sonu itibarıyla ayrılan karşılık	6.810.030	3.670.250

19. ÇALIŞANLARA SAĞLANAN FAYDALAR

31 Aralık 2021 ve 31 Aralık 2020 tarihleri itibarıyla çalışanlara sağlanan uzun vadeli karşılıkların detayı aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2021	31 Aralık 2020
Kıdem tazminatı karşılığı	332.270.042	214.221.938
	332.270.042	214.221.938

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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. 31 Aralık 2021 tarihi itibarıyla ödenecek kıdem tazminatı tavanı 8.284 TL' dir (31 Aralık 2020: 7.117 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 2020: % 9,00) enflasyon ve % 13,20 (31 Aralık 2020: % 13,20) faiz oranı varsayımlarına göre yaklaşık % 3,85 olarak elde edilen reel iskonto oranı kullanılmak suretiyle hesaplanmıştır (31 Aralık 2020: % 3,85). 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 2022 tarihinden itibaren geçerli olan 10.849 TL tavan tutarı dikkate alınmıştır.

Kıdem tazminatı yükümlülüğündeki değişim aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2021	1 Ocak - 31 Aralık 2020
Dönem başı ayrılmış karşılık	214.221.938	175.606.949
Cari hizmet maliyetleri	24.437.645	24.474.105
Faiz maliyeti	27.537.031	20.388.328
Ödemeler	(4.882.042)	(27.099.157)
Aktüeryal kayıp	70.955.470	20.851.713
Dönem sonu itibarıyla ayrılan karşılık	332.270.042	214.221.938

20. SERMAYE, YEDEKLER VE DİĞER ÖZKAYNAK KALEMLERİ

(a) Çıkarılmış sermaye ve sermaye düzeltme farkları

Grup'un 31 Aralık 2021 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 2020: 960.850.000 TL nominal değerde 960.850.000 adet paya yazılı toplam 960.850.000 adet pay).

Grup'un 31 Aralık 2021 ve 31 Aralık 2020 tarihleri itibarıyla, ortaklık yapısı aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2021			31 Aralık 2020	
	Pay türü	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		84.081		84.081	

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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 değerinde 960.850.000 adet (A) grubu paylar, yönetim kurulu üyelerinin aday gösterilmesinde ve oy hakkında imtiyazı bulunmaktadır.

31 Aralık 2021 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 2020: 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 2021 ve 31 Aralık 2020 tarihleri itibarıyla kardan ayrılan kısıtlanmış yedekler hesabının detayı aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2021	31 Aralık 2020
Birinci tertip genel kanuni yedek akçe	177.945.589	152.000.655
Toplam	177.945.589	152.000.655

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 2021 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 2021 tarihi itibarıyla 81.587.162 TL (31 Aralık 2020: 24.822.786 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 2021 tarihi itibarıyla konsolide finansal tablolarında 11.359.110.260 TL (31 Aralık 2020: 4.768.591.166 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 2021	31 Aralık 2020
Geçmiş yıllar karları	2.055.154.032	1.995.643.716
Toplam	2.055.154.032	1.995.643.716

(f) Net dönem karı

Grup'un 31 Aralık 2021 tarihi itibarıyla 309.399.776 TL tutarında ana ortaklıklara ait net dönem karı bulunmaktadır (31 Aralık 2020: 85.455.250 TL).

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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 2021	1 Ocak - 31 Aralık 2020
Dönem başı bakiyesi	9.079.648	3.048.561
Konsolide edilen bağlı ortaklığın kontrol gücü olmayan sermaye paylarındaki değişim	-	6.179.400
Dönem karının kontrol gücü olmayan paylara atılan kısmı	701.379	(148.313)
Yabancı para çevrim farkları	(1.380)	-
Dönem sonu bakiyesi	9.779.647	9.079.648

21. HASILAT VE SATIŞLARIN MALİYETİ

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

	1 Ocak - 31 Aralık 2021	1 Ocak - 31 Aralık 2020
Uçak bakım gelirleri	3.553.657.265	2.648.854.817
Pool gelirleri	1.831.932.528	1.100.554.051
Komponent bakım gelirleri	1.923.694.685	1.108.991.043
Hat bakım gelirleri	1.102.620.242	722.410.270
Malzeme satış geliri	222.123.791	164.772.558
Motor bakım gelirleri	343.678.402	233.845.755
Diğer	345.176.371	243.252.544
Hasılat	9.322.883.284	6.222.681.038
Satışların maliyeti (-)	(7.768.288.815)	(5.269.805.852)
Brüt Kar	1.554.594.469	952.875.186

31 Aralık tarihlerinde sona eren dönemlere ait satışların maliyeti aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2021	1 Ocak - 31 Aralık 2020
Malzeme gideri	2.577.073.442	1.611.778.777
Personel gideri	1.870.243.679	1.186.055.688
Tamir gideri	1.103.956.687	909.488.166
Amortisman gideri	846.058.958	666.930.955
Hizmet gideri	880.518.136	555.284.586
Nakliye gideri	318.069.351	204.653.216
Ekipman ve komponent kira giderleri	11.680.054	14.119.844
Aydınlatma, ısıtma ve su giderleri	64.979.556	37.165.545
Gümrük müşavirliği giderleri	16.537.100	12.681.470
Diğer	79.171.852	71.647.605
	7.768.288.815	5.269.805.852

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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 2021	1 Ocak - 31 Aralık 2020
Personel gideri	280.189.019	174.591.510
Amortisman gideri	270.243.495	195.340.823
Hizmet giderleri	126.806.900	83.679.809
Malzeme gideri	31.791.842	16.886.305
Aydınlatma, ısıtma ve su giderleri	23.649.638	13.786.735
Güvenlik gözetim denetim giderleri	42.671.996	32.225.120
Diğer	85.446.257	37.792.036
	860.799.147	554.302.338

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

	1 Ocak - 31 Aralık 2021	1 Ocak - 31 Aralık 2020
Personel giderleri	24.258.621	13.105.853
Reklam tanıtım ve promosyon giderleri	30.389.104	12.869.045
Amortisman gideri	12.799.268	10.105.186
Hizmet giderleri	4.479.063	2.118.470
Malzeme gideri	252.392	660.375
Diğer	8.500.474	4.503.361
	80.678.922	43.362.290

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

	1 Ocak - 31 Aralık 2021	1 Ocak - 31 Aralık 2020
Personel gideri	24.780.206	17.091.128
Amortisman gideri	5.190.074	5.283.980
Hizmet giderleri	3.333.757	1.895.349
Diğer	5.437.047	3.041.050
	38.741.084	27.311.507

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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 esas faaliyetlerden diğer gelirlerin detayı aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2021	1 Ocak - 31 Aralık 2020
Sigorta, tazmin ve ceza gelirleri	33.296.494	6.055.374
Ticari faaliyetlerden kur farkı gelirleri, net	140.628.414	74.881.091
Konusu kalmayan dava karşılıkları (Not 18)	832.721	4.414.237
Tesis bakım geliri	5.417.140	5.356.091
Ticari alacaklardan vade farkı geliri	-	1.620.967
Diğer	60.634.949	7.911.516
	240.809.718	100.239.276

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

	1 Ocak - 31 Aralık 2021	1 Ocak - 31 Aralık 2020
Sözleşmeden doğan ceza giderleri	20.433.313	13.044.912
Dava karşılık giderleri (Not 18)	13.046.061	593.476
İşe başlatmama (iş güvencesi) tazminat giderleri	1.049.347	1.063.765
Diğer	13.020.230	9.389.616
	47.548.951	24.091.769

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 2021	1 Ocak - 31 Aralık 2020
Duran varlık satış karları/(zararları)	1.706.369	(1.638.020)
	1.706.369	(1.638.020)

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 2021 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 2021	1 Ocak - 31 Aralık 2020
Kur farkı gelirleri	-	-
Faiz gelirleri	4.440.286	5.716.155
Dönem karı vergi yükümlülüğü /varlığı	4.440.286	5.716.155

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

	1 Ocak - 31 Aralık 2021	1 Ocak - 31 Aralık 2020
Kıdem tazminatı faiz maliyeti (Not 19)	27.537.031	20.388.328
Kiralama yükümlülüklerine ilişkin faiz giderleri	12.691.025	14.837.726
Kredi faiz giderleri	2.984.286	2.639.548
Kur farkı zararı	13.274.982	22.852.308
Banka masrafları	1.550.023	948.499
Dönem karı vergi yükümlülüğü /varlığı	58.037.347	61.666.409

27. DİĞER KAPSAMLI GELİR UNSURLARININ ANALİZİ

31 Aralık 2021 tarihinde sona eren hesap döneminde Grup'un kar veya zarardan yeniden sınıflandırılmayacak diğer kapsamlı geliri (56.764.376) TL tutarında gider (31 Aralık 2020: (16.264.336) TL tutarında gider), kar veya zarar olarak yeniden sınıflandırılacak diğer kapsamlı geliri ise 6.590.517.714 TL tutarında gelir (31 Aralık 2020: 1.472.801.944 TL tutarında gelir) gerçekleşmiştir.

28. VERGİ VARLIK VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ

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

	31 Aralık 2021	31 Aralık 2020
Kurumlar vergi karşılığı	358.593.396	-
Peşin ödenen vergiler	(148.322.481)	(509.709)
Dönem karı vergi yükümlülüğü /varlığı	210.270.915	(509.709)

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

	1 Ocak - 31 Aralık 2021	1 Ocak - 31 Aralık 2020
Cari dönem kurumlar vergi geliri/(gideri)	(241.617.168)	-
Cari dönem vergi gideri	(241.617.168)	-
Ertelenmiş vergi gideri	(299.967.917)	(118.396.978)
Sürdürülen faaliyetler vergi gideri	(541.585.085)	(118.396.978)

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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)

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.

Kurumlar vergisi oranı %25'dir. 22 Nisan 2021 tarihli ve 31462 sayılı Resmî Gazete' de yayımlanan 7316 sayılı "Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun" kapsamında 2021 kurumlar vergisi oranı %20'den %25'e çıkarılmıştır. 2022 yılı için ise kurumlar vergisi oranı %23 olarak uygulanacaktır.

31 Aralık 2021 tarihinde sona eren dönem itibarıyla, vergi mevzuatı uyarınca üçer aylık dönemler itibarıyla oluşan kazançlar üzerinden yüzde 25 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.

Vergi Usul Kanunu ile Kurumlar Vergisi Kanununda değişiklik yapılmasına dair kanun 20 Ocak 2022 tarihinde Kanun No. 7352 sayılı yasalaşmış olup, geçici hesap dönemleri de dahil olmak üzere 2021 ve 2022 hesap dönemleri ile 2023 hesap dönemi geçici vergi dönemlerinde Mükerrer 298 inci madde kapsamındaki enflasyon düzeltmesine ilişkin şartların oluşup oluşmadığına bakılmaksızın mali tabloların enflasyon düzeltmesine tabi tutulmayacağı karara bağlanmıştır. Kamu Gözetimi Kurumu,

20 Ocak 2022 tarihinde, TFRS kapsamında Yüksek Enflasyonlu Ekonomilerde Finansal Raporlamanın Uygulanması ile ilgili açıklamada bulunmuş, 2021 yılına ait konsolide finansal tablolarda TMS 29 Yüksek Enflasyonlu Ekonomilerde Finansal Raporlama kapsamında herhangi bir düzeltme yapılmasına gerek bulunulmadığı belirtilmiştir.

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. 2022 yılı geçici farkların vergi etkisi oluşturacak kısmı %23 vergi oranı ile, sonraki dönemlerde vergi etkisi oluşturacak kısmı ise %20 oranı ile hesaplanmıştır.

31 Aralık tarihleri itibarıyla hesaplanan ertelenen vergi yükümlülükleri aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2021	31 Aralık 2020
Devlet teşvik ve yardımları	-	96.807.512
Kıdem tazminatı karşılığı	66.457.612	42.844.388
Şüpheli ticari alacaklar karşılığı	4.900.777	42.801.859
İzin karşılığı	10.054.461	5.184.142
Dava karşılıkları	7.958.098	4.516.173
Stoklar	(975.506.923)	(346.686.152)
Sabit kıymetler	(745.804.303)	(386.321.255)
Diğer	77.488.943	9.372.119
Dönem karı vergi yükümlülüğü /varlığı	(1.554.451.335)	(531.481.214)

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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 2021	1 Ocak - 31 Aralık 2020
Dönem başındaki ertelenmiş vergi yükümlülüğü	531.481.214	325.893.018
Ertelenmiş vergi gideri	299.967.917	118.396.978
Tanımlanmış emeklilik paylarındaki aktüeryal kayıp ve kazançların vergi gideri	(14.191.094)	(4.587.377)
Yabancı para çevrim farkları	737.193.298	91.778.595
Dönem sonu ertelenmiş vergi yükümlülüğü	1.554.451.335	531.481.214

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

	1 Ocak - 31 Aralık 2021	1 Ocak - 31 Aralık 2020
Vergi karşılığının mutabakatı:		
Faaliyetlerden elde edilen vergi öncesi kar	851.686.240	203.703.915
%25 vergi oranı ile hesaplanan vergi (2020: %22)	(212.921.560)	(44.814.861)
Vergi etkileri:		
- yatırım teşviği	208.951.831	130.382.393
- indirimler	50.855.953	3.806.334
- özkaynaktan pay alma muhasebesi	16.637.553	1.944.698
- kanunen kabul edilmeyen giderler	(48.024.653)	(20.031.018)
- çevrim farkları	(557.084.209)	(189.684.524)
	(541.585.085)	(118.396.978)

29. PAY BAŞINA KAZANÇ

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 2021	1 Ocak - 31 Aralık 2020
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	309.399.776	85.455.250
Pay başına kar (Kr)	32,20	8,89

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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, Teşvik Uygulama ve Yabancı Sermaye Genel Müdürlüğü'ne 01.03.2018 tarihinde yapılan başvuru, 20 Haziran 2018 tarihli (51664236-401.01-E.66875) sayılı dilekçeyle onaylanmıştır.

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 çıkartılmıştır. Böylece vergi indirimi %100, yatırıma katkı oranı %30 olarak uygulanmaktadır. Teşvik Belgesi üzerinde düzenlenen her rakam başvurusunda teşvik belgesi harf serisi ve yatırım tutarları değiştirmiştir. 31 Aralık 2021 tarihi itibarıyla ilgili seri ve yatırım tutarları aşağıdaki gibidir:

BKK Tarihi:	BKK No:	YTB Tarihi:	Yatırım Durumu:	Vergi İndirimi	Toplam Yatırım Tutarı TL: (*)	Yararlanılan Yatırıma Katkı Tutarı TL: (**)
15.06.2012	2012/3305	1.03.2018	Devam Ediyor	Vergi İndirimi % 50 / Yatırıma Katkı Oranı %15	2.226.505.642	603.510.633

31. KUR DEĞİŞİMİNİN ETKİLERİ

31 Aralık 2021 ve 2020 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 2021 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 2021	Alacaklar				Bankalardaki Mevduat
	Ticari Alacaklar		Diğer Alacaklar		
	İlişkili Taraf	Diğer Taraf	İlişkili Taraf	Diğer Taraf	
Raporlama tarihi itibarıyla maruz kalınan azami kredi riski (*)	3.998.673.930	1.064.169.305	466.521	5.379.198	97.051.019
-Azami riskin teminat, vs ile güvence altına alınmış kısmı	-	55.010.539	-	-	-
A. Vadesi geçmemiş ya da değer düşüklüğüne uğramamış finansal varlıkların net defter değeri	3.998.673.930	444.643.326	466.521	5.379.198	97.051.019
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	-	619.525.979	-	-	-
-teminat, vs ile güvence altına alınmış kısmı	-	55.010.539	-	-	-
D. Değer düşüklüğüne uğrayan varlıkların net defter değerleri	-	-	-	-	-
-Vadesi geçmiş (brüt defter değeri)	-	684.855.500	-	(1.135.623)	-
-Değer Düşüklüğü (-)	-	(684.855.500)	-	1.135.623	-
-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 2020	Alacaklar				Bankalardaki Mevduat
	Ticari Alacaklar		Diğer Alacaklar		
	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.

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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 55.010.539 TL'dir (31 Aralık 2020: 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)	%4,51	593.617.596	26.745.250
Vadesi 1-30 gün geçenler	%7,04	91.984.428	6.478.709
Vadesi 31-90 gün geçenler	%9,57	317.435.319	30.387.031
Vadesi 91-180 gün geçenler	%17,29	51.819.566	8.957.107
Vadesi 180+ gün geçenler	%25,97	161.540.903	41.945.758
		1.216.397.812	114.513.855

Değer düşüklüğü

Ticari alacaklar için ayrılan şüpheli alacak karşılığı, dava konusu alacaklar için ayrılmış karşılıklar ve geçmiş tahsil edilememeye tecrübesine dayanılarak hesaplanmış karşılıklardan oluşmaktadır. Grup'un 31 Aralık 2021 ve 2020 tarihlerinde sona eren hesap dönemlerine ait şüpheli alacak karşılığındaki değişimi aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2021	1 Ocak - 31 Aralık 2020
Dönem başı ayrılmış karşılık	412.766.549	215.272.390
Yabancı para çevrim farkı	328.254.772	45.900.255
TFRS 9 cari dönem gideri/(geliri)	(7.428.122)	37.112.079
Cari dönem gideri	7.602.723	115.046.956
Tahsil edilen alacak	(56.340.422)	(565.131)
Dönem sonu bakiye	684.855.500	412.766.549

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 2021 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 2021						
Beklenen Vadeler	Defter Değeri	Sözleşme Uyarınca Nakit Çıkışlar Toplamı değer	3 Aydan Kısa	3-12 ay arası	1-5 yıl arası	5 yıldan uzun
Türev Olmayan Finansal Yükümlülükler						
Finansal borçlar	37775.480	37775.480	37775.480	-	-	-
Ticari borçlar	1.575.501.436	1.578.908.520	1.578.908.520	-	-	-
Kiralama yükümlülükleri	314.541.047	363.838.978	16.393.248	49.179.743	192.319.226	105.946.761
Diğer borçlar	371.510.335	371.510.335	371.510.335	-	-	-
Toplam	2.694.362.622	2.747.067.637	2.399.621.907	49.179.743	192.319.226	105.946.761

31 Aralık 2020						
Beklenen Vadeler	Defter Değeri	Sözleşme Uyarınca Nakit Çıkışlar 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	45.101.954	-	-
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 2021 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 2021 ve 31 Aralık 2020 tarihleri itibarıyla döviz pozisyonu aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2021			31 Aralık 2020		
	TL Toplam	TL	Avro	TL Toplam	TL	Avro
1. Ticari Alacaklar	198.981.336	99.585.008	98.913.236	483.092	54.723.460	56.246.760
2a. Parasal Finansal Varlıklar	58.713.038	35.138.878	23.500.479	67.114	82.773.635	1.075.876
2b. Parasal Olmayan Finansal Varlıklar	-	-	-	-	-	-
3. Diğer	46.641.008	27.353.638	18.859.104	428.266	20.420.351	11.237.887
4. Dönen Varlıklar Toplamı (1+2+3)	304.335.382	162.077.524	141.272.819	978.472	218.289.123	68.560.523
5. Ticari Alacaklar	-	-	-	-	-	-
6a. Parasal Finansal Varlıklar	-	-	-	-	-	-
6b. Parasal Olmayan Finansal Varlıklar	-	-	-	-	-	-
7. Diğer	4.699.461	4.699.461	-	10.923.815	855.685	10.068.130
8. Duran Varlıklar Toplamı (5)	4.699.461	4.699.461	-	10.923.815	855.685	10.068.130
9. Toplam Varlıklar (4+6)	309.034.843	166.776.985	141.272.819	978.472	229.212.938	78.628.653
10. Ticari Borçlar	448.544.971	321.265.745	121.876.537	1.933.562	199.139.607	139.321.535
11. Finansal Yükümlülükler	59.698.830	59.698.830	-	487.342.160	36.609.202	450.732.958
12a. Parasal Olan Diğer Yükümlülükler	-	-	-	-	-	-
12b. Parasal Olmayan Diğer Yükümlülükler	815.984.630	769.492.003	44.253.681	364.834	426.313.928	373.907.360
13. Kısa Vadeli Yük. Toplamı (10+11+12)	1.324.228.431	1.150.456.578	166.130.218	2.298.396	549.838.097	558.317.515
14. Ticari Borçlar	-	-	-	-	-	-
15. Finansal Yükümlülükler	44.966.257	44.966.257	-	44.003.596	44.003.596	-
16a. Parasal Olan Diğer Yükümlülükler	332.288.059	332.288.059	-	214.221.938	214.221.938	-
16b. Parasal Olmayan Diğer Yükümlülükler	377.254.316	377.254.316	-	258.225.534	258.225.534	-
17. Uzun Vadeli Yük. Toplamı (14+15+16)	714.542.315	714.542.315	-	676.447.472	676.447.472	-
18. Toplam Yükümlülükler (13+17)	1.701.482.747	1.527.710.894	166.130.218	2.298.396	1.371.021.230	558.317.515
19. Net Yabancı Para Varlık / (Yükümlülük) Pozisyonu (9-18)	(1.392.447.904)	(1.360.933.909)	(24.857.399)	(1.319.924)	(661.720.308)	(479.688.862)
20. Parasal Kalemler Net Yabancı Para Varlık / (Yükümlülük) pozisyonu (1+2a+5+6a-10-11-12a-15-16a)	(295.515.684)	(291.206.946)	53.7178	(532.616.591)	(83.513.114)	(450.436.103)
						1.523.043
						(190.417)

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 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") (2020: TL, Avro ve GBP) cinsinden kur riskine maruz kalmaktadır. Aşağıdaki tablo Grup'un TL, Avro ve GBP (2020: 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 2021 Vergi Öncesi Kar / (Zarar)	
	Yabancı paranın %10 değer kazanması	Yabancı paranın %10 değer kaybetmesi
1- TL net varlık / yükümlülüğü	(29.120.695)	29.120.695
2- TL riskinden korunan kısım (-)	-	-
3- TL net etki (1+2)	(29.120.695)	29.120.695
4- Avro net varlık / yükümlülük	53.718	(53.718)
5- Avro riskinden korunan kısım (-)	-	-
6- Avro net etki (4+5)	53.718	(53.718)
7- GBP net varlık / yükümlülüğü	(138.336)	138.336
8- GBP riskinden korunan kısım (-)	-	-
9- GBP net etki (7+8)	(138.336)	138.336
10- Diğer net varlık / yükümlülüğü	(346.256)	346.256
11- Diğer riskinden korunan kısım (-)	-	-
12- Diğer net etki (10+11)	(346.256)	346.256
TOPLAM (3+6+9+12)	(29.551.569)	29.551.569

	31 Aralık 2020 Vergi Öncesi Kar / (Zarar)	
	Yabancı paranın %10 değer kazanması	Yabancı paranın %10 değer kaybetmesi
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 / yükümlülük	(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

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 2021 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 2021	İtfa edilmiş değerlerden gösterilen finansal varlıklar	İtfa edilmiş değerlerden gösterilen finansal yükümlülükler	Kayıtlı değer
Finansal varlıklar			
Nakit ve nakit benzerleri	97051.019	-	97051.019
Ticari alacaklar	5.062.843.235	-	5.062.843.235
Diğer alacaklar	5.845.719	-	5.845.719
Finansal yükümlülükler			
Finansal borçlar	-	37775.480	37775.480
Kiralama yükümlülükleri	-	314.541.047	314.541.047
Ticari borçlar	-	1.575.501.436	1.575.501.436
Diğer borçlar	-	371.510.335	371.510.335

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

35. BAĞIMSIZ DENETÇİ/BAĞIMSIZ DENETİM KURULUŞLARINDAN ALINAN HİZMETLERE İLİŞKİN ÜCRETLER

Grup'un KGK'nın 30 Mart 2021 tarihinde mükerrer Resmi Gazete'de yayımlanan Kurul Kararına istinaden hazırladığı ve hazırlanma esasları 19 Ağustos 2021 tarihli KGK yazısını temel alan bağımsız denetim kuruluşlarının verilen hizmetlerin ücretlerine ilişkin açıklaması aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2021	1 Ocak - 31 Aralık 2020
Raporlama dönemine ait bağımsız denetim ücreti	412.000	315.925
Diğer danışmanlık ve güvence hizmetlerinin ücreti	5.000	37.025
	417.000	352.950

TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK ANONİM ŞİRKETİ VE BAĞLI ORTAKLIĞI

31 ARALIK 2021 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(Tutarlar, aksi belirtilmedikçe, Türk Lirası (TL) olarak gösterilmiştir.)

36. BİLANÇO TARİHİNDEN SONRAKİ OLAYLAR

Bilanço tarihinden sonra 9 Şubat 2022 tarihli ve 010 numaralı Yönetim Kurulu Kararı'na istinaden Sn. Ahmet Bolat'ın Yönetim Kurulu Üyesi olarak atanmasına ve Yönetim Kurulu Başkanı olarak seçimine, Sn. Ahmet Bolat'a Yönetim Kurulu Üyelerinden Sn. Murat Şeker, Sn. Ali Serdar Yakut, Sn. Mustafa Yılmaz, Sn. Melih Şükrü Ecertaş, Sn. Turhan Özen herhangi birisi ile müştereken her türlü işlemde Şirketi temsil etmek üzere ilzam ve imza yetkisi verilmesine, Sn. Murat Şeker'in Yönetim Kurulu Üyesi olarak atanmasına ve Yönetim Başkan Vekili olarak seçilmesine karar verilmiştir.





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