

WIDEN YOUR WORLD

NAME İSİM
TURKISH AIRLINES

FROM NEREDEN
1933

TO NEREYE
FUTURE

YILLIK RAPOR 2013

TURKISHAIRLINES.COM

PASSPORT



BAZILARIMIZ
KEŞFEDİLMİYENİN
PEŞİNE DÜŞMEK İÇİN DOĞAR.
BİLİNMEYENDEKİ
GÜZELLİĞİ GÖRMEK,
HEYECANIN ÇAĞIRDIĞI
YERLERE DOĞRU GİTMEK İÇİN.
FARKLI DÜNYALARI BİRLEŞTİRMEK,
MERAK DUYGUMUZU BİR ADIM ÖTEYE GÖTÜRMEK,
FARKLILIKLARDAN KEYİF ALMAK İÇİN.
SİZ DE BİZDENSENİZ
VE KALBİNİZ BU **MUHTEŞEM GEZEGENİ**
KEŞFE ÇIKMAK İÇİN ÇARPIYORSA,
BİRLİKTE YOLA ÇIKMAYA HAZIRIZ.
ŞİMDİ.

DÜNYA DAHA BÜYÜK.
K E Ş F E T.



2013 YILINDA TÜRK HAVA YOLLARI

Satış Geliri

9,8 Milyar USD %19 ↑

Bir önceki yıla göre satışlar %19,3 artarak 9,8 milyar USD'ye yükselirken, esas faaliyet karı 657,5 milyon USD, net kar ise 357 milyon USD olarak gerçekleşmiştir.

EBITDAR

1,8 Milyar USD %18 ↑

Son yedi yılda istikrarlı bir karlılık performansı ortaya koyan Türk Hava Yolları, ortalama %17,6 EBITDAR Marjı yakalamıştır.

Toplam Yolcu

48,3 Milyon %24 ↑

Türk Hava Yolları, 2013 yılında 28,2 milyonu dış hat, 20,1 milyonu iç hat olmak üzere toplam 48,3 milyon yolcu taşımıştır.

Yolcu Doluluk Oranı

%79,0 1,6 pt ↑

2013 yılında %21,1 kapasite artışı yapılmasına rağmen yolcu doluluk oranı 1,6 puan artışla %79,0'a yükselmiştir.





CAPA (Center for Asia Pasific Aviation) tarafından havacılık endüstrisinin gelişiminde en büyük etkiye sahip olan, lider konumunda bulunan ve diğer havayollarının takip etmesi için referans kaynağı olan havayoluna verilen “Yılın Havayolu Ödülü” Türk Hava Yolları’nın oldu. Türk Hava Yolları, dünyanın önde gelen havayollarının gövde gösterdiği bir coğrafi bölgede mükemmel bir rakip olduğunu ortaya koydu. Dünyanın en geniş uluslararası uçuş ağına sahip olan Türk Hava Yolları, İstanbul’daki güçlü merkezinden yaklaşık 200 uluslararası noktaya sefer icra ediyor.

CAPA tarafından havacılık endüstrisinin gelişiminde en büyük etkiye sahip olan, lider konumunda bulunan ve diğer havayollarının takip etmesi için referans kaynağı olan havayoluna verilen “Yılın Havayolu Ödülü” Türk Hava Yolları’nın oldu.



YILIN HAVAYOLU





AVRUPA'NIN EN İYİSİ

Havacılık sektörüne yönelik araştırmaları ticari kaygılardan bağımsız gerçekleştiren, sektörel anlamda dünya çapında saygı duyulan ve performans temelini esas alıp havayolu şirketlerine her yıl düzenli olarak ödöl veren Skytrax, geçtiğimiz iki yılda olduğu gibi bu yıl da Türk Hava Yolları'nı, "Avrupa'nın En İyi Havayolu şirketi" olarak ilan etti. 10 aylık bir periyotta yapılan bu araştırma, 160'tan fazla ölkede yaşayan yolcuların oylamaya katılmasıyla yapıldı. Uzun uçuşlarda Business Class yolcularına 'Flying Chef' hizmeti sunan Türk Hava Yolları, dünya sıralamasında ayrıca "En İyi Business İkrâm Servisi" ödölüne de layık göröldü.

Uçuş ağımızı genişletirken kalitemizi de zirveye taşımak öncelikli hedeflerimiz arasında yer almaktadır. Bu hedefi taçlandıran "Skytrax Avrupa'nın En İyi Havayolu" unvanını 3. kez üst öste kazanarak bu gururu tüm yolcularımız ile paylaşıyoruz.







2013 yılında 245 noktaya uçuş gerçekleştiren Türk Hava Yolları, aynı yıl yolcu sayısını yüzde 23.6 artırarak 48.3 milyona çıkardı. En fazla 10 yıl içinde 100 farklı noktaya daha uçuş başlatmayı planlayan THY, 2020 yılına kadar uçak sayısını 400'ün üzerine çıkarmayı hedefliyor. 2013 yılında açılan 26 yeni hat ile 105 ülkede 245 noktaya ulaşan Türk Hava Yolları, 202 dış hat noktası ile dünyada en çok dış hat noktasına uçan havayolu unvanına sahip olmuştur.

2013 Yılında Açılan Yeni Hatlar

LIBREVILLE

COLOMBO

HOUSTON

AKABE

KUALA LUMPUR

FRIEDRICHSHAFEN

SANTIAGO DE COMPOSTELA

MALTA

SALZBURG

EL KASIM

MARSEILLE

KÖSTENCE

TALINN

VILNIUS

LUXEMBURG

KATHMANDU

MEZAR-I SERIF

LAHOR

KANO

NDJAMENA

ÇORLU

ISPARTA

KASTAMONU

BİNGÖL

ŞIRNAK

KOCAELİ





Türk Hava Yolları, geliştirdiği farklı hizmet anlayışı ile yeniliklerden hoşlanan ve keşfetmeyi seven herkese keyifli bir seyahat deneyimi yaşatırken, bu yeni duruşunu marka iletişimine de yansıtıyor ve yeni mottosu “Widen Your World” ile herkesi yeni ufuklar keşfetmeye davet ediyor. Yeni marka stratejisiyle yolcularına küresel bir marka olmaktan çok daha fazlasını sunacağına ilk mesajlarını veren THY yolcu memnuniyetini en üst seviyeye çıkarıyor. Yaklaşık 400 film, bine yakın CD albüm, radyo ve haber kanallarının yer aldığı kabin içi eğlence sistemi, dünyanın dört bir yanındaki parlak girişimci fikirlerini iş dünyasının önemli isimleriyle gökyüzünde buluşturduğu “Invest On Board” dijital platformu, uydu bağlantısı üzerinden gerçekleştirdiği canlı TV uygulaması önemli ayrıntılardan sadece birkaçı...

Eğer siz de farklılıkların bir zenginlik olduğunu görüyor, yenilikler arıyor, merak ettiklerinizi yaşayarak öğrenmek istiyorsanız dünyanın kocaman bir yer olduğuna inanın ve keyfini çıkarın.







Sefer yaptığı 105 ülke ile dünyanın en çok ülkesine uçan Türk Hava Yolları, hayata geçirdiği birçok yenilikle yolcularının beklentilerine cevap veriyor. Türk Hava Yolları'nın Dünya'ya açılan kapısı, İstanbul'daki özel yolcu salonu "Turkish Airlines Lounge Istanbul" genişletilmiş ve yenilenmiş hâliyle keyif ve konforun sınırlarını zorluyor. Özel yolcu salonunun yeni katı ile havalimanı hizmetlerine ilâve bir zenginlik katıyor. Dünyanın en iyi 10 özel yolcu salonu listesinde yer alan "Lounge Istanbul"un, modern ve gelenekseli harmanlayan tasarımı ile ilâve yeni bölümleri sonrası zirvenin en güçlü adayı olması öngörülüyor.

***Dünyanın en iyi
10 özel yolcu salonu
listesinde yer alan
"Turkish Airlines
Lounge Istanbul",
genişletilmiş ve
yenilenmiş hâliyle
keyif ve konforun
sınırlarını zorluyor.***





01 Kısaca Türk Hava Yolları

02 Hissedarlarımıza

- 02 Finansal Analiz
- 06 Sektörel Gelişmeler ve 2014 Beklentileri
- 08 Başkan'ın Mesajı
- 10 Yönetim Kurulu
- 13 Misyonumuz ve Vizyonumuz
- 14 Stratejimiz

18 Türk Hava Yolları Grubu

- 18 İştiraklerimiz
- 22 2013 Yılı Trafik Sonuçları
- 24 Filo
- 26 Uçuş Ağı
- 28 Faaliyetlerimiz
 - 28 Kargo
 - 30 Bakım Onarım
 - 32 İkram
 - 34 Yer Hizmetleri
 - 36 Eğitim
 - 40 Diğer hizmetler
- 47 İnsan Kaynakları
- 51 Kalite ve Kurumsal Sorumluluk
- 54 Risk Yönetimi
- 58 Organizasyon Şeması
- 60 Kurumsal Yönetim İlkeleri Uyum Raporu

67 Konsolide Finansal Sonuçlar

- 67 31 Aralık 2013 tarihi itibarıyla Konsolide Finansal Tablolar ve Dipnotları



Türk Hava Yolları, 43'ü iç ve 202'si dış hat olmak üzere 245 noktaya uçmaktadır. Bir önceki yıl 39 milyon olan toplam yolcu sayısı 2013 yılında %23,6 artışla 48,3 milyona ulaşmıştır.

1933 yılında kurulan Türk Hava Yolları A.O.'nun ana faaliyet konusu yurt içi ve yurt dışında yolcu ve kargo hava taşımacılığı yapmaktır.

Ortaklık hisselerinin %50,88'i halka arz edilmiş olup, %49,12'si ise Özelleştirme İdaresi'ndedir. Ortaklığın kayıtlı sermayesi 2 milyar TL'dir. Ortaklığın 3'ü doğrudan ve 9 tanesi de müşterek olmak üzere toplam 12 adet iştiraki bulunmaktadır.

Türk Hava Yolları, 43'ü iç ve 202'si dış hat olmak üzere 245 noktaya uçmaktadır. Bir önceki yıl 39 milyon olan toplam yolcu sayısı 2013 yılında %23,6 artışla 48,3 milyona ulaşmıştır. Yolcu sayısındaki bu artış iç hatlarda %26,1, dış hatlarda ise % 21,9 oranında gerçekleşti. Böylelikle Türk Hava Yolları tarihi bir başarıya imza attı ve Avrupa Hava Yolları Birliği (AEA) verilerine göre pazar payını %12,8'e çıkararak Avrupa'nın en çok yolcu taşıyan 2'nci havayolu şirketi haline geldi. %21,2 kapasite artışına rağmen doluluk oranının 1,6 puan artışla %79'a ulaşması üretimin artmasına katkı sağladı. Kargo - Posta taşımacılığı da yolcuya paralel bir şekilde artış gösterdi ve %20,1 artışla 565.391 tona yükseldi.



FİNANSAL
ANALİZGÜÇLÜ FİNANSAL
PERFORMANS

Türk Hava Yolları'nın toplam gelirleri %18,5 oranında artarak 9,8 milyar ABD doları seviyesine ulaşmıştır.

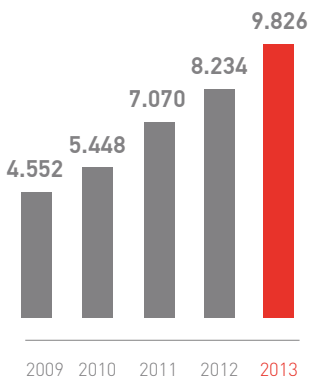
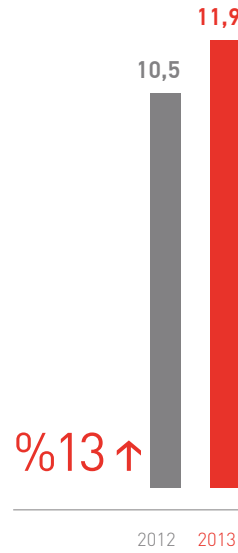
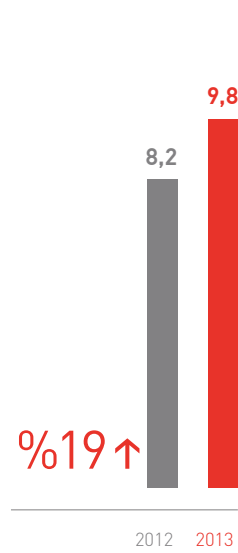
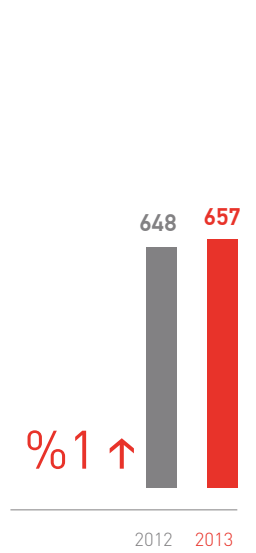
2013 yılındaki yolcu gelirlerimiz toplam gelirlerin %89,2'sini oluştururken, kargo gelirleri %8,7'sini oluşturmuştur. Son 5 yılın yolcu ve kargo gelirlerine bakıldığında yolcu gelirlerinin yıllık ortalama %21,1, kargo gelirlerinin ise %31,6 büyüdüğü gözlenmektedir. Aynı dönem itibarıyla, global yolcu ve kargo gelirleri büyüme oranı (CAGR) %10,9 ve %5,7 şeklinde gerçekleşmiş olup, Türk Hava Yolları'nın büyüme oranlarının çok altında kalmıştır.

Yolcu gelirlerindeki artış yüksek getirili sektörel faaliyetlerdeki göze çarpan gelişmeyle desteklenmektedir. 2012'ye kıyasla, Ekonomi Class gelirleri 2013 yılında %16,0 oranında artarken Business Class gelirleri %29,5 oranında artmıştır.

Türk Hava Yolları'nın derin coğrafi farklılıklar arz eden geniş uçuş ağı, Şirket'e çeşitlendirilmiş bir gelir yelpazesi sağlarken, bölgesel gelir dağılımında en büyük payı %33,5 ile Avrupa oluşturmaktadır. Toplam gelirlerin %14'ünü iç hat gelirleri oluştururken satışların %22'si Türkiye'den gerçekleşmiştir.

HASILAT

(milyon USD)

TOPLAM VARLIKLAR
(milyar USD)HASILAT
(milyar USD)ESAS FAALİYET KÂRI
(milyon USD)

ÖZET BİLANÇO (MİLYON USD)

	2013	2012	Değişim (%)
Toplam Varlıklar	11.901	10.523	13
Dönen Varlıklar	2.125	2.166	-2
Duran Varlıklar	9.775	8.357	17
Kaynaklar	11.901	10.523	13
Kısa Vadeli Yükümlülükler	3.117	2.530	23
Uzun Vadeli Yükümlülükler	5.521	4.960	11
Özkaynaklar	3.262	3.032	8

ÖZET GELİR TABLOSU (MİLYON USD)

	2013	2012	Değişim (%)
Hasilat (net)	9.826	8.234	19
Brüt Kâr/Zarar	1.823	1.681	8
Esas Faaliyet Kârı/Zararı	657	648	1
Finansman Geliri/Gideri Öncesi Faaliyet Kârı/Zararı	781	926	-16
Vergi Öncesi Kâr/Zarar	502	785	-36
Net Dönem (Zararı)/Kârı	357	657	-46



SÜRDÜRÜLEBİLİR KÂRLILIK

Türk Hava Yolları, şirketin nakit yaratma kapasitesini değerlendirmek üzere mukayesede temel aldığı yöntemlerden biri olan FAVÖK bazında çarpıcı rakamlar ortaya koymaya devam etmektedir. 2009-2013 yılları arasında, Türk Hava Yolları, %18,0'lık uzun dönem FAVÖK hedefi doğrultusunda, ortalama %17,6'lık bir FAVÖK oranı gerçekleştirmiştir. 2013 yılında, THY A.O.'nın FAVÖK rakamı 1,8 milyar dolar tutarında gerçekleşirken bir önceki yıla kıyasla %19,3 oranında artış göstermiştir. IATA tahminine göre Dünya Havacılık Sektöründeki 2013 yılı ortalama operasyon kâr marjı %3,3 iken Türk Hava Yolları'nda %18'dir.



(milyon USD)	2013	2012	2011	2010	2009
Net Kâr	357	657	11	185	362
Net Kâr Marjı	%3,6	%8,0	%0,2	%3,4	%8,0
EBIT	762	687	277	262	530
EBIT Marjı	%7,8	%8,3	%3,9	%4,8	%11,6
EBITDAR	1.770	1.483	1.007	802	1.038
EBITDAR Marjı	%18,0	%18,0	%14,2	%14,7	%22,8

KOLTUK SINIFINA GÖRE YOLCU GELİRLERİNİN DAĞILIMI (USD)



%79,8
ECONOMY CLASS

%17,3
BUSINESS CLASS

%2,9
COMFORT CLASS

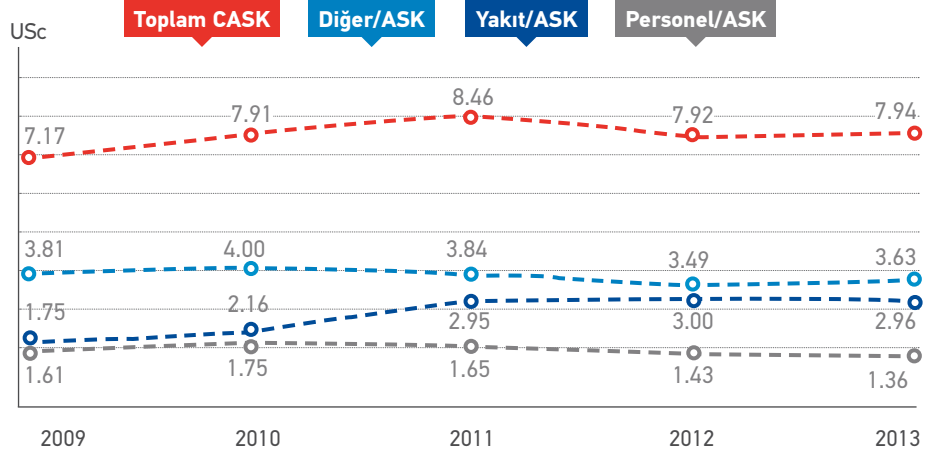
Türk Hava Yolları'nın, toplam gelirlerindeki artışa paralel olarak en üst segment olan Business Class yolcu gelirleri de istikrarlı bir biçimde artış göstermektedir.

Türk Hava Yolları'nın coğrafi açıdan geniş bir uçuş ağı portföyüne sahip olması, Ortaklığımızın gelirlerini önemli oranda zenginleştirmektedir.



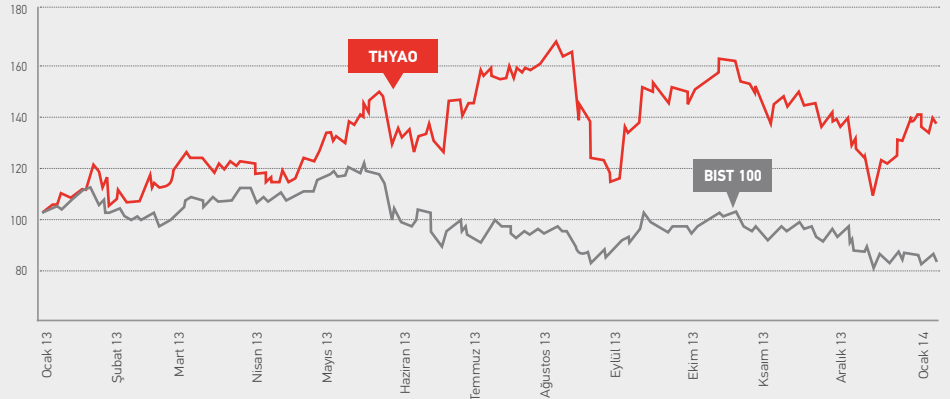
KÂRLILIK ODAKLI GİDER YÖNETİMİ

Türk Hava Yolları, yüksek kullanım seviyeleri, çalışanlarının verimliliği ve etkin maliyet yönetiminden kaynaklanan çok düşük birim maliyet tabanıyla faaliyetlerini sürdürmektedir. AKK başına personel maliyetinin %4,9 oranında düşmesiyle birlikte birim maliyetleri bir önceki yıla kıyasla 2013 yılında sabit kalmıştır.



SAĞLAM FİNANSAL TEMELLERİYLE TERCİH EDİLEN ŞİRKET

Güçlü büyüme performansı ve yüksek kârlılığının yanı sıra sağlam finansal temelleriyle dikkat çeken Türk Hava Yolları'nın hisseleri BİST İstanbul'un en fazla tercih edilen hisse senetleri arasında yer almıştır.



2 Ocak 2013 Değerleri = 100 olarak endekslenmiştir.

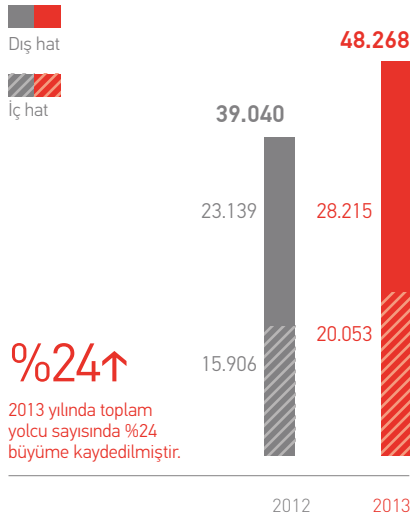
2013 yılında THYAO hissesi BİST 100 Endeksi'nin %34 üzerinde getiri sağlamış olup, işlem hacmi ortalama olarak endeksin toplam işlem hacminin %6'sını oluşturmuştur.



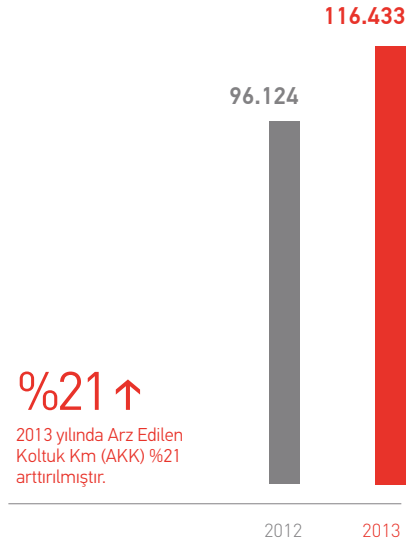
AVRUPA'NIN EN ÇOK YOLCU TAŞIYAN 2'NCİ HAVAYOLU

Türk Hava Yolları, 2013 yılında tarihi bir başarıya imza attı ve Avrupa Hava Yolları Birliği (AEA) verilerine göre pazar payını %12,8'e çıkararak Avrupa'nın en çok yolcu taşıyan 2'nci havayolu şirketi haline geldi.

TOPLAM YOLCU (bin)



ARZ EDİLEN KOLTUK KM (AKK) (milyon)



AEA

THY

Arz Edilen Koltuk* Km Artışı



Ücretli Yolcu* Km Artışı



Yolcu Doluluk Oranı



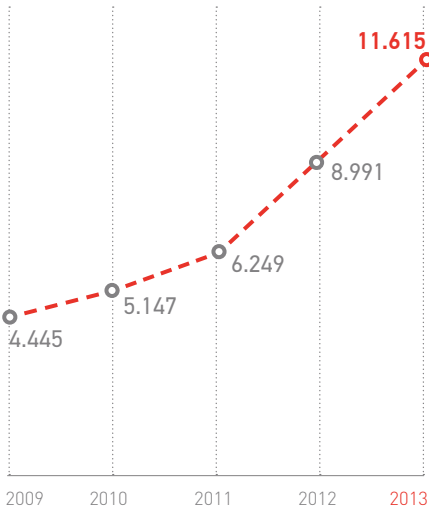
Yolcu Doluluk Oranı Artışı



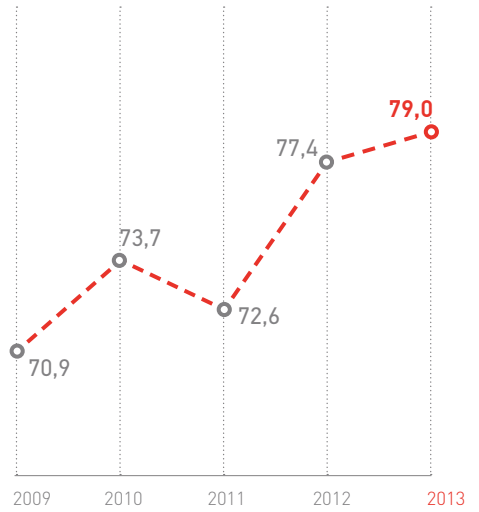
Ücretli Kargo Ton*Km Artışı



DIŞTAN DIŞA TRANSFER YOLCU (bin)



YOLCU DOLULUK ORANI (%)





SEKTÖREL GELİŞMELER VE 2014 BEKLENTİLERİ

THY açısından 2013 yılı network taşıyıcı olarak adımızı pekiştirmemizin ve 11 yıldır üst üste devam ettirdiğimiz kârlılık ve iki haneli büyüme performansının devam ettiği bir yıl olarak hatırlanacaktır.

■ GSMH GELİŞİM TAHMİNİ (2012-2032)

■ YILLIK ÜYK GELİŞİM TAHMİNİ (2012-2032)

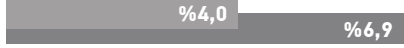
ASYA PASİFİK



AFRİKA



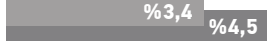
LATİN AMERİKA



ORTADOĞU



CIS ÜLKELERİ



DÜNYA



KUZAY AMERİKA



AVRUPA



Kaynak: Boeing Current Market Outlook (2012-2032)

2013 yılı krizden çıkma sinyalleri veren ABD ekonomisinin ana aktörü FED'in yükselen piyasalar üzerinde 2007 yılından beri sürdürdüğü aylık 85 milyar ABD doları seviyesindeki parasal genişlemeyi önce yavaşlatma ardından bitirme projeksiyonunun uygulama yılı olarak kayda geçmiştir. ABD'nin işsizliği azaltmak ve ekonomiyi canlandırmak için çözüm yolu olarak bulduğu parasal genişleme politikası, daha güvenli ve fazla faiz veren yükselen piyasalar için ucuz kredi anlamına gelmiştir. FED'in parasal genişlemeyi durdurma kararı ardından ucuz kredi yükselen piyasalardan anavatanına dönme eğilimine girmiştir. 2013 yılı, aynı zamanda, türbülansa her geçen ay daha fazla kapılan yükselen piyasaların döviz rezervlerinin azalma sinyaline yüksek faiz-yüksek kur enstrümanları arasından çıkış yolu arandığı bir yıl olmuştur.

Türkiye ekonomisinde ise, 2013 yılında %4,6 seviyelerinde düşük faiz başarısına ulaşma ve hemen akabinde ekonomi-politik gerilimler ön plana çıkmıştır. Ortaklığımız açısından ise 2013 yılı network taşıyıcı olarak başarılarımızı pekiştirdiğimiz ve 11 yıldır üst üste devam ettirdiğimiz kârlılık ve iki haneli büyüme performansını devam ettirdiğimiz bir yıl olarak hatırlanacaktır. Ortaklığımızın 12 aylık figürleri ise bütçe hedeflerimiz üzerinde büyüme oranlarına ulaştığımızı göstermektedir. Hem iç hat hem de dış hatlardaki büyümemiz ve doluluk oranlarındaki artış 2013 yılını oldukça başarılı trafik sonuçları ile tamamladığımızı ortaya koymaktadır. Taşıdığımız yolcu sayısı AEA üyesi havayolları arasında da en fazla yolcu taşıyan 2. havayolu konumuna yükseldi.

Ortaklığımızın son 11 yıldaki büyüme serüveni; Güney Amerika, Ortadoğu ve Uzak Doğu Asya gibi yükselen piyasaların havayolu şirketlerinin büyüme serüveni ile paralellik göstermiştir. Buna karşın son beş yıldır durgunluk ve krizle mücadele eden gelişmiş piyasaların havayolu şirketlerinin büyüme matrisleri durağan seyretmiştir. Avrupalı ve Amerikalı havayolu şirketlerinin büyüme bunalımı, son birkaç yılda ortaya çıkan problemlerin ötesinde pazar doygunluğu gibi yapısal problemlerle yakından ilişkilidir. Yaşlı filo, yüksek işçilik maliyetleri, yüksek vergi oranları Avrupa ve Amerika kökenli havayolu şirketlerinin maliyet yönetimindeki en önemli çıkmazları arasında yer almaktadır. Son beş yılda AB pazarındaki oyuncuların tamamına yakını bugüne kadar hiç yaşamadıkları kadar zor günler geçirmiştir. Bazı oyuncuların piyasadadan çekildiği bu ortamda, konsolidasyon veya devlet yardımları sektör için can simidi olmuştur.

Son on yılda sürekli büyüyen ve yeni pazarlara açılan Ortaklığımız, pazarda farkındalığını istikrarlı bir biçimde artırmaktadır. Jeo-ekonomik avantaj, Yönetimin başarılı büyüme ve yeni pazar kararları sonucu artan gelirler ve iyi yönetilen maliyetler, başta network katkısı olmak üzere düşük birim maliyet olarak geri dönüş sağlamıştır.

2013 yılı fiili sonuçlarını ve 2014 IATA tahminleri doğrultusunda bölgesel bazda şu şekilde özetlemek mümkündür;

- Kuzey Amerikalı havayolu taşıyıcıları, 2013 yılında 5,8 milyar ABD doları, 2014 yılında ise 8,3 milyar ABD doları seviyesinde kâra ulaşmayı hedeflemektedir. Kuzey Amerikalı taşıyıcıların her iki yılda da en yüksek mutlak kâr ve güçlü EBIT marjına ulaşmak adına sektörden daha iyi bir performans sergilemesi beklenmektedir.



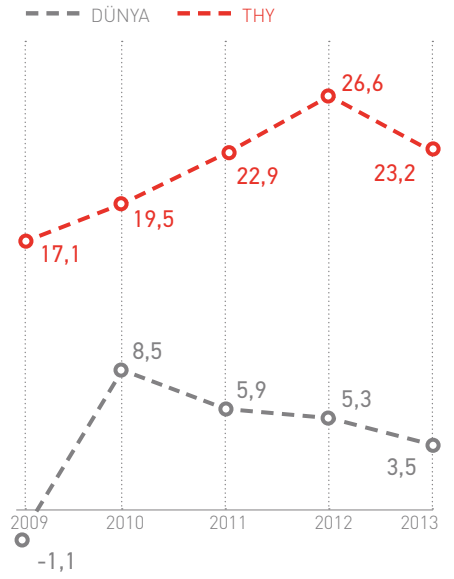
- Avrupalı havayolu taşıyıcıları, 2014 yılında 2013 yılına oranla daha yüksek kâr oranları öngörmektedir. 2013 yılı için beklenen net kâr oranı 1,7 milyar ABD doları seviyesindeyken 2014 yılında bu rakamın 3,2 milyar ABD doları seviyesine ulaşması öngörülmektedir. Yakın zamanda yaklaşık iki kat daha fazla mutlak kâr elde etmiş olan Avrupa bölgesi havayolu taşıyıcılarının EBIT marjlarında 2013 yılında %1,3 oranında düşüş görülmüştür. Bölge; yüksek maliyet, ağır yönetmelik ve yüksek vergi yükü altındadır.
- Asya-Pasifik havayolu taşıyıcıları 2013 yılında 3,2 milyar ABD doları seviyesinde kâr öngörmektedir. Bu sonuçla 3 yıl boyunca elde ettiği kârın düştüğü gözlemlenmektedir. 2014 yılında kâr meblağının ufak bir farkla 4,1 milyar ABD doları seviyesinde gerçekleşmesi tahmin edilmektedir. Asya Pasifik taşıyıcıları, %40 pazar payı ile global kargo pazarındaki en güçlü taşıyıcılardır. Çin'in lokal pazarında %12'lik bir büyüme söz konusu iken Hindistan ve Japonya iç pazarlarında daralma gözlemlenmektedir.
- Güney Amerika bölgesindeki havayolları 2013 te 700 milyon ABD doları, 2014 'te ise 1,5 milyar ABD doları seviyesinde kâr beklemektedir. Talepteki büyümeye ayak uyduramayan alt yapı yetersizlikleri büyümeye engel olmaktadır.
- Ortadoğu bölgesindeki havayolları 2013 yılında 1,6 milyar ABD doları seviyesinde, 2014'te ise 2,4 milyar ABD doları seviyesinde artış beklemektedir. Faiz ve vergiler öncesi (EBIT) kârın ise %3,8 dolaylarından %4,7'ye yükselmesi beklenmektedir. Bölgede, özellikle körfez bölgesindeki hub'ların petrol gelirlerinin de etkisiyle büyümeye devam edeceği düşünülmektedir.

- Afrika havayolu taşıyıcıları 2013 yılında 100 milyon ABD doları zarar açıklarken, 2014 yılında 100 milyon ABD doları seviyesinde kâr elde etmeyi beklemektedirler. Bölgenin pazara erişim kısıtlamalarının sonucu olarak Afrika bağlantısı geri kalmış ise de bölgenin taşıyıcıları hala sıkı bir rekabet içindedir.

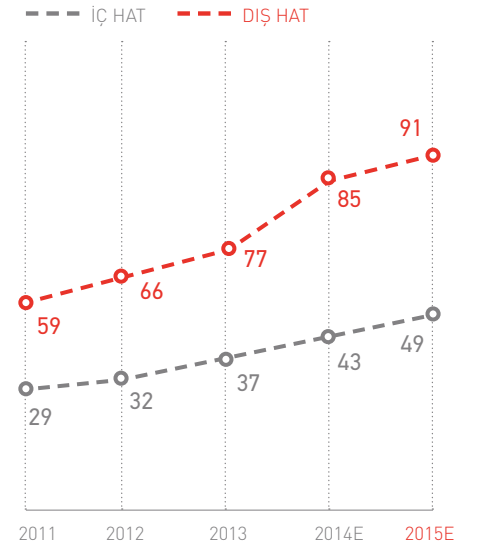
Yeni dönemde önceliklerimiz nasıl şekillenecek?

AB ve ABD merkezli pazar oyuncularının toparlanması, Körfez Bölgesi oyuncularıyla devam eden sert rekabet karşısında Ortaklığımız, Afrika, Orta ve Güney Amerika ve Avustralya gibi yeni lokasyonlara yönelimin yanı sıra yeni destinasyon ve pazar araştırma planları ışığında önümüzdeki dönemde rekabet üstünlüğünü korumayı hedeflemektedir. Ortaklığımız, son on yılda pekiştirdiği pazar liderliğinin ardından önümüzdeki dönemde inovasyon ve marka liderliği (branding leadership) alanlarına odaklanmayı planlamaktadır. THY, önümüzdeki dönemde, bir taraftan TL'de yaşanan devalüasyon karşısında genel finansal kârlılığını sürdürülebilir kılacak adımlar atmaya diğer taraftan yenilikçi ürün ve hizmet çizgisini sürdürmeyi planlamaktadır.

ÜYK GELİŞİMİ (%)



TÜRKİYE PAZARI YOLCU GELİŞİMİ (milyon)





BAŞKAN'IN MESAJI

Türk Hava Yolları tarihi bir başarıya imza attı ve Avrupa Hava Taşımacıları Birliği(AEA) verilerine göre pazar payını %12,8'e çıkararak Avrupa'nın en çok yolcu taşıyan 2'nci havayolu şirketi haline geldi.

Türk Hava Yolları'nın değerli yatırımcıları, kıymetli iş ortaklarımız,

Geride bıraktığımız 2013 yılı, Türk Hava Yolları'nın 11 yıldır alışkanlık haline getirdiği büyümesini gerek yolcu-trafik gerekse mali sonuçlar bakımından taçlandırarak sürdürdüğü bir yıl oldu. Türk Hava Yolları, yolcularını kaliteli ve güler yüzlü hizmetiyle mutlu ederken yatırımcısını da başarılı mali sonuçlarıyla sevindirdi.

Dünyada hava taşımacılığı sektörü, yaşanan tüm ekonomik krizlere rağmen büyümesini sürdürüyor. Ülkeler arasındaki ticari ve kültürel ilişkiler ile turizm amaçlı seyahat bu büyümenin vazgeçilmez olduğunu ortaya koyuyor. Sektörle ilgili yapılan geleceğe yönelik tüm araştırmalar da bu gerçeğin altını çiziyor. Ancak, trafik rakamlarındaki büyüme her zaman kârlılık anlamına gelmiyor. Çok düşük kâr marjlarının olduğu bu sektörde, sıkı bir mali politikanız yoksa seneyi kâr ederek kapatmanız hayal olabilir.

Türk Hava Yolları, 2023 vizyonu doğrultusunda tüm büyüme planlarını gerçekleştirirken, geçtiğimiz yıllarda olduğu gibi 2013 yılında da sektör ortalamalarının üzerinde bir büyüme yakaladı. Uçuş ağını sürekli genişleten, doğru strateji ve uygun fiyatlarla tüm noktalarda pazar payını artıran, güçlü iletişim stratejileriyle marka değerini arttıran ve yüksek kârlılığı hedefleyen bir şirket olarak bugün karşınızdayız.

Bildiğiniz gibi dünyaya hava trafiğinin %66'sı İstanbul üzerinden geçiyor. Ülkemize ve

İstanbul'a 3 saatlik menzile içinde 41 ülke, 78 şehir, 4 saatlik menzile içinde 53 ülke, 118 şehir, 5 saatlik menzile içinde 66 ülke, 143 şehir bulunuyor. Bu trafikten Türkiye'nin hakkı olan payı almak için başarıyla uyguladığımız stratejiler sonuç verdi ve bugün dünyadaki pazar payımızı %2'lere çıkardık.

2012'yi, 182'si uluslararası, 37'si yurt içi olmak üzere dünyada 219 noktaya uçan bir havayolu olarak kapatmıştık. 2013'ü ise 233 uçağıyla 202'si uluslararası, 43'ü ise yurt içi olmak üzere dünyada 245 noktaya uçan bir Türk Hava Yolları olarak tamamladık. Uçuş gerçekleştirdiğimiz 105 ülke ile dünyada en çok ülkeye uçan havayolu şirketi unvanını taşıyoruz ve bunu da artık hiçbir havayolu şirketine kaptırmayacağız.

Bir önceki yıl filomuzda 202 olan uçak sayısı 2013 sonunda 233 uçağına ulaştı. Daha önce verdiğimiz ve teslimleri devam eden uçaklarla birlikte filomuza 265 uçak katılacak. 2020 yılı sonunda Türk Hava Yolları filosunda kargo uçakları dahil toplam uçak sayısı 427'yi bulacak. Halen yaklaşık ortalaması 6,7 olan filo yaşı ise, yeni uçakların filoya katılımıyla 5'e düşecek.

Geçtiğimiz yıla ait olan ve raporda detaylı olarak görebileceğiniz bazı rakamları da sizlerle paylaşmak istiyorum.

Bir önceki yıl 39 milyon olan toplam yolcu sayımız 2013 yılında %23,6 artışla 48,3 milyona ulaştı. Yolcu sayısındaki bu artış iç hatlarda %26,1, dış hatlarda ise %21,9 oranında gerçekleşti. Böylelikle, Türk Hava Yolları tarihi bir başarıya imza attı ve Avrupa Hava Yolları Birliği(AEA) verilerine göre pazar payını %12,8'e çıkararak Avrupa'nın en çok yolcu taşıyan 2'nci havayolu şirketi haline geldi. %21,2 kapasite artışına rağmen doluluk oranınının 1,6 puan artışla %79'a ulaşması bir başka başarımız olarak ön plana çıktı. Kargo-Posta taşımacılığı da yolcuya paralel bir şekilde artış gösterdi ve %20,1 artışla 565.391 tona yükseldi.





Finansal göstergelere bakıldığında Türk Hava Yolları olarak bir önceki yıla göre satışlarımızı %27 artırarak 18.8 milyar TL'ye yükseltirken esas faaliyet karımız 1.240 milyon TL, net karımız da 682 milyon TL olarak gerçekleşti.

Değerli hissedarlarımız,

Türk Hava Yolları'nın iştiraki olan şirketlerimizden de kısaca bahsetmek istiyorum. Ortaklığımızın gelecek yıllarda yakalayacağı büyümede ve başarılarında iştiraklerimizin önemli bir payı olacak. İştiraklerimiz bizi havacılık sektöründe sadece yolcu ve kargo taşıyan bir havayolu şirketi olmaktan öteye taşıyor.

2013 yılı THY Teknik ile büyük yatırımlar yaptığımız HABOM projemizin hizmet vermeye başladığı bir yıl oldu. Sabiha Gökçen'deki toplam 384 bin metrekarelik hangar alanının inşasının büyük bölümü tamamlandı. Bu tesisimizde şu anda dar gövde uçakların bakımı yapılmaya başlandı. Kısa süre içinde geniş gövdeli uçaklara bakım hizmeti verecek kısımlar da faaliyete başlayacak.

Uçuşlarında Türk Hava Yolları'nı tercih eden yolcularımıza daha rahat ve konforlu hizmet sunulmasında TGS, Turkish DO&CO önemli katkılar sağlamaya devam ediyor. Aynı zamanda, CIP salonlarımızın işletmesini de yapan ikram şirketimiz Turkish DO&CO yeni konseptiyle geçmiş yıllarda yaptıkları işlerde olduğu gibi bu yıl da büyük beğeni kazandı. Bodrum ve Dalaman'ı bu yıl içinde hizmet ağına ekleyen TGS, toplam sekiz havaalanında hizmet veriyor. TGS'nin ilerleyen dönemlerde yurt dışı pazarlara açılarak bir dünya oyuncusu olmasını istiyoruz.

THY-Opet uçak yakıtı ikmalinde geçen sene olduğu gibi bu yılda pazar liderliğini devam ettirdi. Türkiye enerji sektörünün de sekizinci büyüğü haline gelen şirket, 2,5 milyar ABD dolar seviyesinde ciroyu yakalamış ve Türkiye'deki bütün havalimanlarında hizmet vermektedir.

Uçak Koltuk şirketimiz ise bir ilki gerçekleştirdi ve yerli ekonomi koltuğunu üretti. Yakıt maliyetlerini indirebildiğimiz, daha hafif ve hizmet kalitemizi arttırdığımız konforlu uçak koltukları üretmeye başladık. Bu koltuklarla ilk uçağımızı hazırladık ve bugün artık Türkiye'de üretilen koltuklarla sefer yapıyor.

Turkish Engine Center (TEC) bölgenin en büyük motor bakım atölyesi olarak kuruldu ve bugün hem Türkiye'den hem de bölge ülkelerinden müşterilerine hizmet vermeye devam ediyor.

Kabin içi mutfak ve tuvalet gibi üniteleri üreten TCI, uluslararası standartlarda üretim yapan bir şirket haline geldi. Boeing firmasının onaylı üretici listesine giren TCI, dünya pazarında etkili bir oyuncu olma yönünde adımlar atmaya devam ediyor.

Aydın Çıldır'daki uçuş okulu projemizde pist ve taksi yolu inşaatını 2013 yılında tamamlayıp, uçuş eğitimi faaliyetlerimize başladık. Ortaklığımızın iyi yetişmiş, kaliteli pilot ihtiyacını önümüzdeki dönemlerde bu projeye karşılamak arzusundayız. Bir değer iştirakimiz olan Turkbine uluslararası sertifikasyon süreçlerini 2013'te tamamladı ve faaliyet gösterdiği alanda satış ve pazarlama aktivitelerine başladı.

Değerli paydaşlarımız,

Türk Hava Yolları geleceğe emin adımlarla yürüyor. Hedeflerimizi sağlam temeller üzerine inşa ediyoruz. Cumhuriyetimizin 100. yılı olan 2023 yılı için belirlediğimiz vizyonu ve hedefleri her yıl yeniden değerlendiriyor ve bu doğrultuda atılan adımları çok yakından takip ediyoruz. 2014 yılı için de Ortaklığımızın büyümesini sürdürmesini hedefliyoruz.

Bu yıl iç hatlarda 26,2 milyon, dış hatlarda 32,3 milyon olmak üzere, özel kira ve hac-umre yolcusu ile birlikte toplam 59,5 milyon yolcu taşımaya hedefliyoruz. İç hatlarda %33, Güney Amerika'da %29, Afrika'da %25, Uzak Doğu'da %22, Kuzey Amerika'da %20, Avrupa'da

%16 ve Orta Doğu'da %13 kapasite artışı gerçekleştirerek toplamda %21 artışla 141 Milyar AKK'ya ulaşılması planlanırken yolcu doluluk oranının %78,8 olmasını bekliyoruz. Kargo taşınmasında ise %23 artış ile 653 bin ton öngörüyoruz.

201 dar gövde, 57 geniş gövde ve 7 kargo uçağı olmak üzere toplam uçak sayısının 265'e; açılacak 16 yeni hat ile uçulan nokta sayısının 259'a ulaşmasını planladık.

İştiraklerimizdeki çalışma arkadaşlarımız dahil 36 bini aşan Türk Hava Yolları ailesiyle hedeflediğimiz rakamların da ötesine geçeceğimize inancım tamdır.

Bütün bu sayısal büyümeler devam ederken, bizleri sizler için tercih edilen en önemli yönümüzü; hizmet kalitemizi de aynı paralelde geliştirmeyi sürdürüyoruz. Dünya havacılığında ürün ve hizmet kalitemizin bir göstergesi olan Skytrax Ödüllerimize, 2013 yılında yenilerini ekledik: "Avrupa'nın En İyi Havayolu Şirketi", "Güney Avrupa'nın En İyi Havayolu Şirketi" ve "En İyi Business İkram Servisi" ödülleriyle, 2013'te de Avrupa'nın en iyisi olma unvanını koruduk.

Bugüne kadar elde ettiğimiz başarıda başta bizleri tercih eden yolcularımız ve bizlere güvenen yatırımcılarımız olmak üzere yöneticilerimize, çalışanlarımıza ve iş ortaklarımıza şükranlarımı sunuyorum. 2014 yılının Ortaklığımız açısından başarılı bir yıl olmasını diliyor, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

HAMDİ TOPÇU

Yönetim Kurulu ve İcra Komitesi Başkanı

**YÖNETİM
KURULU****HAMDİ TOPÇU***Yönetim Kurulu ve İcra Komitesi Başkanı*

1964 yılında Rize'nin Çayeli ilçesinde dünyaya gelen Hamdi Topçu, Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi'nden 1986 yılında mezun oldu. Mali Müşavirlik unvanına da sahip olan Hamdi Topçu, hâlihazırda Türkiye Futbol Federasyonu Denetleme Kurulu Başkanlığı ve Ortaklık İştiraklerinden THY Teknik A.Ş., THY DO&CO İkrâm Hizmetleri A.Ş., TGS Yer Hizmetleri A.Ş., THY Opet Havacılık Yakıtları A.Ş. ve HABOM Havacılık Bakım Onarım ve Modifikasyon Merkezi A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanlığı görevlerini sürdürmektedir. Hamdi Topçu, evli ve dört çocuk babasıdır.

**PROF. DR. CEMAL ŞANLI***Yönetim Kurulu ve İcra Komitesi Başkan Vekili*

1950, Manisa doğumlu olan Prof. Dr. Cemal Şanlı, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden 1977 yılında mezun oldu. Aynı yıl, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Uluslararası Özel Hukuk Kürsüsü'nde asistan olan Cemal Şanlı, 1985 yılında Hukuk Doktoru unvanını "Milletlerarası Ticari Tahkim" teziyle aldı. Uluslararası tahkime ilişkin doktora tezini Londra Üniversitesi'ne bağlı Institute of Advanced Legal Studies'de tamamladı. 1987 yılında Yardımcı Doçent, 1990 yılında Doçent, 1996 yılında Profesör oldu. Hâlihazırda İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Uluslararası Özel Hukuk Ana Bilim Dalı'nda öğretim üyesi olan Prof. Dr. Cemal Şanlı, aynı zamanda Ortaklığın iştiraklerinden THY Teknik A.Ş., HABOM Havacılık Bakım Onarım ve Modifikasyon Merkezi A.Ş.'de Yönetim Kurulu Üyesidir. Uluslararası özel hukuk ve özellikle uluslararası tahkim alanında yayınlanmış pek çok kitap, makale ve monografisi bulunan Cemal Şanlı, evli ve dört çocuk babasıdır.

**DOÇ. DR. TEMEL KOTİL***Yönetim Kurulu ve İcra Komitesi Üyesi, Genel Müdür*

1959 yılında doğan Kotil, İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Uçak Mühendisliği Bölümü'nden 1983 yılında mezun olmuş, 1986'da ABD'nin Ann Arbor kentindeki Michigan Üniversitesi'nin "Uçak Mühendisliği" bölümünde yüksek lisansını, 1987'de aynı üniversitede Makine Mühendisliği dalında ikinci yüksek lisansını yapmıştır. 1991 yılında yine Michigan Üniversitesi'nde "Makine Mühendisliği" bölümünde doktorasını tamamlamıştır. Kotil, 1991-93 yılları arasında İTÜ Uçak ve Uzay Bilimleri Fakültesi'nde Havacılık ve İleri Kompozit Laboratuvarlarının kuruculuğu ve yöneticiliğini üstlenmiştir. İTÜ Uçak ve Uzay Bilimleri Fakültesi'nde Yardımcı Doçent ve Doçent olarak hizmet veren Kotil, aynı fakültede Bölüm Başkan Yardımcılığı, 1993-94 yıllarında ise Fakülte Dekan Yardımcılığı görevlerini yürütmüştür. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Daire Başkanı olarak görev yaptıktan sonra, 2001 yılında ABD'de Illinois Üniversitesi'nde misafir profesör olarak hizmet vermiş ve daha sonra New York'ta AIT Inc'de Araştırma ve Mühendislik Bölümü Başkanlığı'nı yürütmüştür. 2003 yılında THY'deki kariyerine Teknik Genel Müdür Yardımcısı olarak başlayan Kotil, 2005 yılında THY Genel Müdürlüğü'ne atanmıştır. 2006 yılında IATA Yönetim Kurulu üyeliğine seçilmiştir. 2010 yılında ise Yönetim Kurulu üyeliğine seçildiği Avrupa Havacılık Birliği'nin (Association of European Airlines-AEA) 2012-2013 yılları arasında Başkan Yardımcısı, 2014 yılında ise Başkanı olmuştur. Evli ve dört çocuk babası olan Kotil'in birçok araştırma ve bilimsel yayını vardır.

**MEHMET BÜYÜKEKŞİ***Yönetim Kurulu ve Kurumsal Yönetim Komitesi Üyesi*

1961 yılında Gaziantep'te doğan Mehmet Büyükeksi, 1984 yılında Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi'nden mezun oldu. Marmara Üniversitesi'nde işletme kurslarına, İngiltere'de ise işletme ve İngilizce dil kurslarına katıldı. Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) Başkanı, Türk Eximbank Yönetim Kurulu Üyesi, Türk Hava Yolları Yönetim Kurulu Üyesi, İstanbul Sanayi Odası (İSO) Meclis Üyesi, İstanbul Kalkınma Ajansı Yönetim Kurulu Üyesi, İstanbul Deri ve Deri Mamulleri İhracatçıları Birliği (İDMİB) Yönetim Kurulu Üyesi, Enerji Verimliliği Derneği (ENVERDER) Yönetim Kurulu Üyesi olan Mehmet Büyükeksi, Ziydan Şirketler Grubu'nda da Genel Koordinatör olarak görev yapmaktadır. Türkiye Deri Vakfı (TÜRDEV) Yönetim Kurulu Üyeliği, TOBB-BİS Organize Sanayi ve Teknoloji Bölgeleri A.Ş. Yönetim Kurulu Üyeliği, TOBTİM Uluslararası Ticaret Merkezi A.Ş. Yönetim Kurulu Üyeliği, Turkish DO&CO Yönetim Kurulu Üyeliği, Türkiye Ayakkabı Sanayicileri Derneği (TASD) Başkanlığı da yapan Büyükeksi, 2000-2006 yılları arasında İstanbul Deri ve Deri Mamulleri İhracatçıları Birliği (İDMİB) Yönetim Kurulu Başkanlığı, 1997-2008 yılları arasında Türkiye Ayakkabı Sektörü Araştırma Kurumu ve Eğitim Vakfı (TASEV) Kurucu Başkanlığı görevlerinde de bulunmuştur. Evli ve üç çocuk babasıdır.

**MUZAFFER AKPINAR***Yönetim Kurulu ve Mali Denetim Komitesi Üyesi*

1962 yılında dünyaya gelen Muzaffer Akpınar, Saint Michel Fransız Lisesi'nin ardından Boğaziçi Üniversitesi İdari Bilimler Fakültesi'nden mezun oldu. İş hayatına 1986 yılında Penta Tekstil'in kurucu ortağı olarak başlayan Akpınar, 1993 yılında KVK Mobil Telefon Hizmetleri A.Ş.'nin CEO'lüğünü üstlenmiştir. Bu görevin ardından MV Holding AŞ'nin CEO'lüğüne getirilen Akpınar, Fintur Holding B.V.'nin de oluşum sürecinde aktif olarak rol almıştır. Muzaffer Akpınar, 2002-2006 yılları arasında Turkcell CEO'lüğü görevini de yürütmüştür. Dost Enerji Yönetim Kurulu Başkanı, MV Holding Yönetim Kurulu Başkan Vekili, Portmobil Yönetim Kurulu Başkanı ve Kimya Teknik Yönetim Kurulu Üyesi olan Muzaffer Akpınar, Türk Hava Yolları Yönetim Kurulu'nun bağımsız üyesidir. Girişimci ve yatırımcı olarak; yenilenebilir enerji, teknoloji, kimyevi maddeler ve inşaat sektörlerinde faaliyetlerine devam eden Akpınar, evli ve iki çocuk babasıdır.

**İSMAİL GERÇEK***Yönetim Kurulu, Mali Denetim Komitesi ve Kurumsal Yönetim Komitesi Üyesi*

1963 yılında Çanakkale'nin Çan İlçesi'nde dünyaya gelen İsmail Gerçek, 1985'te Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Kamu Yönetimi Bölümü'nden mezun oldu. 1992-94 yılları arasında ABD'de ekonomi yüksek lisansı yaparak Para-Banka Anabilim dalındaki yükseköğrenimini tamamladı. 1985 yılında Maliye Bakanlığı Teftiş Kurulu'nda Maliye Müfettiş Yardımcısı olarak çalışmaya başlayan İsmail Gerçek, 1998 yılına kadar Maliye Müfettişi ve Maliye Başmüfettişi olarak görev yaptı. 1995-1997 yılları arasında İstanbul Defterdar Yardımcılığı görevine vekâlet eden İsmail Gerçek, 1998 yılından bu yana yeminli mali müşavir olarak çalışma hayatına devam etmektedir. Birleşik Fon Bankası Denetim Kurulu Üyesi, Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi Mütevelli Heyeti Üyesi, TFF Denetim Kurulu Üyesi, Türkiye Katılım Bankaları Birliği'nde denetçi görevlerinde de bulunan İsmail Gerçek, Türk Hava Yolları Yönetim Kurulu'nun bağımsız üyesidir.

YÖNETİM
KURULU**NACİ AĞBAL***Yönetim Kurulu Üyesi*

1968, Bayburt doğumlu olan Naci Ağbal, İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Kamu Yönetimi Bölümü'nden 1989 yılında mezun oldu. 1998 yılında Exeter Üniversitesi'nden Genel İşletme (MBA) dalında yüksek lisans derecesi aldı. 1989 yılında Maliye Müfettiş Yardımcısı olarak göreve başlayan Naci Ağbal, 1993 yılında Maliye Müfettişliği'ne, 1999 yılında Maliye Başmüfettişliği'ne atandı. Maliye Teftiş Kurulu Başkan Yardımcılığı görevinin ardından, 2003 yılında Gelirler Genel Müdürlüğü'ne Daire Başkanı olarak atanan Naci Ağbal, 2004 yılında Bakan Danışmanlığı görevini yürütmeye başladı. 2006 yılında vekâleten Bütçe Mali Kontrol Genel Müdürlüğü'ne getirilen Naci Ağbal, aynı yıl içinde Gelirler İdaresi Başkan Yardımcılığı'na atandı. 2009 yılında Maliye Bakanlığı Müsteşarlığı'na getirildi. YÖK Genel Kurul üyeliği ile Ahmet Yesevi Üniversitesi Mütevelli Heyeti üyeliği görevlerini de yürüten Naci Ağbal, evli ve iki çocuk babasıdır.

**MEHMET NURİ YAZICI***Yönetim Kurulu Üyesi*

1949 yılında Rize'de dünyaya gelen Mehmet Nuri Yazıcı, 1975 yılında İstanbul Üniversitesi İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi'nden mezun oldu. 1990-1991 yılları arasında Brüksel Başkonsoloslugu, 1994'den 2008'e kadar İstanbul Büyükşehir Belediyesi Meclis üyeliği ve Başkan Danışmanlığı görevlerinde de bulunan Mehmet Nuri Yazıcı, evli ve bir çocuk babasıdır.

**PROF. DR. MECİT EŞ***Yönetim Kurulu Üyesi*

1953 yılında, Samsun'da dünyaya gelen Prof. Dr. Mecit Eş, 1974'te İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi'nden mezun oldu. Bazı memuriyet görevlerinden sonra akademik hayata geçen Prof. Dr. Mecit Eş, 1985 yılında doktora derecesini tamamladı. 1990 yılında Doçent, 1996 yılında ise Profesör unvanını aldı. 1992-2012 yılları arasında Dumlupınar Üniversitesi'nde görev yapan Prof. Dr. Mecit Eş, akademik hayatına İstanbul Ticaret Üniversitesi'nde öğretim üyesi olarak devam etmektedir. Alanıyla ilgili birçok kitap ve makaleye imza atmış olan Prof. Dr. Mecit Eş, evli ve üç çocuk babasıdır.



MİSYONUMUZ

- Ortaklığın uzun menzilli uçuş ağı (network) yapısını büyüterek, küresel havayolu şirketi kimliğini geliştirmek
- Ortaklığın teknik bakım ünitesini, bölgesinde önemli bir teknik bakım üssü haline getirerek teknik bakım hizmetleri sağlayıcısı olma kimliğini geliştirmek
- Ortaklığın yer hizmetleri ve uçuş eğitimi dâhil stratejik önemi olan her türlü sivil havacılık hizmeti alanında hizmet sağlayıcısı olma kimliğini geliştirmek
- Ortaklığın yurt içi hava taşımacılığındaki lider konumunu muhafaza etmek
- Ortaklığın yurt dışındaki imajını geliştirecek ve pazarlama imkânlarını yükseltecek şekilde kendi uçuş ağını tamamlayacak küresel bir havayolu ittifakı ile işbirliğine girerek kesintisiz ve kaliteli uçuş hizmeti sunmasını sağlamak
- İstanbul'u önemli bir uçuş merkezi (hub) haline getirmek
- Ayrıca, Sivil Hava Taşımacılığı (SHT) sektöründe Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin Bayrak Taşıyıcısı kimliğiyle; uçuş emniyeti, güvenilirliği, ürün yelpazesi, hizmet kalitesi ve rekabetçi konumu ile tercih edilen, Avrupa'nın önde gelen ve küresel ölçekte faal bir havayolu olmak.

VİZYONUMUZ

- Sektör ortalamalarının üstündeki büyüme trendinin sürdürülmesi
- Sıfırlanmış kaza ve kırım
- Dünyada parmakla gösterilen hizmet anlayışı
- Düşük maliyetli taşıyıcılara denk birim maliyetleri
- Sektör ortalamalarının altında satış ve dağıtım giderleri
- Rezervasyon, biletleme ve uçağa biniş işlemlerini kendisi yapan sadık müşterileri
- Kurumdan elde edeceği yararın yarattığı katma değerle orantılı olduğunu bilen ve kendini geliştiren personel yapısı
- Üyesi bulunduğu "Star İttifak" ortaklarına iş yaratan ve onların sunduğu potansiyelden iş çıkaran ticari ataklık
- Hissedarlarının ve tüm fayda sahiplerinin menfaatini birlikte gözeterek modern yönetim ilkelerini benimsemiş yönetimi ile belirginleşen bir havayolu olmak.



REKABET ÜSTÜNLÜKLERİMİZ

Zirveye doğru giden yolda stratejilerimizi belirlerken güçlü yanlarımızın farkında olup, bunları korumayı ve en etkin şekilde kullanmayı hedeflemekteyiz.

2014 YOLCU HEDEFİMİZ

60 MİLYON

DÜNYA PAZAR PAYI HEDEFİMİZ

%1,9

LİDER VE GÜÇLÜ
UÇUŞ AĞI

Türk Hava Yolları, dünyanın farklı noktalarına olan uçuş taleplerini yakından takip ederek yolcuların ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde uçuş ağını yönetmektedir. Bu doğrultuda, 2013 yılında misafirlerine Türkiye dahil 106 ülkeye uçuş seçeneği sunarak dünyanın en çok ülkesine uçan havayolu olmuştur. 2013 yılını, 202 dış hat noktası ile dünyada en çok dış hatta uçan hava yolu ünvanı ile kapatmıştır.

Ortaklığımız, havayolu sektörünün merkezine doğruya doğru kaydığı gerçeğini göz önünde bulundurarak Ortadoğu, Afrika ve Uzak Doğu'da da uçuş ağını güçlendirmeye devam etmektedir. THY, Afrika ve Ortadoğu'ya seyahatlerde yolculara en fazla varış kalkış çiftini sunan havayolu konumundadır. Uzak Doğu'ya olan seyahatlerde ise sunduğu uçuş ağı zenginliği bakımından 3. büyük havayoludur. 2014 yılında da 16 yeni hat ve mevcut hatlarda frekans artışları ile uçuş ağı gücünü daha da arttırmayı planlamaktadır. Uçuş ağını planlarken hem direkt ve transfer yolcu potansiyelini maksimum arttırmayı hem de operasyonel verimliliği yüksek tutmayı hedeflemektedir. Ortaklığımız, rekabetin en üst safhada olduğu noktalarda birçok önemli rakibini geride bırakarak en tercih edilir havayolu olmayı başarmıştır.

MÜŞTERİ
MEMNUNİYETİ
ODAKLI YÖNETİM
ANLAYIŞI

Türk Hava Yolları, istikrarlı büyümesinde en büyük etkenin, müşteriye verdikleri üstün memnuniyet güvencesinin bilinciyle yoluna devam etmektedir. Müşteri memnuniyetinin verilen hizmetin her aşamasında olması gerektiğini savunan Türk Hava Yolları, bu amaca uygun olarak güler yüzlü çalışanları ile birlikte uçuş öncesi ve uçuş boyunca farklı alternatifler sunmaktadır. Uçuş öncesinde sizi evinizde hissettirecek rahatlığı sağlamak için özel olarak oluşturduğu CIP salonları, uçuş sırasında uzman aşçılarıyla sunduğu kişiye özel münüleri ve sunduğu semaver gibi özel uygulamaları ile müşterilerinden gelen olumlu geri dönüşler sonucunda yoluna devam etmektedir. Zamanında kalkış oranlarını %85'in üzerine çıkartmıştır. Ortaklığımız Avrupa'daki ilk 10 büyük havayolu arasında en iyi zamanında kalkış oranına sahiptir. THY 2013 faaliyet döneminde de müşteri memnuniyetini artırma hedefinin uzantısı olan kayıp bagaj oranlarını düşürme ve belirli bir minimum seviyede tutma hedefini başarıyla gerçekleştirerek yine Avrupa'nın ilk 10 büyük havayolu arasında en az bagaj kaybeden 1. Havayolu olmuştur. Üstün müşteri memnuniyeti politikası sayesinde CAPA tarafından verilen "CAPA Yılın Havayolu" ve Skytrax tarafından verilen "Avrupa'nın En İyi Havayolu" ödülünün 3. kez, "En İyi Business Class İkrarı" gibi farklı ödüllerin de sahibi olmuştur. Önümüzdeki yıllarda da ürün kalitesini arttırmaya devam edecektir. Yenilikçi fikirleri ile ürünlerini zenginleştirmeyi ve müşterilerinin seyahat tecrübesinden edindikleri mutluluğu arttırmayı hedeflemektedir.



YÜKSEK MARKA BİLİNLİRLİĞİ

Sağladığı hizmet kalitesi ve geniş uçuş ağı sayesinde artan marka bilinirliğini yürüttüğü projelerle daha da arttırmayı planlayan Türk Hava Yolları, bu amaç için yeni bir adım atarak “Dünya Daha Büyük Keşfet” sloganını geliştirmiştir. Bu sloganla İstanbul’un aslında hava ulaşımında kıtaları birbirine bağlama özelliğine vurgu yaparak hem potansiyel müşterilerini uçakla seyahat etmeye ikna etmeyi hem de keşfetmeyi ve yenilikleri seven mevcut müşterilerine gelişen ağını tanıtmayı amaçlamıştır. Sosyal medya üzerinden gerçekleştirdiği kampanyalı uçuş çalışmaları, farklı alanlarda sağladığı sponsorluklar ve dikkat çeken ünlülerin oynadığı etkileyici reklam çalışmaları ile ilk olarak önceki sloganında yansıtılmaya çalıştığı marka bilinirlik değerini belirgin bir şekilde arttırmaktadır. Yıllar öncesinden gelen en bilinen markalara sahip rakiplerine karşı artık marka bilinirliği açısından geride değildir; artık dünyada bir çok kişi tarafından tanınan bilinen markalara karşı tercih edilen bir havayolu olmayı başarmıştır.

DENGELİ, PLANLI VE HIZLI BÜYÜME

Türk Hava Yolları, her geçen gün hava taşımacılığında biraz daha ön plana çıkmaktadır. 2013’de dünyadaki ortalama kapasite (AKK) büyümesi %4,7 düzeyindeyken Türk Hava Yolları’nın kapasite değişim oranı %21’dir. Bu büyüme oranıyla dünyada arz edilen kapasitede (koltuk kilometre) ve yolcudaki pazar payını 0,2 puan artırmıştır. 2013 yılında dünyada arz edilen kapasitenin %1,6’sını Türk Hava Yolları sunmuştur. 2014 yılında ise yine %21 kapasite artışı hedeflemektedir. Bu hedefi ile 2014 yılında pazar payını 0,3 puan daha artırarak %1,9 seviyesine ulaştıracaktır. Kapasite artışı uçuş ağı stratejileri doğrultusunda transfer ve lokal yolcu potansiyeli düşünümlere dengeli bir şekilde planlanmaktadır. Türkiye’de %33, Güney Amerika’da %29, Afrika’da %25, Uzak Doğu’da %22, Kuzey Amerika’da %20, Avrupa’da %16 ve Orta Doğu’da %13 kapasite artışı hedeflemektedir. Kapasite artışı dengeleyerek, doluluk oranlarını artırarak %23 yolcu sayısı büyümesi hedeflemektedir. Böylelikle 2014 yılında yolcu sayısını 60 milyona kadar çıkarmayı planlamaktadır. 2013 yılında %1,5 olan dünya yolcu pazar payını 0,3 artırarak 2014’te %1,8’e çıkaracaktır. Dünyada en büyük havayollarının %1 seviyelerinde kapasite artırmayı planladıkları 2014 yılında rakiplerinden çok daha hızlı büyümeye devam edecektir. 2013’te olduğu gibi 2014’te dünyadaki büyük havayolları listesinde zirveye doğru ilerlediği bir yıl olacaktır. 2013 yılında dış hat yolcu sayısında ise 10. büyük havayolu olmuştur. Global pazarda güçlenmesinin en büyük etkeni olan transfer yolcu stratejilerine devam edecektir. İstanbul’un coğrafi konumunun avantajını etkin şekilde kullanmaya devam ederek dıştan dışa taşıdığı transfer yolcu sayısını 2014’te toplam yolcusu kadar artırmayı da hedeflemektedir.

DÜŞÜK BİRİM MALİYET AVANTAJI

Türk Hava Yolları, benzer yapıdaki rakipleri arasında dikkat çekici oranlarda maliyet avantajına sahiptir. Bu gücünü korumak için bu doğrultuda stratejiler geliştirmektedir. Toplam birim maliyetteki rekabet gücünü korumak için tasarruf stratejileri, maliyet azaltıcı stratejiler ve finansal risk yönetimi stratejileri kullanmaktadır. Filo yaşını genç tutma ve akaryakıt verimlilik projelerini yürütme gibi tasarruf stratejilerine devam etmektedir. Satış maliyetlerini azaltmak için direkt satış kanallarının payını artırmaya yönelik projeler devam etmektedir. Rakiplerine karşı üstünlük gösterdiği bölgesel, noktasal odaklı pazarlama stratejilerini geliştirmeye devam edecektir. 2013 yılında olduğu gibi maliyet azaltan, verimlilik artıran, ürün tecrübesini geliştiren teknoloji yatırımlarına 2014 yılında da devam edecektir. Personel verimliliğinde ise varolan gücünü sürdürmeyi planlamaktadır. Bu bağlamda büyümesini destekleyecek ve verimliliğini düşürmeyecek yönde personel planlaması gerçekleştirmektedir. En büyük maliyet avantajlarından birisi olan yüksek uçak verimliliğine devam edecektir. 2014 yılında uçak verimliliğini %2 daha artırmayı planlamaktadır. Akaryakıt fiyat dalgalanmalarından kaynaklanan jet yakıt maliyetini kontrol etmek için belirlenen finansal enstrümanları kullanmak, emtia risk yönetimi kapsamında kullanılan önemli bir finansal risk yönetimi stratejisidir. Bunlara ek olarak, Türk Hava Yolları’nda yürütülen süreçlerle yönetim ve hedef takip sistemi projeleri büyük resmin önemli parçaları olup, tüm kurumun aynı standartta ve verilen stratejik hedefleri gerçekleştirmek üzere yön çizmesini sağlayacaktır.



SEKTÖREL RİSKLER

YAKIN BÖLGELERDEKİ
EKONOMİK VE POLİTİK
İSTİKRARSIZLIKLAR

İSTANBUL ATATÜRK
HAVALİMANI'NIN
KAPASİTE KISITI

FİYAT ODAKLI
ARTAN REKABET
KOŞULLARI

Ortaklığımız Türkiye'nin yakın çevresindeki dalgalanmaları yakından takip etmekte ve her daim kriz yönetimine karşı hazır beklemektedir. Gelir, gider ve kapasite dağılımı olası riskleri zarar görmeden atlatacak şekilde konumlandırılmıştır. Geçmiş yıllarda olduğu gibi 2014 yılında da olası risklere karşı planlarını yapmış ve gerektiğinde dinamik kapasite, gelir yönetimi ve finansal risk yönetimleriyle olası istikrarsızlıklara karşı tepki verebilecek yapısını kurmuştur.

Son zamanlarda sıkça gündeme gelen konulardan biri de Atatürk Havalimanı'ndaki kapasite kısıtının Türk Hava Yolları büyümesine olumsuz etkisidir. Ortaklığımız havalimanı kapasitesini en etkin şekilde kullanacak uçuş planlaması yaparak yeni havalimanı faaliyete geçene kadar yeni hatları uçuş ağına katacak ve Atatürk Havalimanı'nda büyümeye devam edecektir. Atatürk Havalimanı'nın mevcut kapasitesinin de en verimli şekilde kullanılması yönünde üzerine düşen görevlerin bilincinde hareket edecektir. Bunun yanı sıra büyümesine katkı sağlayacak olan Sabiha Gökçen ve Esenboğa merkezli operasyonlarını da geliştirecektir. Yeni Havalimanı ile dünyanın en büyük aktarma merkezlerinden birisi olan İstanbul'un coğrafi avantajını daha etkin bir şekilde kullanmayı hedeflemektedir.

Sektördeki değişimler her geçen gün rekabeti ve düşük maliyetli taşıyıcıların pazar payını artırmaktadır. Ayrıca, Avrupa ve Amerika'daki konsolidasyonlar, Asya ve Ortadoğu'daki stratejik işbirlikleri tüm sektörün dikkatle izlediği gelişmelerdendir. Türk Hava Yolları güçlenen düşük maliyetli taşıyıcılara ve konsolidasyonlarla büyüyen rakiplerine karşı güçlü yanlarını koruyarak rekabet avantajlarını yerinde kullanmayı hedeflemektedir. Ortaklığımız; düşük maliyetleri, operasyon verimliliği, finansal güçlülüğü, dengeli büyüme stratejileri, ürün kalitesi ve marka bilinirliği ile sektörde pazar payını artırmayı planlamaktadır.

Türk Hava Yolları güçlenen düşük maliyetli taşıyıcılara ve konsolidasyonlarla büyüyen rakiplerine karşı güçlü yanlarını koruyarak rekabet avantajlarını yerinde kullanmayı hedeflemektedir.





İŞTİRAKLERİMİZ



Başta Türk Hava Yolları olmak üzere 100'den fazla yerli ve yabancı havayolu şirketine bakım, onarım ve teknik destek sağlamaktadır.

1.981

514 milyon \$

THY Teknik A.Ş.

2006 yılında %100 Türk Hava Yolları sermayesiyle kurulmuştur. THY Teknik A.Ş., 2.000'e yaklaşan çalışanı ve iştirakleri ile bölgesinde hava taşımacılığı sektöründe önemli bir teknik bakım üssü haline gelmek; bu doğrultuda bakım, onarım ve havayolu sektörü ile ilgili her türlü teknik ve altyapı desteği sağlamak amacıyla faaliyetlerini sürdürmektedir.



Sabiha Gökçen Havalimanı'nda kurulan HABOM tesisleri, Atatürk Havalimanı tesisleri ile birlikte bölgedeki önemli bir havacılık bakım, onarım, revizyon ve modifikasyon merkezi olmayı hedeflemektedir.

2.297

53 milyon \$

Türk Hava Yolları Havacılık Ağır Bakım Onarım Merkezi A.Ş.

2011 yılında %100 Ortaklık sermayesi ile kurulmuş olan HABOM Havacılık Bakım Onarım ve Modifikasyon Merkezi A.Ş. ile 2013 yılı Mayıs ayında %100 Ortaklık sermayesi ile satın alınan MNG Teknik Uçak Bakım Hizmetleri A.Ş. Eylül ayında birleştirilerek tek bir şirket haline getirilmiştir. HABOM tesis yatırımları ve satın alınan MNG Teknik A.Ş.'ye ait Atatürk Havalimanı tesisleri ile bölgedeki önemli bir havacılık bakım, onarım, revizyon ve modifikasyon merkezi olmayı hedeflemektedir.



Almanya ile Türkiye arası charter uçuşlarda pazar lideri konumundaki havayolu firmasıdır.

2.773

1.183 milyon \$*

Güneş Ekspres Havacılık A.Ş. (Sun Express)

1989 yılında Türk Hava Yolları ve Lufthansa'nın %50-%50 ortaklığı ile kurulmuştur. İlk uçuşunu 1990'da yapan şirket, charter pazarında uzun yıllar hizmet verdikten sonra 2001 yılında başlattığı Antalya-Frankfurt uçuşlarıyla, Türkiye'nin yurt dışına tarifeli sefer düzenleyen ilk özel havayolu şirketi olmuştur. 2011 yılında Frankfurt'ta kurulan Sun Express Almanya ile toplamda 62 uçaklık filosu ve 2.500'ün üzerinde personel sayısı ile havayolu pazarında hizmet vermektedir.

*Sonaçlar Türkiye-Almanya konsolide sonuçlardır.



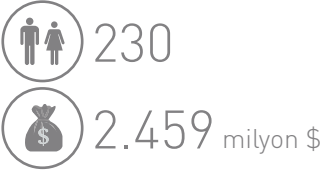
Çalışan Sayısı



Gelir



İstanbul Atatürk Havalimanı başta olmak üzere yurt içi meydanlarında jet akaryakıt depolama ve ikmal hizmeti vermektedir.

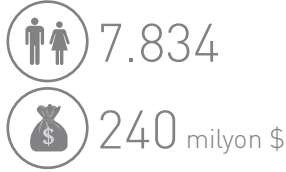


THY OPET Havacılık Yakıtları A.Ş.

2009 yılında Türk Hava Yolları ve OPET Petrolcülük A.Ş.'nin %50'şer ortaklığı ile kurulmuştur. 1 Temmuz 2010 itibarıyla faaliyetlerine başlayan THY OPET Havacılık Yakıtları A.Ş. Türkiye'deki en büyük jet yakıtı entegre tesisine sahiptir. Türkiye'de 50 havaalanında müşterilerine akaryakıt ikmal hizmeti veren THY OPET Havacılık Yakıtları A.Ş., 2013 yılında 3 milyon m³'ü aşan jet yakıtı satışıyla sektörde pazar liderliğini sürdürmüştür.



İstanbul Atatürk Havalimanı başta olmak üzere Türkiye'de 8 havalimanında yer hizmeti vermektedir.



TGS Yer Hizmetleri A.Ş.

2009 yılında Türk Hava Yolları ve Havaş Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş. arasında %50 ortaklıkla kurulmuş olan TGS, 2010 yılı başından itibaren faaliyetlerini sürdürmektedir. İstanbul Atatürk Havalimanı ile beraber İstanbul Sabiha Gökçen, Ankara Esenboğa, İzmir Adnan Menderes, Antalya ve Adana havalimanlarında hizmet vermekte olan TGS, 2013 yılında Bodrum ve Dalaman havalimanlarını da portföyüne ekleyerek Türk Hava Yolları ve Sun Express başta olmak üzere birçok yerli ve yabancı havayolu şirketine hizmet vermiştir. 2013 yılı içerisinde 8 bini aşan personeli, 500 binin üzerinde sefere ve 70 milyona yakın yolcuya uluslararası standartlarda hizmet sunmuştur.



Başta Türk Hava Yolları olmak üzere 60'tan fazla yerli ve yabancı havayolu şirketine ikram hizmeti sunmaktadır.




THY Do&Co İkram Hizmetleri A.Ş.

2007 yılında Türk Hava Yolları ve Avusturya kökenli Do&Co AG'nin %50-%50 ortaklığı ile kurulmuştur. İstanbul Atatürk Havalimanı merkez olmak üzere Türkiye'de 9 noktada kurulmuş mutfakları ile yerli ve yabancı hava yolu şirketlerine ikram hizmeti sunmaktadır. Mutfaklarında günde yaklaşık 170 bin yemek üretilmekle birlikte, her bir tabak THY Do&Co aşçıları tarafından özenle hazırlanmaktadır. Türk Hava Yolları'nın uçak içi ikram kalitesi Turkish Do&Co ile önemli bir ölçüde artış göstermiş olup, uluslararası birçok ödül kazanılmış ve kazanılmaya devam etmektedir.



Türkiye'deki ve yakın bölgelerdeki müşterilerine motor bakım, tamir ve revizyon hizmeti sunmaktadır.

 204

 130 milyon \$

Pratt&Whitney THY Teknik Uçak Motoru Bakım Merkezi Ltd. Şti.

2008 yılında Türk Hava Yolları ve United Technologies iştiraki olan Pratt&Whitney'nin %49-%51 ortaklığı ile kurulmuştur. İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nda yaklaşık 25 bin m² alan üzerinde kurulu bakım merkezi, yüksek teknolojide çevre dostu kimliği ile tam kapasitede yıllık 200'den fazla motor bakımı sunabilecek durumdadır.



Şirket, Gebze'deki tesislerinde uçak motor kaportası ve geri itki sistemlerinin yüksek kalite standartları ile bakım ve onarımını sağlamaktadır.

 22

 8 milyon \$


Goodrich THY Teknik Servis Merkezi Ltd. Şti.

2010 yılında Türk Hava Yolları ve Goodrich iştiraki olan TSA Rina Holdings B.V.'nin %40-%60 ortaklığı ile kurulmuştur. Goodrich THY Teknik Servis Merkezi, Türk Hava Yolları başta olmak üzere yerli ve yabancı havayolu şirketlerine uluslararası standartlarda hizmet vererek sektöründe önemli bir oyuncu olmayı hedeflemektedir.



Üretimini yapacağı kabin içi sistemleriyle öncelikle Türk Hava Yolları'nın ihtiyaçlarını karşılamayı ilerleyen dönemde de dünya pazarından pay almayı hedeflemektedir.

 72

 1.333 bin \$

TCI Kabin İçi Sistemleri San. ve Tic. A.Ş.

2011 yılında %30 hissesi Türk Hava Yolları, %21 hissesi THY Teknik A.Ş. ve %49 hissesi Türk Havaçılık ve Uzay Sanayi A.Ş. (TUSAŞ-TAI)'ye ait olmak üzere kurulmuştur. TCI, uçak kabin içi ürünleri ve komponentlerinin tasarımını, üretimini, lojistik desteğini, modifikasyonunu ve pazarlamasını gerçekleştirecek olup üreteceği ürünlerle alanında önde gelen üreticilerden olmayı hedeflemektedir. Bu yoldaki en önemli adımlardan biri olan Boeing firmasının onaylı tedarikçi listesine girmeyi başarmış ve ürettiği ilk ürünlerini Türk Hava Yolları uçaklarına monte edilmek üzere teslim etmiştir.



Çalışan Sayısı



Gelir



Uçak koltuğu dizaynı ve üretimi, yedek parça üretimi, modifikasyonu, pazarlanması ve satışını yapan şirket, üretimlerine 2013 yılı sonunda başlamıştır.

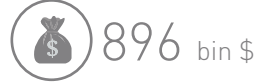


Uçak Koltuk Üretim San. ve Tic. A.Ş.

2011 yılında %45 hissesi Türk Hava Yolları, %5 hissesi THY Teknik A.Ş. ve %50 hissesi Assan Hanil Grubu'na ait olmak üzere kurulmuştur. Araç koltuğunda Türkiye'nin lider firması olan Assan Hanil Grubu işbirliğiyle kurulan şirket, 2014 yılı başında Türk Hava Yolları uçaklarına ilk üretilen koltuklarının montajını gerçekleştirmiş olup ilerleyen dönemlerde birçok havayolu firmasına koltuk dizaynı ve üretimi, yedek parça üretimi, modifikasyonu ve satışını yapmayı hedeflemektedir.



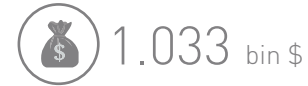
Teknik bilgi, uluslararası deneyim, uzman teknik personel ve güçlü marka temelleri üzerine kurulu bir işbirliğidir.



Turbine Teknik Gaz Türbinleri Bakım Onarım A.Ş.

2011 yılında THY Teknik A.Ş. ve Zorlu O&M'nin %50-%50 ortaklığı ile kurulmuştur. Yapılan anlaşma ile mevcut ortaklıkların faaliyet alanı dışındaki bazı uçak motorlarının ve enerji santrallerinde kullanılan endüstriyel gaz türbinlerinin bakım, onarım ve revizyon faaliyetlerinin yürütülmesi amaçlanmaktadır.

2012 yılında %100 Türk Hava Yolları sermayesi ile kurulmuştur.



THY Aydın Çıldır Havalimanı İşletme A.Ş.

Şirket, Aydın Çıldır Havalimanı'nın işletmeciliğini yapmak, havacılık eğitimi, sportif ve eğitim amaçlı uçuşlar, pist uzunluğuna uygun uçak tipleri ile yolcu taşımacılığına yönelik faaliyetlerde bulunmak üzere kurulmuştur. Aydın Çıldır Havalimanı'nda pist ve taksi yolu yatırımlarının tamamlanması sonrası eğitim uçuşları başlamıştır. Şirket ilerleyen dönemlerde havacılık sektörüne pilot yetiştirilmesine de katkı sağlayacaktır.

**2013 YILI TRAFİK SONUÇLARI****48.268**TOPLAM YOLCU
(000)**%79,0**

DOLULUK ORANI

**28.215**DIŞ HAT
ÜCRETLİ YOLCU
(000)**%78,9**DIŞ HAT YOLCU
DOLULUK ORANI**20.053**İÇ HAT ÜCRETLİ
YOLCU
(000)**%79,7**İÇ HAT YOLCU
DOLULUK ORANI**Trafik Sonuçları**

Toplam Trafik Sonuçları	2013	2012	2011	2010	2009
Ücretli Yolcu (000)	48.268	39.045	32.648	29.119	25.102
Arzedilen Koltuk-Km (milyon)	116.433	96.124	81.193	65.100	56.574
Ücretli Yolcu-Km (milyon)	91.997	74.410	58.933	47.950	40.130
Yolcu Doluluk Oranı (%)	79,0	77,4	72,6	73,7	70,9
Uçulan Nokta	245	219	196	174	158
Konma Sayısı	377.400	308.384	270.618	245.226	213.953
Uçulan Km (000)	690.572	542.339	419.113	358.370	311.869
Kargo (ton)	546.822	454.293	375.042	302.983	230.709
Posta (ton)	18.569	16.570	12.796	10.973	7.351
Fazla Bagaj (ton)	6.231	3.683	4.170	3.629	3.734
Arzedilen Ton-Km (milyon)	17.519	14.288	11.926	9.036	7.795
Ücretli Ton-Km (milyon)	11.571	9.425	7.467	5.894	4.784
Genel Doluluk Oranı (%)	66,0	66,0	62,6	65,2	61,4

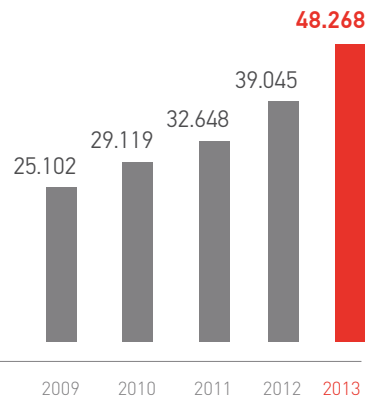
Diş Hat Trafik Sonuçları	2013	2012	2011	2010	2009
Ücretli Yolcu (000)	28.215	23.139	18.160	15.474	13.410
Arzedilen Koltuk-Km (milyon)	101.000	84.112	70.029	54.663	47.536
Ücretli Yolcu-Km (milyon)	79.696	64.945	50.349	39.943	33.311
Yolcu Doluluk Oranı (%)	78,9	77,2	71,9	73,1	70,1
Uçulan Nokta	202	182	152	132	120
Konma Sayısı	220.037	179.843	149.941	132.384	116.256
Uçulan Km (000)	592.911	464.772	348.356	292.794	255.556
Kargo (ton)	503.021	417.141	340.627	267.630	197.672
Posta (ton)	14.827	13.622	9.771	7.002	3.802
Fazla Bagaj (ton)	4.040	2.162	2.291	1.929	2.284
Arzedilen Ton-Km (milyon)	15.757	12.916	10.653	7.845	6.748
Ücretli Ton-Km (milyon)	10.438	8.538	6.654	5.137	4.132
Genel Doluluk Oranı (%)	66,2	66,1	62,5	65,5	61,2

İç Hat Trafik Sonuçları	2013	2012	2011	2010	2009
Ücretli Yolcu (000)	20.053	15.906	14.488	13.645	11.692
Arzedilen Koltuk-Km (milyon)	15.433	12.012	11.164	10.437	9.038
Ücretli Yolcu-Km (milyon)	12.301	9.465	8.584	8.007	6.819
Yolcu Doluluk Oranı (%)	79,7	78,8	76,9	76,7	75,4
Uçulan Nokta	43	37	44	42	38
Konma Sayısı	157.363	128.541	120.677	112.842	97.697
Uçulan Km (000)	97.660	77.567	70.757	65.576	56.313
Kargo (ton)	43.802	37.152	34.415	35.353	33.037
Posta (ton)	3.742	2.948	3.025	3.971	3.549
Fazla Bagaj (ton)	2.191	1.521	1.879	1.700	1.450
Arzedilen Ton-Km (milyon)	1.763	1.372	1.273	1.191	1.047
Ücretli Ton-Km (milyon)	1.133	887	813	757	652
Genel Doluluk Oranı (%)	64,3	64,7	63,9	63,6	62,3

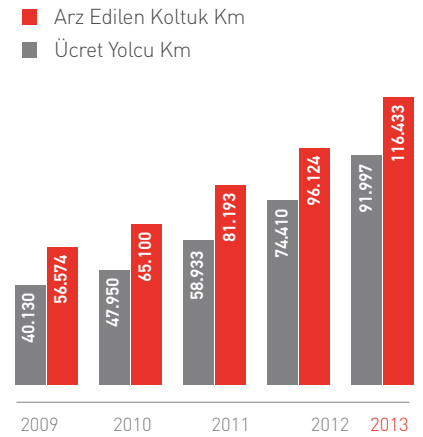


Ocak-Aralık 2012 döneminde 39 milyon olan toplam yolcu sayısı, 2013 yılının aynı döneminde %23,6 artışla 48,3 milyona ulaşmıştır. Yolcu sayısındaki artış iç hatlarda %26,1, dış hatlarda %21,9 oranındadır. Dış Hatlar Business/Comfort Class yolcu sayısında %23,1 ve Dıştan Dışa Transfer Yolcu sayısında ise %29,2 artış sağlanmıştır. Yolcu doluluk oranı 1,6 puan artışla %79,0'a ulaşmıştır. Toplam Arz edilen Koltuk Km (AKK), Ocak-Aralık 2012 döneminde 96,1 milyar iken, 2013 yılının aynı döneminde %21,1 artarak 116,4 milyara ulaşmıştır. AKK artışı iç hat uçuşlarda %28,5 iken dış hat uçuşlarda %20,1 oranındadır. Ücretli Yolcu Km (ÜYK), Ocak-Aralık 2012 döneminde 74,4 milyar iken, 2013 yılının aynı döneminde %23,6 artarak 92,0 milyar'a ulaşmıştır. ÜYK iç hat uçuşlarda %30 artarken, dış hatlarda %22,7 artış göstermiştir. Konma Sayısı, Ocak-Aralık 2012 döneminde 308.384 iken, 2013 yılının aynı döneminde %22,4 artışla 377.400'e, uçulan nokta sayısı ise 219'dan 245'e yükselmiştir. Kargo-Posta, Ocak-Aralık 2012 döneminde 470.863 ton iken, 2013 yılının aynı döneminde %20,1 artışla 565.391 ton'a yükselmiştir.

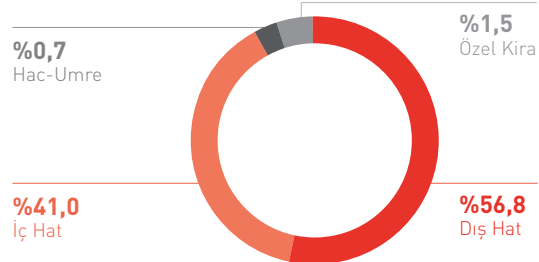
TOPLAM ÜCRETLİ YOLCU (bin)



AKK VE ÜYK GELİŞİMİ (Milyon)



TOPLAM YOLCU DAĞILIMI





Avrupa'nın en genç ve modern filosuna sahip olma hedefiyle çalışmalarını sürdüren Türk Hava Yolları, dünyanın en çok ülkesine uçan ve dünyanın en geniş 4. uçuş ağına sahip havayolu olarak filosunu yeni uçaklarla desteklemeye devam etmektedir. 2013 yılsonu itibarıyla filosundaki uçak sayısını 233'e çıkaran Türk Hava Yolları'nın ortalama filo yaşı 6,7'dir. 2004 yılı başında 65 uçaktan oluşan Ortaklık filosu, 2013 yılında 233 uçağa ulaşarak %258 büyüme kaydetmiştir.

TOPLAM UÇAK SAYISI

233

ORTALAMA FİLO YAŞI

6,7



42 GENİŞ GÖVDE

8 ADET A330-200
12 ADET A330-300
7 ADET A340-300
15 ADET B777-300ER



182 DAR GÖVDE

10 ADET B737-900 ER
70 ADET B737-800
14 ADET B737-700
33 ADET A320-200
41 ADET A321-200
14 ADET A319-100



9 KARGO

3 ADET A310-300F
6 ADET A330-200F



2013 yılında Airbus firmasından 117 uçaklık sipariş verilerek Türk sivil havacılık tarihinin tek seferde verilen en büyük uçak siparişine imza atılmıştır.

Avrupa'nın en genç ve modern filosuna sahip olma hedefiyle çalışmalarını sürdüren Türk Hava Yolları, dünyanın en çok ülkesine uçan ve dünyanın en geniş 4. uçuş ağına sahip havayolu olarak filosunu yeni uçaklarla desteklemeye devam etmektedir. 2013 yılsonu itibarıyla filosundaki uçak sayısını 233'e çıkararak Türk Hava Yolları'nın ortalama filo yaşı 6,7'dir. 2004 yılı başında 65 uçaktan oluşan Ortaklık filosu, 2013 yılında 233 uçağa ulaşarak %258 büyümeye kaydetmiştir.

Maliyet analizlerini göz önünde bulundurarak; gelişen yolcu trafiğini ve değişen müşteri ihtiyaçlarını karşılayan, yolcu konforunu ve emniyetini önemseyen, yeni teknoloji donanımlı, yakıt tasarruflu ve çevreye duyarlı uçak alımları yapan Ortaklık, Türk Hava Yolları markasını güçlendirme yolunda önemli adımlar atmaktadır. Türk Hava Yolları, uzun dönem filo projeksiyonu neticesinde siparişi verilen 20 adet B777-300ER ve 20 adet A330-300 uçağı ile önümüzdeki dönemde uzun menzilli uçak ihtiyacını da karşılamış olacaktır. A330-300 uçaklarının 2013 yılında başlamış olan teslimlerinin 2016 yılında sona ermesi ve B777-300ER uçaklarının ise 2014-2017 yılları arasında filoya girmesi planlanmaktadır.

2013 yılında Airbus firmasından 117 uçaklık sipariş verilerek Türk sivil havacılık tarihinin tek seferde verilen en büyük uçak siparişine imza atılmıştır. Ortaklık dar gövde uçak ihtiyacını karşılamak amacıyla 25 adet A321 CEO,

4 adet A320 NEO, 88 adet A321 NEO uçağı sipariş etmiştir. Söz konusu uçakların 2015-2020 yılları arasında teslim alınması planlanmaktadır.

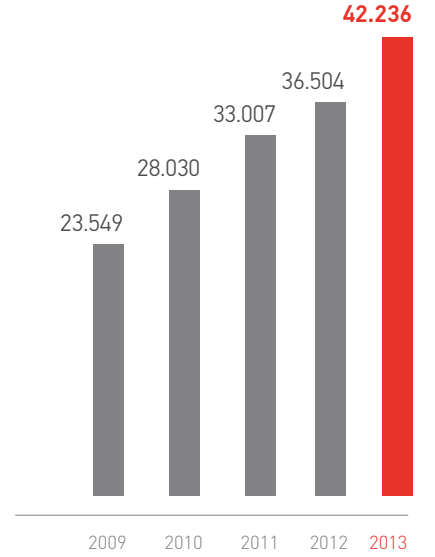
117 uçaklık siparişe ilave olarak, Boeing firmasından da 95 adet uçak siparişi verilmiştir. Söz konusu sipariş 20 adet B737-800 NG, 65 adet B737-8 MAX ve 10 adet B737-9 MAX uçaklarından oluşmaktadır. Sipariş edilen uçakların 2016-2021 yılları arasında teslim alınması planlanmaktadır.

Havacılık sektörünün önde gelen hava yolları maliyet baskısıyla şirket birleşmelerine ve istihdam azaltımına giderken 2013 yılında verilen 212 uçaklık sipariş Ortaklığın kendine ve paydaşlarına olan güvenini göstermiştir.

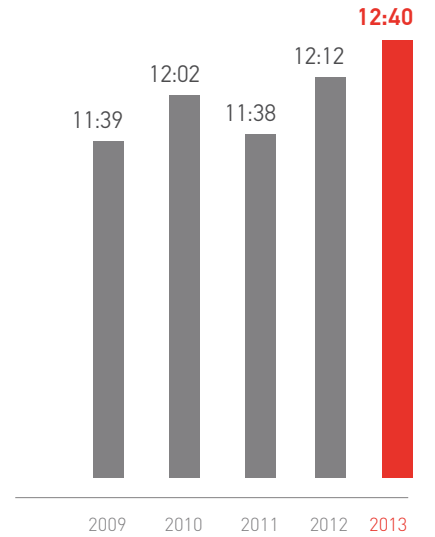
Verilen dar gövde ve geniş gövde uçak siparişleriyle Ortaklığın, yakıt tüketiminde mevcut filoya göre %15'e yakın tasarruf sağlaması hedeflenmektedir. Ek olarak, siparişi verilen uçaklarla daha uzak menzillere ulaşılarak, network ve yolcu gelişimi sağlanması hedeflenmektedir.

"Fırsatların değerlendirilmesi, risk yönetimi, sürdürülebilirlik, dinamik kapasite planlama ile network genişliği ve yoğunluğunun artırılması" stratejileri kapsamında; her yılın sonunda Ortaklığın filo projeksiyonları güncellenmektedir. Uçak teslimleri esas alınarak suretiyle ara dönem talep ve filo yenileme ihtiyaçlarını karşılayacak uçak sayıları netleştirilmekte, filo yaş ortalamasını büyütmeyecek ve uçak aile bütünlüğünü bozmayacak şekilde kiralık uçaklarla piyasa koşulları çerçevesinde ara çözümler de üretilmektedir.

TOPLAM KOLTUK KAPASİTESİ



GÜNLÜK UÇAK KULLANIMI





UÇUŞ AĞI

2013 yılı içerisinde Afrika'da 3, Orta Doğu'da 2, Avrupa'da 9, Uzakdoğu'da 5, ABD'de bir yeni noktaya sefer başlatılmıştır. 20 dış hattın yanı sıra yurt içinde açtığı 6 iç seferle birlikte; toplamda 26 yeni nokta, Türk Hava Yolları uçuş haritasına eklenmiştir.

THY, 2013 yılı boyunca yolcularımızın dünyasını genişletmeye devam ederek, 20 yeni destinasyon ve 9 yeni ülkeyi uçuş ağına eklemiştir. THY, Ortadoğu'da bulunan Akabe ve El Kasım, Avrupa'da Friedrichshafen, Salzburg, Tallinn, Vilnius, Santiago de Compostela, Lüksemburg, Marsilya ve Malta, Asya'da Kolombo, Lahor, Katmandu, Kuala Lumpur ve Mezar-ı Şerif, Amerika'da Houston, Afrika'da Ndjamen, Kano ve Libreville, Balkanlar'da ise Köstence ile yolcularımızı bu yeni destinasyonları keşfetmeye çağırılmaktadır. Yeni açılan hatlarımızla birlikte toplamda 105 ülke ve 245 noktaya yolcularımızın ulaşması sağlanmaktadır. Ortaklığımız, öncesinde hiçbir uluslararası uçuşun olmadığı şehirleri Türkiye ve dünyanın birçok noktasına bağlayarak yolcularımızın dünyada istediği her yere kolaylıkla ulaşmasına imkan tanımaktadır.

İÇ HAT SAYISI

43

DIŞ HAT SAYISI

202

TOPLAM UÇUŞ NOKTASI

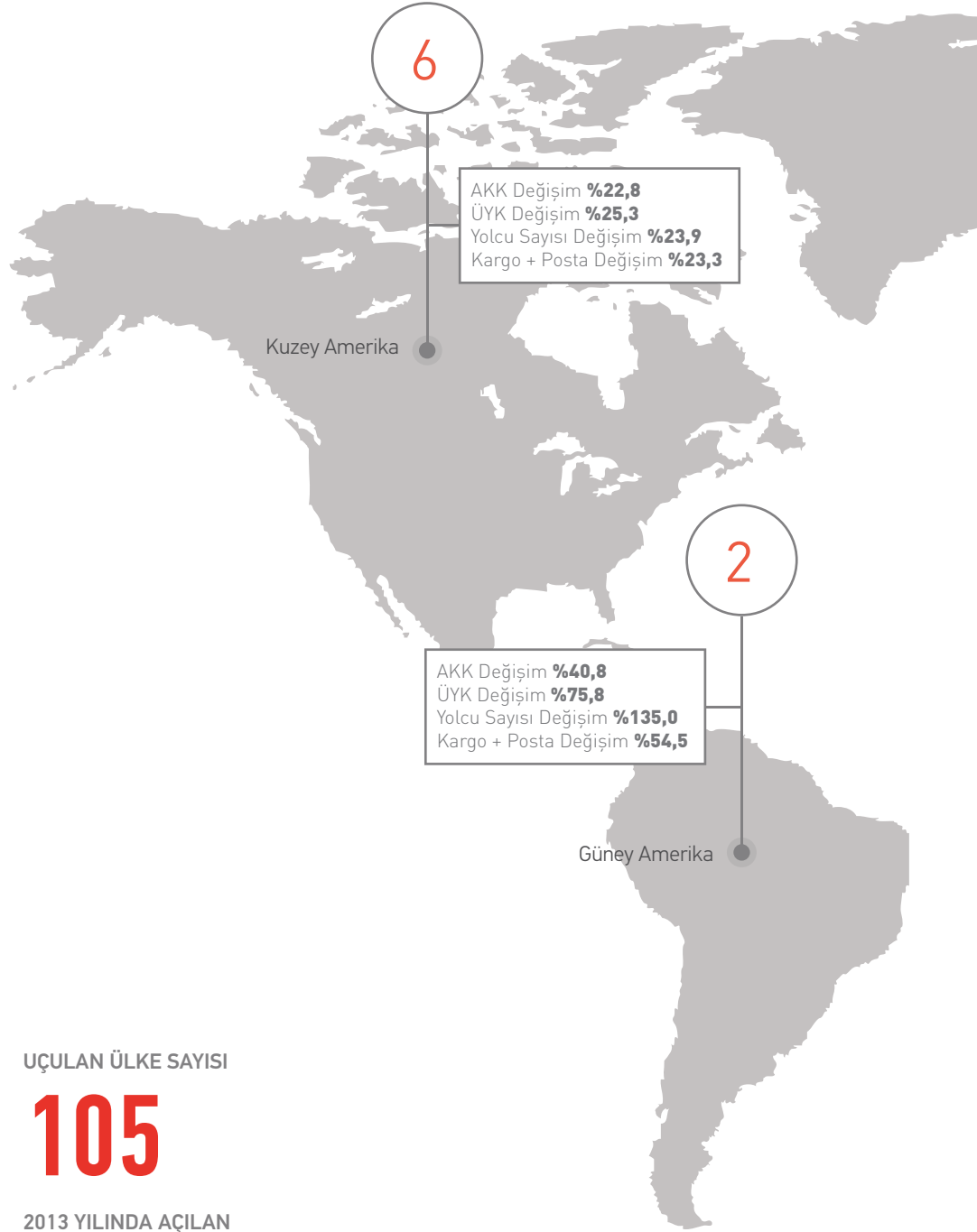
245

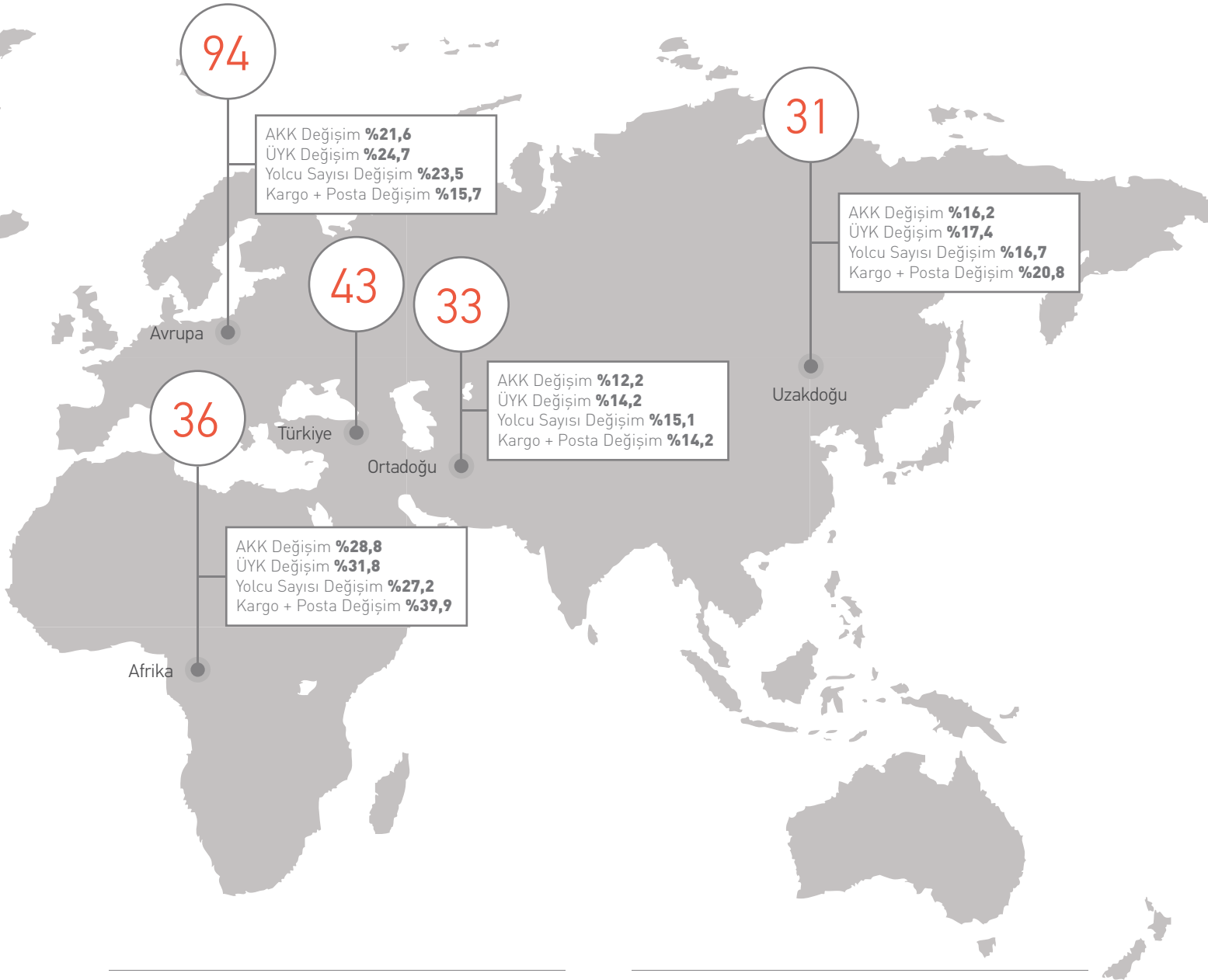
UÇULAN ÜLKE SAYISI

105

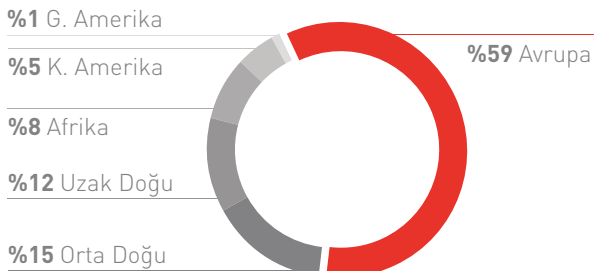
2013 YILINDA AÇILAN
UÇUŞ NOKTASI

26

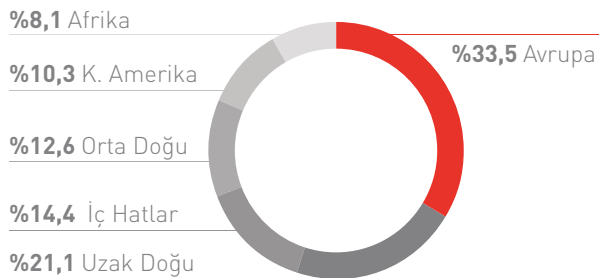




BÖLGESEL YOLCU DAĞILIMI



BÖLGESEL GELİR DAĞILIMI



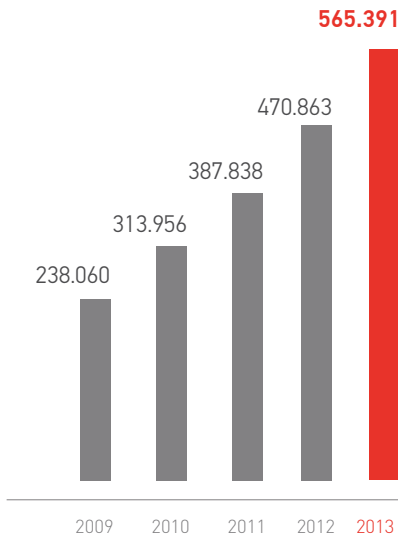


Turkish Cargo, kargo ve posta taşımalarında 2012 yılındaki 470.863 tonluk hacmini 2013 yılında 565.391 tona çıkarmıştır. Avrupalı taşıyıcılar içinde sektörün yükselen yıldızı olan Turkish Cargo, toplam kargo ton km'de %21,8 artış yakalamıştır.

KARGO UÇAK SAYISI

9

KARGO POSTA+POSTA GELİŞİMİ (TON)



Türk Hava Yolları'nın alt markası olan Turkish Cargo, 2000'li yıllardan beri artan ve hızla süregelen büyümesini, 2008'de başlayan ve halen izleri silinmemiş olan küresel ekonomik krize rağmen sürdürmeyi başarmıştır. Diğer havayolları ve taşıyıcılar, kriz döneminde gerek kapasitelerinde gerek trafiklerinde kesintiye giderken Turkish Cargo, kargo ve posta taşımalarında 2012 yılındaki 470.863 tonluk hacmini 2013 yılında 565.391 tona çıkarmıştır. Avrupalı taşıyıcılar içinde sektörün yükselen yıldızı olan Turkish Cargo, toplam kargo ton km'de %21,8 artış yakalamıştır. Bizler de markamıza vermiş olduğumuz önemi ve güveni filomuzu geliştirip modernize ederek gösterdik. Turkish Cargo'nun filosunda 6 adet yeni nesil geniş gövdeli ve uzun menzilli Airbus A330-200F kargo uçağı ile 3 adet A310-200F kargo uçağı bulunmaktadır. Filoya katılan Airbus A330-200F kargo uçakları ile uzun menzill hatlara direkt kargo seferi yapma kabiliyetine kavuşan Turkish Cargo, 2010 yılında Şangay ve Hong Kong seferlerine başlamıştır. A330-200F kargo uçakları ile Frankfurt, Maastricht, Milano, Madrid, Helsinki, Stokholm, Kiev, Budapeşte gibi mevcut kargo uçuş noktalarına sunulan kargo kapasitesi artırılırken aynı zamanda Kuveyt, Riyad, Tahran, Karaçi, Aşkabat, Guangzhou, Astana, Dakka, Bombay, Singapur, Seul, Bangkok, İslamabad, Akra, Entebbe, Lagos, Kartum, Johannesburg, Nairobi noktalarına yüksek kalitede kargo servisi sunulmaya başlanmıştır.

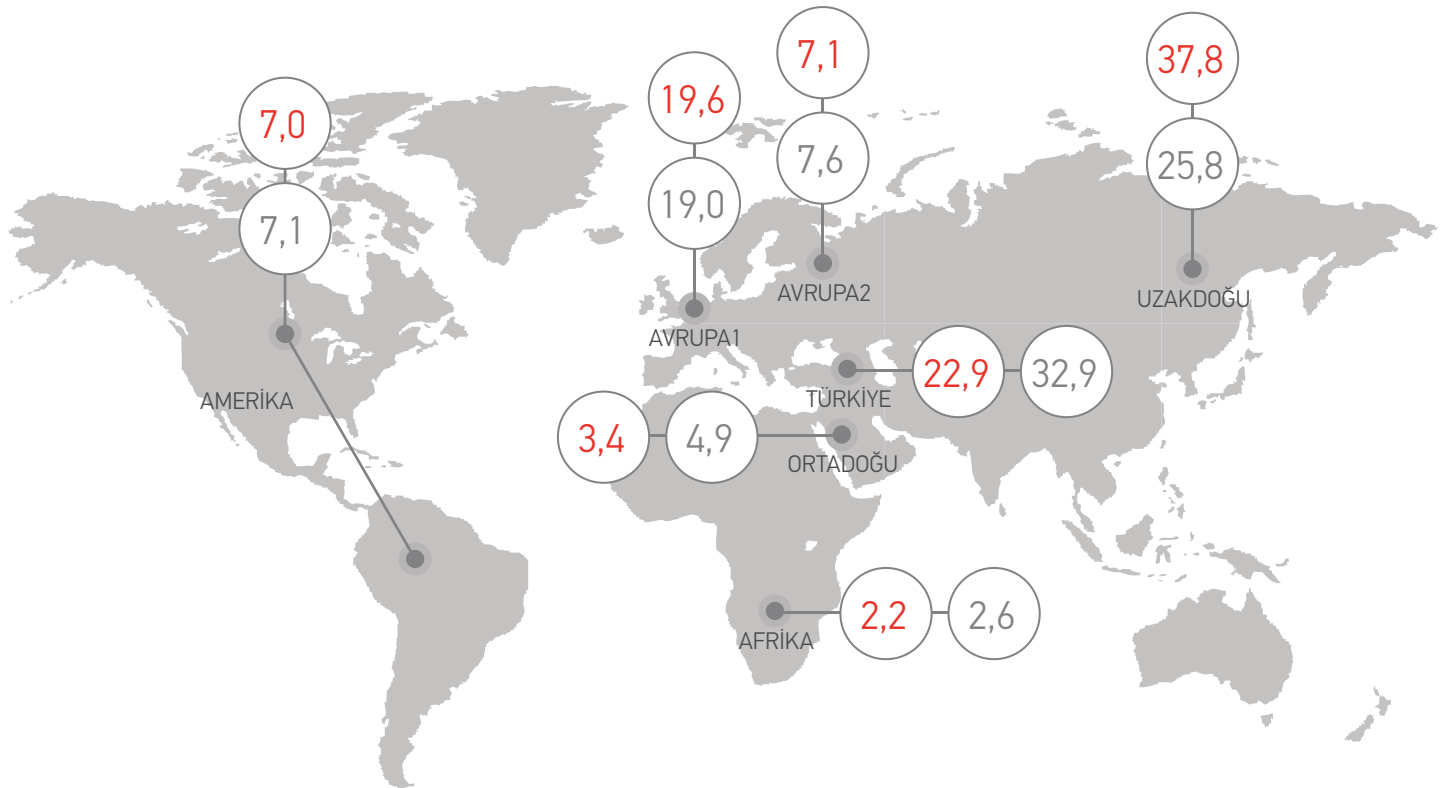
Türk Hava Yolları, yeni nesil, geniş gövdeli ve uzun menzilli Boeing 777 ve Airbus A330 yolcu uçakları ile filosunu güçlendirmiştir. Bu geniş

gövde yolcu uçaklarının belly kargo kapasitelerini kullanarak Asya ve Amerika başta olmak üzere yeni birçok ticari merkezdeki iş ortakları ile yakınlaştırma ve pazar için daha fazla noktaya daha fazla kargo kapasitesi sunma imkânına sahip olmuştur.

Turkish Cargo, yatırımlarına hız kesmeden devam etmektedir. Bu doğrultuda Atatürk Hava Limanı'nda 2013 Eylül ayında 10.500 m²'lik ilave depo sahasının açılışı yapılmıştır. 43.000 m² kapalı alana sahip olacak kargo terminali inşaatı devam etmekte olup, 2014 yılı Eylül ayında faaliyete alınması planlanmaktadır.

Turkish Cargo, kargo operasyonlarının süreç yönetiminde 1990 yılından bu yana kullanılan TACTIC sistemi yerine yeni bir yazılım kullanmaya başlamıştır. Kargo satış & rezervasyon, terminal operasyonları, posta yönetimi & muhasebesi, kargo gelir muhasebesi, kargo gelir yönetimi ve ULD yönetimi modüllerini içinde barındırarak yolcu & kargo uçağı taşıyıcılarının, yer hizmetleri acentelerinin ve havalimanı işletmelerinin ihtiyaçlarını tek bir platformda karşılayan yeni nesil entegre bir çözüm olan ICargo'da 2015 yılında canlıya geçiş planlanmaktadır.

İstanbul'da yapılacak olan 3. havalimanında 150.000 m² kapalı alana sahip bir kargo tesisi ile İstanbul'u bir lojistik merkezi hâline getirmeyi hedefleyen Turkish Cargo, kargo hizmetlerini geliştirerek ihtiyaç duyulan kaliteli kargo servisini, her geçen gün artan servis kalitesi ve hizmeti ile sunmaya devam edecektir.



Kargo Bölgesi Satış Bazlı Gelir Yüzdeleri (%)

Kargo Bölgesi Satış Bazlı Tonaj Yüzdeleri (%)



THY Teknik A.Ş., İstanbul ve Ankara'da konumlanmış, toplam 73.500 m² kapalı alana sahip 4 hangarıyla, hava yolları ve VIP jet operatörlerine bakım onarım hizmetleri sunmaktadır. Teknik A.Ş., uçak üs bakımından motor, APU ve iniş takımlarına kadar çok sayıdaki komponent atölyeleri ile bakım-onarım hizmetleri sunmaktadır. Teknik A.Ş.'nin, en önemli müşterisi olan Türk Hava Yolları haricinde 4 farklı kıtaya yayılmış 600'ü aşkın müşterisine hizmet vermektedir.

TOPLAM KAPALI ALAN

73.500 m²

MÜŞTERİ SAYISI

4 KİTADA 600'Ü AŞKIN MÜŞTERİ



THY Teknik A.Ş.'nin müşterilerine verdiği hizmetlerin başında hat bakımı, üs bakımı ve komponent bakım hizmetleri gelmektedir. Türk Hava Yolları uçaklarına sağladığı "komponent pool" hizmetlerini, diğer müşteri filolarına da sunan şirketin, 2013 yıl sonu itibarıyla "komponent pool" hizmeti verilen uçak sayısı 400'den fazladır.

THY Teknik A.Ş., İstanbul ve Ankara'da konumlanmış, toplam 73.500 m² kapalı alana sahip 4 hangarıyla, hava yolları ve VIP jet operatörlerine bakım onarım hizmetleri sunmaktadır. THY Teknik A.Ş., uçak üs bakımından motor, APU ve iniş takımlarına kadar çok sayıdaki komponent atölyeleri ile bakım-onarım hizmetleri sunmaktadır. Bulunduğu bölgede öncü bir bakım merkezi olan Teknik A.Ş., en önemli müşterisi olan Türk Hava Yolları haricinde 4 farklı kıtaya yayılmış 600'ü aşkın müşterisine hizmet vermektedir.

THY Teknik A.Ş., Boeing 737 klasik ve yeni nesil serileri, Boeing 777, Airbus A320 serisi, Airbus A300, Airbus A310, Airbus A330, Airbus A340, Gulfstream G-IV, Gulfstream 550, Cessna 172 ve Diamond DA42 uçak tipleri için hat ve üs bakım hizmetleri sunmaktadır. Bu uçaklarda kullanılan iniş takımları, uçuş elektroniği bileşenleri, hidrolik-pnömatik komponentler, fren sistem-

leri, lastik ve jant ile mekanik komponentlerinin bakım-onarım hizmetlerini de verebilmektedir. Özetle THY Teknik A.Ş., söz konusu uçaklar için gereken tüm bakım ve onarım faaliyetlerini kendi bünyesinde gerçekleştirebilmektedir.

Türk Üretimi İlk Uçak Koltuğu

Türk Hava Yolları filosuna 1998-2002 yılları arasında katılmış olan Boeing 737-800 tipi yolcu uçağımızda kullanılmakta olan Koito marka yolcu koltuklarının geçen 14 yıl süresince konfor ve estetik yönünden günümüz Türk Hava Yolları standartlarının altında kalması nedeniyle kabin içi yenilemesi işlemlerine başlanmıştır. Yapılan projelendirme sonucunda uçaklarımıza takılmak üzere Türk Hava Yolları ortaklığında kurulmuş olan Uçak Koltuk Üretimi San. Ve Tic. A.Ş. (TSI) firması üretimi koltuklar seçilmiş ve ilk uygulama olarak TC-JFI uçağında ekonomi sınıfı, business sınıfı ve hareketli perde olmak üzere kabin içi yenilenmesi tamamlanarak uçak servise verilmiştir.

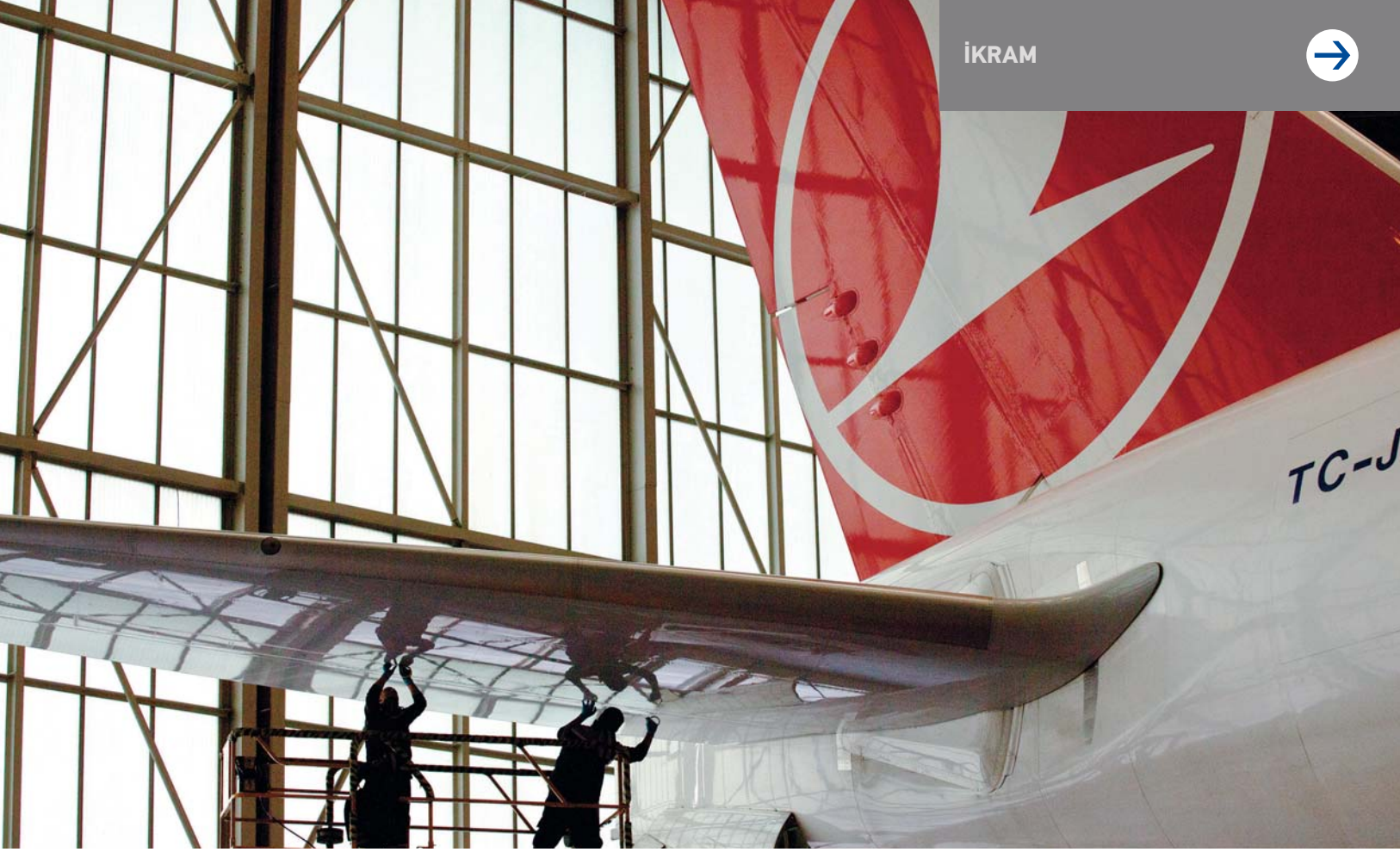


Türk Üretimi İlk Uçak Mutfağı (Galley Ekipmanları)

Türk Hava Yolları ortaklığında kurulmuş olan Turkish Cabin Interior (TCI) firmasının üretimi olan uçak mutfaklarının 2014-2015 yıllarında teslim alınacak B737-800/900 uçaklarımıza takılması, Boeing firması tarafından kabul edilmiş olup ilk uygulama Boeing tesislerinde gerçekleştirilmiştir.

A320FAM Uçaklarına Sharklet (Kıvrık kanat ucu) Takılması

Yakıt tasarruf amacıyla A320FAM uçaklara "sharklet" adı verilen kıvrık kanat uçlarının takılması modifikasyonu başlatılmıştır. Söz konusu



modifikasyon ile uçuş uzunluğuna göre ortalama %2,5 yakıt tasarrufu sağlanması hedeflenmektedir. İlgili modifikasyon 2013 yılında iki adet A321 uçağına tatbik edilmiştir.

Boeing 777 GCS (İnternet ve TV) Modifikasyonu

B777-300ER uçaklarımızda yolcularımıza kablosuz internet ve Canlı TV hizmetlerini sağlayacak Panasonic GCS-Global Communication Suite sistemi modifikasyonu tamamlanmıştır. Böylelikle tüm Boeing 777 uçaklarımızda Geniş Bant İnternet ve Canlı TV özelliği aktif halde yolcularımızın hizmetine sunulmuştur.

Uluslararası Havacılık Projelerine Katkı

EUROCONTROL tarafından koordine edilen, pek çok havayolu, uçak komponentleri üreticisi ve Air Navigation Service Provider (ANSP)'lerin birlikte çalıştığı SESAR (Single European Sky ATM Research) projesine destek sağlanmıştır.

EFB (Electronic Flight Bag) Entegrasyonu

Kokpit ekibinin kullandığı dokümanları dijital ortama taşıyacak olan EFB (Electronic Flight Bag) sisteminin uçaklarımıza entegrasyon çalışmaları

başlatılmıştır. EFB sistemi, çok daha az kağıt ile istenen dokümana hızlı ulaşım, taksit yönetiminde kolaylık, uçuş güvenliği ve ekonomisi alanlarında önemli yenilikler sunmaktadır.

AMO (Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetim Organizasyonu) Yetkisinin Alınması

Ortaklığımızın 2013 yılı içerisinde Bakım Yönetimi Sistemi'nden Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi Sistemi'ne geçişi tamamlanmıştır. Bu kapsamda, SHGM tarafından 13 Aralık 2013 tarihinde Ortaklığımız için Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi Kurulu Onay Sertifikası yayımlanmış ve Ortaklığımız A310, A319/320/321, A330, A340, B737-400/700/800/900 ve B777 tipinde Sürekli Uçuşa Elverişlilik yapabilmesi konusunda yetkilendirilmiştir. Her yıl SHGM tarafından gerçekleştirilen uçuşa elverişlilik denetlemeleri söz konusu yetki ile Ortaklığımız tarafından gerçekleştirilmekte ve uygunluğun tespiti ile birlikte Uçuşa Elverişlilik Gözden Geçirme Sertifikaları tarafımızca yayımlanmaktadır.

YAKIT TASARRUFU

%2,5

Yakıt tasarruf amacıyla A320FAM uçaklara "sharklet" adı verilen kıvrık kanat uçlarına takılması modifikasyonu başlatılmıştır. Söz konusu modifikasyon ile uçuş uzunluğuna göre ortalama %2,5 yakıt tasarrufu sağlanması hedeflenmektedir.





Havayolu ikramına yeni bir anlayış ve lezzet getiren THY DO & CO, tüm tasarım ve uygulamasını yaptığı ve işletmesini üstlendiği Türk Hava Yolları Dış Hatlar CIP Salonu "Lounge İstanbul" da, 2013 yılında 1 milyon yolcuya hizmet vermiştir.



BUSINESS SINIFI MİSAFİRLERİN OYLARIYLA ALINAN ÖDÜL

"EN İYİ BUSINESS İKRAM SERVİSİ"

DO & CO ve Türk Hava Yollarının ortaklığı ile kurulan, Türkiye pazarında 2007 yılından beri 60'ın üzerinde yerel ve uluslararası havayoluna hizmet veren THY DO & CO, İstanbul (Atatürk ve Sabiha Gökçen), Ankara, Antalya, İzmir, Bodrum, Trabzon, Dalaman ve Adana olmak üzere 9 ünite hizmet vermekte olup, %70 pazar payına sahiptir.

Geçtiğimiz iki yılda olduğu gibi 2013 yılında da Ortaklığımız, "Avrupa'nın En İyi Havayolu Şirketi" olarak ilan edilmenin yanı sıra uzun uçuşlarda Business sınıfı misafirlere sunduğu ikramı ile dünya sıralamasında "En İyi Business İkram Servisi" ödülüne layık görülmüştür. APEX/IFSA tarafından yapılan değerlendirmede de "En İyi Yiyecek-İçecek" (Best Food & Beverage) kategorisinde ilk sırayı almıştır.

Elde ettiğimiz başarılar bizim için yeterli olmamış, sektördeki en iyi ikram servisi sunan oyuncu olarak yeni trendler oluşturmak ve misafirlerimize sürekli şaşırtmak için yenilikçi uygulamalara devam edilmiştir. Bu ikram anlayışı çerçevesinde, misafirlerimizin yolculuklarını bizimle tekrarlamayı istemelerini ve bulutların üzerinde yaşayacakları eşsiz deneyimle yolculuklarının bitmemesini dilemeleri istenmiştir. Bu istekten yola çıkılarak, 2013 yılında Ortaklığımızın ikram konseptinin yenilenmesine karar verilmiştir. Bu süreçte, THY Do&Co ile işbirliği içerisinde bir yılı aşkın bir süreye dayanan bir çalışma yürütülerek ikramlarımızı sunduğumuz malzeme ve ekipmanlar yenilenmiştir. Böylece, ortaya gururla sunacağımız, daha modern ve şık, daha hafif ve ergonomik ürünler çıkmıştır.

Yenilenen ikram konseptimizde hava yolu ikramında bugüne kadar çok fazla yer almamış hem geleneksel Türk mutfağından hem de dünya mutfaklarından tatlar değerli misafirlerimize sunulmaktadır. Tüm yemeklerimiz günlük olarak el işçiliği ile sadece en iyi, en taze ürünler kullanılarak ve uluslararası hijyen kurallarına uyularak hazırlanmaktadır.

Bunun yanında, yenilenen ikram konsepti içinde ikram sunumunun en önemli unsurlarından biri olan servis malzeme ve ekipmanları da tümüyle yenilenmiştir. THY DO & CO'nun Türk Hava Yolları Business, Comfort ve Ekonomi sınıfı için hazırladığı yeni ürünler Türk kültürünü yansıtan,

modern ve sade bir tasarıma sahip ürünlerdir. Tasarımlarda Osmanlı ve Selçuklu motifleri yeniden yorumlanarak kullanılmış ve hem doğu hem de batı kültürünü harmanlayan bir servis şekliyle yolculara sunulmuştur. Ayrıca tüm tasarımlar uygulanırken yeni trendler takip edilmiş ve uçak üstü kullanım kolaylığı da göz önünde bulundurulmuştur.

Bu konseptin bir parçası olarak Türk Hava Yolları'nın tüm uzun mesafeli uçuşlarında 2010 yılından bu yana Uçan Aşçılar hizmet vermekte olup, şu anda şirket bünyesinde 259 Uçan Aşçı görev yapmaktadır. 2012 yılı Ekim ayından bu yana THY filosunda yer alan A321 tipi uçaklarla gerçekleştirilen kısa mesafeli dış hat uçuşlarında Uçan Servis Aşçıları hizmet vermeye başlamış, 2013 yılında da hizmet verilen kısa mesafeli dış hat uçuşlarına uçak tipinden bağımsız olarak yeni destinasyonlar eklenmiş ve Uçan Servis Aşçıları'nın sayısı da 210'a ulaşmıştır.

Havayolu ikramına yeni bir anlayış ve lezzet getiren THY DO & CO, tüm tasarım ve uygulamasını yaptığı ve işletmesini üstlendiği Türk Hava Yolları Dış Hatlar CIP Salonu "Lounge İstanbul" da, 2013 yılında 1 milyon yolcuya hizmet vermiştir.

Lounge İstanbul, 2013 yılı içinde Türk Hava Yolları'nın müşteri memnuniyeti odaklı hizmet anlayışı çerçevesinde genişletilerek ortalama 6.000m² lik bir alana sahip olmuştur. Toplam 1030 kişilik oturma kapasitesine sahip salonda mevcut bulunan zengin ikram çeşitleri, özel dinlenme ve duş alanları, çocuk oyun alanı, kütüphane, bilardo salonu, mescit, telekonferans ve masaj hizmetine ek olarak ilâve dinlenme ve duş alanları, masaj yatakları, model araba yarışı, golf simülâtörü, sahne ve gösteri alanı yer almaktadır. Türk ve dünya mutfağının eşsiz lezzetlerini bir havayolu şirketinden beklenenden farklı bir anlayışla misafirlerinin beğenmesine sunan Türk Hava Yolları'nın özel yolcu salonunda, Türk kültürünün vazgeçilmez tadları olan Türk kahvesi, çay ve simit servis edilen bir Çay Bahçesi, Viyana'nın ünlü Demel Pastanesi, Türk yöresel lezzetlerinin ikram edildiği yöresel köşe, özel fırından henüz çıkmış Türk pidesi ile böreğinin lezzetine varılabilecek ayrı bir köşe ve yine salonun farklı noktalarına yerleştirilen zengin meyve, salata, meze ikram alanları yer almaktadır.



2013 yılında THY DO & CO tarafından verilen Yolcu Salonu hizmetlerinin devamı olarak Türk Hava Yolları'nın yeni özel yolcu salonu "İstanbul Arrival Lounge" Atatürk Havalimanı'nda açılmıştır. Yurtdışından İstanbul'a gelen yolculara hizmet veren salon, yolcuların uçuşlarının ardından rahatça dinlenip günlerine zinde başlayabilmeleri için özel olarak tasarlanmıştır. Salonda sunulan zengin ikram çeşitlerine ilave olarak, gazete ve dergi servisi, ücretsiz kablosuz internet, duş, elektronik aletler için şarj noktaları ve ütü servisi de yolculara sunulan hizmetler arasındadır.

Eğlenceli Uçuşlar...

2012 yılında yolcularımıza 176 adet film ve 178 adet kısa programla uçak içi medya hizmeti verilirken; 2013 yılında film sayısı yaklaşık 2 kat artırılarak 336 adede, kısa program sayısı ise 318 adede ulaşmıştır. Uçak içi medya programlarımız 2013 Skytrax değerlendirmelerinde yakaladığı mükemmel standartla sektördeki "Best Practice"e eşdeğer bulunmuştur.

Misafirlerimiz, 15.412.426 saat zengin film arşivimizden seçtiği filmleri seyrederek uçuşun tadını çıkarmıştır. Bunun yanı sıra, 2.262.952 saat müzik dinleyerek ruhunu beslemiş ve 1.146.487 saat oyun oynayarak eğlenmiştir.

Yeni nesil geniş gövde uçaklarımızda ağırladığımız misafirlerimiz canlı televizyon uygulaması ile 539 adet uluslararası canlı spor aktivitesini izlemiş ve uçaklarımızda bulunan wi-fi internet bağlantısını kullanarak 215.625 cihaz üzerinden yeryüzüne ücretsiz bağlanmıştır.

Koltuklarına yaslanıp dinlenmeyi tercih eden misafirlerimiz kendilerine hediye ettiğimiz ödüllü özel tasarım çantaların içindeki uyku gözlüklerini ve dış sesi yok eden kulaklıkları kullanarak uçuşun keyfini çıkarmıştır.

Uzun uçuşlarımızda business sınıfında seyahat eden misafirlere sunduğumuz özel tasarım çantamız TravelPlus tarafından "Dünyanın En İyi Unisex Business Seyahat Çantası" (The Best Business Unisex Amenity Travel Kit) derecesi ile ödüllendirilmiştir.

Hac görevini yerine getirmek amacıyla Ortaklığımız seferleriyle Cidde ve Medine hatlarına uçan misafirlerimize sunulan özel çantaların tasarımı yenilenmiştir. Çantaların içine konulan ürünler titizlikle gözden geçirilmiş ve Hac görevinin yerine getirilmesi sırasında ihtiyaç duyulan yeni ürünler eklenerek zenginleştirilmiştir. Bu özenli çalışmaların sonucunda ortaya çıkan Hac Çantası TravelPlus tarafından "Dünyanın En Yaratıcı Çantası" (The Most Innovative Kit) seçilmiştir. Özel olarak tasarlanan Hac Çantası Ortaklığımız dışında başka hiçbir havayolu tarafından yolcularına sunulmamaktadır.

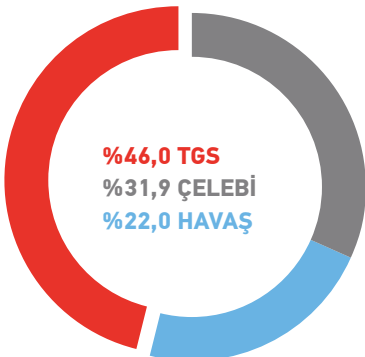


TGS Yer Hizmetleri A.Ş.'nin hizmet verdiği uçuş sayısında 2012 yılına göre %24,6'lık artış gözlenmiştir. Bununla paralel olarak bir önceki yıla göre %28 artışla 68 milyonun üzerinde yolcuya yer hizmeti verilmiştir.

HİZMET VERİLEN YOLCU SAYISI

68 MİLYON

2013 UÇUŞ SAYISINA GÖRE PAZAR PAYI



TGS Yer Hizmetleri A.Ş., 12 Mart 2009 tarihinde Türk Hava Yolları ve Havaş Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş.'nin %50 ortaklığıyla kurulmuştur.

01 Ocak 2010 tarihinde yer hizmetleri sektöründeki yerini alan şirket; İstanbul Atatürk, Ankara Esenboğa, İzmir Adnan Menderes, Antalya, Adana ve İstanbul Sabiha Gökçen havalimanlarında faaliyetlerini sürdürmektedir.

TGS Yer Hizmetleri A.Ş.'nin temel hedefleri şu şekilde belirlenmiştir:

- Sektörel kalite ve standartların üzerinde ürün ve hizmet sunmak
- Mükemmel hizmet ve mutlu müşteri için "güler yüzlü, pozitif yaklaşimli, problem çözen çalışan" hedefini gerçekleştirmek,
- Müşteri şikayetlerini en aza indirmek
- Çalışan memnuniyeti ve verimliliğini arttırmak

Hizmet kalitesi, güvenilirliği ve rekabet gücü ile tercih edilen, sektöründe lider yer işletme şirketi olma vizyonuna sahip olan TGS Yer Hizmetleri A.Ş.'nin misyonu, aşağıdaki amaçlarla yer hizmeti sunmaktır:

- TGS'nin yer hizmetleri yapısını büyütürük kü-

resel yer hizmetleri şirketi kimliğine ulaşmak,

- TGS bünyesinde istihdam edilen personelin ulusal ve uluslararası yönetmeliklere uygun eğitim standartlarını haiz personel tarafından sevk ve idare edilmesini sağlamak,
- Yer hizmetleri sektöründe her türlü hizmeti sağlama noktasında lider olmak,
- TGS'nin Yer Hizmetleri imajını geliştirecek pazarlama imkanlarını yükseltecek şekilde emniyetli, yüksek kaliteli ve kesintisiz hizmet verme anlayışının sunulmasını sağlamak,
- TGS Yer Hizmetleri A.Ş.'yi orta vadede ulusal ve uluslararası alanda, önemli kuruluş haline getirmek.

TGS Yer Hizmetleri A.Ş.'nin hizmet verdiği uçuş sayısında 2012 yılına göre %24,6'lık artış gözlenmiştir. Bununla paralel olarak bir önceki yıla göre %28 artışla 68 milyonun üzerinde yolcuya yer hizmeti verilmiştir.

2013 yılında çalışmalarına başlanan Airport Manager projesi ile yer hizmetleri süreçleri kapsamında uçuş planına göre yıllık, dönemsel ve anlık planlama yapılması hedeflenmektedir. 2014 yılında kullanılmaya hazır hale getirilmesi amaçlanan Airport Manager ile mevcutta manuel yapılan aşağıdaki çalışmaların sistem üzerinden yapılması sağlanacaktır.



PROJELERİMİZ



THYMUS

Etkin iş ve ilişki yönetimi için...

Tüm tedarikçilerimizle hizmet noktalarımızda iletişim ve etkileşimi artırmak ve ortaya çıkacak sinerjiyle Ortaklığımızın hizmet verdiği ve hizmet aldığı alanlarda kazancını artırıcı, maliyetlerini düşürücü sosyal bir intranet/internet ortamını sağlayacak web portalının ihalesinin yapılması ve kurulum çalışmalarına başlanıp yıl içinde canlıya alınması planlanmaktadır.



MÜŞTERİ ALGI
YÖNETİMİ

Herşey algıyla başlar...

Tüm hizmet noktalarında müşterilerimizin beklentilerini ilettiği ve hizmet kalitesini değerlendirdiği kiosk sistemlerinin 2013 yılı içinde kurulması planlanmış ve tamamlanmıştır. Ayrıca, Müşteri Memnuniyeti Ölçüm Cihazları İstanbul Hubımızda pilot çalışmalarına başlanmış ve diğer istasyonlarımız için proje çalışmaları devam etmektedir.



GLOBAL YÜK KONTROL
SİSTEMİ

Daha Dengeli bir operasyon için...

Ortaklığımızın tüm dünyadaki uçuşlarında etkin yük kontrolü ve yüklemeye ait sistem altyapısının kurulması hedeflenmektedir.



LOUNGE TRACKING
SİSTEMİ

Tüm Lounge'lar kontrol altında...

2013 yılı içinde Özel Yolcu Salonu bulunan tüm yurt içi ofislerimize Lounge Tracking sistemi kurulmuş ve aktif hale getirilmiştir.



RETİNA OKUMALI
BOARDING SİSTEMİ

Yolcumu gözünden tanırım...

İstanbul HUB İstasyonumuzda bu yıl içinde test amaçlı olarak göz retinasını okuyan boarding sisteminin denenmesi planlanmaktadır.



Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi, bugün havacılık eğitimi veren kuruluşları akredite eden bütün uluslararası kurumlar nezdinde muteber bir havacılık akademisi olarak tescil edilmiş durumdadır.

UZMAN EĞİTİMEN SAYISI

46

EĞİTİM SAYISI

2.000>

KATILIMCI SAYISI

30.000>

Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi

Ülkemizin en önde gelen havacılık eğitim merkezi olan ve 1982 yılından bu yana Türk Hava Yolları'nın eğitim hizmetlerini yürüten Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi, son yıllarda uluslararası bir havacılık eğitim merkezine dönüşmüş, içinde bulunduğu Avrupa, Afrika ve Orta Doğu'yu kapsayan bölgede saygın havacılık eğitim kuruluşlarından biri olmuştur.

Akademi'nin hizmete sunduğu, teknik eğitimlerden rezervasyon ve bilet satış eğitimlerine, kargo operasyon eğitimlerinden yolcu hizmetleri eğitimlerine, IATA eğitimlerinden yönetim ve kişisel gelişim eğitimlerine, yer hareket eğitimlerinden bilgisayar ve İngilizce eğitimlerine kadar çeşitli kategorilerden yüzlerce eğitim bulunmaktadır.

Toplam 8.600 metrekarelik kapalı alanda konumlanan, 36 derslik, 125 koltuk kapasiteli konferans salonuna, 2 adet simülatör sınıfına ve 1 sınav salonuna sahip olan Akademi'de eş zamanlı olarak 800 kişi eğitim görebilmektedir. Akademi'de toplam 46 uzman eğitmen görev yapmakta; yılda ortalama 2 bin kurs ve seminer düzenlenmekte ve bunlara 30 bine yakın kişi katılmaktadır. Uzaktan eğitimlerde ise bir yılda verilen eğitim sayısı 100 bine ulaşmıştır.

Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi, bugün havacılık eğitimi veren kuruluşları akredite eden bütün uluslararası kurumlar nezdinde muteber bir havacılık akademisi olarak tescil edilmiş durumdadır. Akademi, 2013 yılında uluslararası kimliğini ve eğitim kalitesini güçlendirecek önemli başarılarla imza atmıştır.

Sertifikalarımız

Akademi, 2013 yılında da başarılı bir performans sergileyerek havacılık eğitimleri üzerine uzmanlaşmış uluslararası bir ağ olan ICAO TrainAir Plus Programı'na tam üyelik vasfını elde etmiştir.

Akademi'nin uluslararası standartlara kavuşması adına dönüm noktalarından biri de İngiltere'nin en büyük eğitim derecelendirme kuruluşu olan Edexcel tarafından akredite edilmesidir.

2011 yılında IATA Bölgesel Eğitim Ortağı ve IATA Onaylı Eğitim Merkezi hâline gelen Akademi, 2013 yılında ise IATA'nın Yetkili Eğitim Okulu olmuştur. Ayrıca, IATA ile yapılan son anlaşma gereği, Akademi artık sadece İstanbul'da değil,

tüm dünyada IATA ile ortaklaşa eğitim düzenleyebilme imkânına kavuşmuştur. 2013 yılında ayrıca RMIT Üniversitesi ile bir anlaşma imzalanarak RELTA (RMIT English Language Test for Aviation) sınavını uygulama yetkisi alınmıştır. Bunların yanı sıra, Havacılık Güvenliği Eğitim Kuruluşu Yetki Belgesi alınarak havacılık güvenliği eğitimlerinin verilmesi yönünde önemli bir ilke imza atılmıştır.

Ödüllerimiz

2012 yılı içerisinde düzenlediği çok sayıda IATA eğitimi sayesinde "Dünyanın En İyi IATA Bölgesel Eğitim Ortağı Ödülü"nü alan Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi, 2013 yılında da dünya çapında başarısını tescillendirmeye devam etmiştir. Başta pilotlar ve kabin memurları olmak üzere İngilizcesini geliştirmek isteyenlere destek sağlamak amacıyla DynEd ile 2012 yılında eğitim ortaklığı başlatan Akademi, bir yıl içerisinde satışlarda çok önemli bir başarı elde ederek 2013 yılında "DynEd Üstün Başarı Performansı Ödülü"nü almıştır.

Uluslararası organizasyonlar

Akademi 2013 yılında önemli uluslararası organizasyonlara ev sahipliği yapmanın gururunu yaşamıştır. "ICAO NGAP & Avrupa ve Orta Doğu TrainAir Plus Bölgesel Sempozyumu" ve ICAEA'nın düzenlediği "Uluslararası Havacılık İngilizcesi Forumu" Akademi'nin ev sahipliğinde gerçekleşmiştir. Bunların yanı sıra Akademi, Türkiye'nin ilk uçuş eğitimleri fuarı olan IFTE 2013'e altın sponsor olmuştur.

Teknik eğitim alanındaki gelişmeler

EASA tarafından yayımlanan düzenlemeye uygun olarak, daha önceleri sadece teorik olarak verilen uçak tip eğitimleri için ayrıca pratik tip eğitimleri tasarlanmış ve 2013 yılında EASA tarafından onaylanarak Akademi'nin kabiliyetine dâhil edilmiştir.

Ayrıca teknik eğitimlerle ilgili müşteri taleplerine daha geniş bir çerçevede cevap verebilmek amacıyla yeni fark kursları tasarlanarak daha esnek bir kurs kabiliyet listesine sahip olunması planlanmıştır. Tasarlanan bu yeni fark kursları Akademi'nin Bakım Eğitimi Organizasyonu El Kitabı'nın (MTOE) 2013 yılında EASA tarafından onaylanmasıyla kabiliyet listesine eklenmiştir.



Projelerimiz

Akademi, yürütmekte olduğu önemli projelerle ülkemizdeki lider konumunu güçlendirmeye, sektörün ihtiyaçlarına cevap vermeye ve eğitim kalitesini arttırmaya devam etmektedir. Nitelikli uçak bakım teknisyeni yetiştirilmesine yönelik tasarlanan "Temel Eğitim Okulu Projesi", Hava Kuvvetleri Komutanlığı'na gerekli eğitimlerin ve desteğin sağlanmasına yönelik olan "Barış Kartalı Projesi", ayrıca Akademi'nin ve Uçuş Eğitim Başkanlığı'nın tüm eğitim süreçlerinin ortak bir yazılım platformu üzerinden yönetilmesi amacıyla yürütülen "Eğitim Platformu Projesi" kapsamında yürütülen çalışmalar sürmektedir.

Marka Olma Yolunda Biz...

2013 yılı içerisinde tanıtım çalışmalarına hız verilerek Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi'nin marka değeri sağlanmıştır. Bu çerçevede İngilizce ve Türkçe olarak profesyonel bir tanıtım videosu hazırlanmış; çeşitli uluslararası yayınlarda reklamlar yayımlanmış; ulusal televizyon kanallarında haber programlarına konuk olarak Uçuş Korkusunu Yenme Programı anlatıl-

mış; uluslararası havacılık etkinliklerine katılım sağlanmış; ayrıca üç ayda bir yayımlanmaya devam eden ve dokuzuncu sayısı tamamlanan Turkish Aviation Academy dergisiyle dünya çapında marka bilinirliği artırılmıştır.

Hedeflerimiz

Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi, son birkaç yıl içerisinde uluslararası kimlik kazanma, yerel ve küresel otoritelerce tanınma, tercih ve tavsiye edilme, ürün ve hizmet çeşitliliği sağlama, hedef kitlesini nicelik ve nitelik olarak genişletme, eğitimde inovatif yaklaşımları uygulamaya koyma ve kâr merkezli bir yapıya kavuşma hedeflerini gerçekleştirmiş durumdadır. Önümüzdeki dönem için hedeflenen ise dünyayı yakından takip eden, mesleki ve teknik eğitimleri en güncel teknoloji ve yaklaşımlarla sunan ve sosyal, kültürel ve psikolojik yaklaşımları ustalıkla uygulayabilen bir yapının oluşturulmasıdır.

THY Havacılık Akademisi'nde toplam 46 uzman eğitimci görev yapmakta; yılda ortalama 2 bin kurs ve seminer düzenlenmekte ve bunlara 30 bine yakın kişi katılmaktadır. Uzaktan eğitimlerde ise bir yılda verilen eğitim sayısı 100 bine ulaşmıştır.



Uçuş Eğitim Merkezi, kokpit ve kabin personeli başta olmak üzere Ortaklığın tüm uçuş eğitim hizmetlerinden sorumlu birimdir. Merkezimiz, ulusal ve uluslararası yetki belgeleriyle, eğitim hizmetlerini ulusal ve uluslararası standartlarda 1994 yılından beri sunmaktadır.



EĞİTİM ALAN KOKPİT PERSONELİ SAYISI

5.777

CONVERSION EĞİTİMİ ALAN PİLOT SAYISI

782

Uçuş Eğitim Merkezi

Uçuş Eğitim Merkezi, kokpit ve kabin personeli başta olmak üzere Ortaklığın tüm uçuş eğitim hizmetlerinden sorumlu birimdir. Merkezimiz, ulusal ve uluslararası yetki belgeleriyle, eğitim hizmetlerini ulusal ve uluslararası standartlarda 1994 yılından beri sunmaktadır.

19 yıllık tecrübe birikimine sahip olan Eğitim Merkezi'nde yılda 20.000'in üzerinde kursiyere eğitim verilmektedir.

1995 yılında tek bir simülatör ile, mevcut kampüsünde hizmet vermeye başlayan Uçuş Eğitim Merkezimiz, bugün:

- 10 adet tek motorlu Cessna C-172,
- 6 adet tek motorlu Diamond DA-40,
- 8 adet çift motorlu Diamond DA-42,
- 2 adet jet motorlu Cessna Citation C-510 olmak üzere, toplam 18 eğitim uçağı,
- 8 adet Uçuş Simülatörü (FFS),
- 2 adet Kabin Acil Durum Tahliye Eğitim Cihazı (CEET),
- 1 adet Uçuş ve Navigasyon Eğitim Cihazı (FNPT II),
- 3 adet Uçuş Eğitim Cihazı (FTD),
- 2 adet Kapı Eğitim Cihazı (A320 DT, B777 DT),
- 1 adet Yangınla Mücadele Eğitim Cihazı RTFFT,
- 2 adet Kabin Servis Eğitim Cihazı (CST),
- 3 adet Computer Base Trainer (CBT) sınıfı,
- 34 adet derslik, 1 Ditching Pool, 1 RT (Radio Telephony) Sınıfı, 1 adet DLR Sınav Merkezi ve 1 adet konferans salonu ve aşağıda listelenen Eğitim Yetkileri ile sadece Ortaklık personeline değil, bunun yanı sıra yurt içi ve yurt dışı müşterilere de hizmet veren profesyonel bir organizasyona dönüşmüştür.
- TRTO (Type Rating Training Organization) Eğitim Yetkileri
 - Tip İntibak Eğitimleri,
 - Yenileme, Tazeleme Eğitimleri,
 - Tip İntibak /Tip İntibak Kontrol Pilotu ve Simülatör ve Simülatör Kontrol Pilotu Eğitimleri,
 - MCC Temel ve Öğretmenlik Eğitimi (MCC/MCCI),
 - Diğer Eğitimler
- FTO (Flight Training Organization) Eğitim Yetkileri

- Modüler ve Entegre Pilotaj Eğitimleri,
- FI (A), CRI(A), IRI (A) Uçuş Öğretmeni Eğitimleri,
- Tek-Çok Motor Sınıf Yetkisi Eğitimi,
- Lisans Dönüşüm Eğitimleri,
- MCC Eğitimi,
- C510 Tip İntibak Eğitimi,
- Diğer Eğitimler
- Kabin Eğitim Yetkileri
 - Tip Eğitimleri,
 - Yenileme, Tazeleme Eğitimleri,
 - Ditching Eğitimleri,
 - CEET, CST Eğitimleri,
 - Emergency Safety Equipment Eğitimleri,
 - Yolcu İlişkileri ve Yönetimi,
 - Diğer Eğitimler,
- Diğer Onaylı Eğitim Yetkileri
 - Dispeçer Eğitimleri,
 - Load Master Eğitimleri,
 - Temel ve Tazeleme Emniyet Eğitimleri,
 - Tehlikeli Maddeler Eğitimi,
 - İl Sağlık Müdürlüğü ve European Resuscitation Council Onaylı İlk Yardım Eğitimleri,
 - Milli Eğitim Müdürlüğü Onaylı Eğiticinin Eğitimi

Profesyonel Eğitim

Ortaklığımızın istikrarlı bir biçimde sürdürdüğü filo büyümesine paralel bir şekilde, kokpit ve kabin eğitimlerinde standartlar korunarak; simülatör, eğitim uçakları ve cihazlarının alımı ve eğitim sürelerinin artırılarak operasyonel ihtiyaçlar karşılanmaktadır.

Uçuş Eğitimi Merkezi, Sivil Havaçılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından onaylı "Type Rating Training Organization" (TRTO) ve "Flight Training Organization" (FTO) olarak yetkilendirilmiştir. Eğitimde kullanılan tüm simülatörler, EASA tarafından sertifikalandırılmıştır.

Kokpit eğitimlerinde; "conversion", tip ve "recurrent" eğitimleri ağırlıklı olmak üzere; 29 farklı eğitim türünde her personelin bir veya daha fazla eğitim alması sağlanmıştır. İlk kez B777 filosu ile uygulamaya geçen yabancı pilot alımları paralelinde, tüm filolarda hem temel hem de şirket kültürü eğitimleri başarıyla verilip, yabancı pilot entegrasyonu da tamamlanmıştır.



2013 yılında toplam 5.777 kokpit personeline yer eğitimi veya eğiticinin eğitimi verilmiştir. Ortaklığımız dışından tipte tecrübeli ve tecrübesiz olarak istihdam edilen pilotlara verilen conversion eğitimini 782 (396+386), Ortaklığımız içi tip değişikliği verilen conversion eğitimini 361, toplamda ise 1.143 pilot eğitim almıştır.

Uçuş Eğitim Merkezimizde faaliyet gösteren Uçuş Eğitim Akademisi (FTO), 2013 yılında yurt içi ve yurt dışı kaynakları da kullanılarak toplam 141 pilot adayına eğitim vermiş ve 326 pilot adayına da halen daha eğitim vermeye devam etmektedir.

- Kabin bünyesinde; temel yenileme, ilkyardım ve defibrilatör eğitimleri de dâhil olmak üzere, toplam 13 farklı kategoride 15.586 kişi eğitim görmüştür. 2013 yılında ise 1450 yeni kabin memuru mezun edilmiştir.
- Kabin bünyesinde, 40.345 saati örgün, 118.768 saati uzaktan eğitim olmak üzere; toplamda 159.113 saat,
- Kokpit bünyesinde: 25.309 saati örgün, 51.585 saati uzaktan eğitim ve 38.980 saati simülâtör eğitimi; toplamda 115.874 saat,
- Akademi bünyesinde; 2.065 saati yer eğitimi ve 9539,8 saat uçuş eğitimi toplamda 11.604 saat olmak üzere Uçuş Eğitim Merkezi bünyesinde toplam 286.591 saat eğitim verilmiştir.

Şirket içi eğitimlerin yanı sıra 2013 yılı içerisinde Asya, Kafkasya, Orta Doğu, Kuzey Afrika ve Avrupa'yı içine alan çok geniş bir yelpazeden 30 farklı şirkete (13'ü kokpit, 24'ü kabin) eğitimler verilmiştir.

Ortaklığımızın son 10 yıl içerisindeki büyüme ivmesi, Uçuş Eğitim Merkezi'ne iş ortaklarıyla birlikte hareket etme fırsatı yaratmaktadır. Bu doğrultuda yurt içi ve yurt dışı simülâtör merkezleri ve sektörde farklı alanlarda ki eğitim kurum ve kuruluşlarıyla işbirliğinde bulunan Uçuş Eğitim Merkezi, havacılık sektörü ile entegrasyonu sürekli kılmayı başarmıştır.

Anadolu Üniversitesi, Türk Hava Kurumu, Kapadokya Meslek Yüksek Okulu, Beyaz Lojistik Meslek Yüksek Okulu, Kırklareli Üniversitesi, Maltepe Üniversitesi, Florida Institute of Technology Aviation Academy, Lufthansa PTN ve CAE OXFORD gibi saygın ulusal ve uluslararası eğitim kurumlarıyla akademik işbirliğine gidilmiş, karşılıklı iş geliştirme modelleri üretilmiş ve gerekli protokoller imzalanmıştır.

Uluslararası rekabet gücünün sürekliliğini sağlamak için, 2013 yılı içerisinde Uçuş Eğitim Merkezi'nde öz kaynaklar ile başlatılan projelerin 2014 yılı içerisinde yeni projelerle birlikte hayata geçirilmesi hedeflenmektedir.

Uçuş Eğitim Merkezimizde faaliyet gösteren Uçuş Eğitim Akademisi (FTO), 2013 yılında yurt içi ve yurt dışı kaynakları da kullanılarak toplam 141 pilot adayına eğitim vermiş ve 326 pilot adayına da halen eğitim vermeye devam etmektedir.



Ocak 2013'te 20 uçaklık filosu bulunan AnadoluJet, Aralık 2013 sonunda filosunu 27 uçağa çıkarmıştır. 2012 yılında Sabiha Gökçen merkezli operasyonlarda kullanılan 3 uçaklık filo, 8 uçağa ulaşmıştır.

UÇAK SAYISI

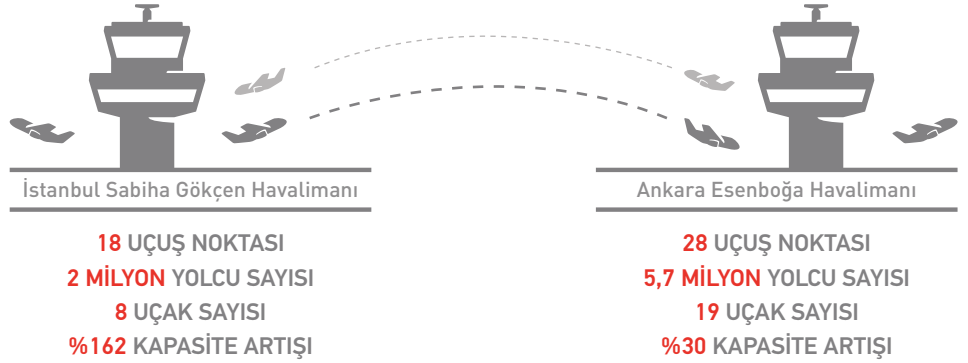
27

UÇULAN NOKTA SAYISI

46

TOPLAM YOLCU SAYISI (milyon)

7,7



ANADOLUJET

Ortaklığın iç hatlardaki düşük ücretli seyahat imkanı sağlayan markası AnadoluJet, 2013 yılında iç hatlardaki yolcu sayısını artırmaya ve uçuş ağına eklenen yeni noktalarla hizmet alanını genişletmeye devam etmiştir. Mevcut ağını yeni noktalarla ve frekans derinliğiyle geliştirirken, Sabiha Gökçen merkezinde Ana marka dış hatlarıyla uyum içinde yeni bir iç hat kurgusu oluşturulmuştur.

Bu perspektifte düşük ücretli seyahat sağlayan havayolu profiline uygun kampanyalar ve iletişim faaliyetleri ile marka bir adım ileri taşınmıştır.

İç hatlarda yeni yolculara erişmek ve uçuş deneyimini kolaylaştırmak adına transfer hizmeti, otopark ve araç kiralama gibi işbirlikleri geliştirilerek yaygınlaştırılmıştır.

Filo

Ocak 2013'te 20 uçaklık filosu bulunan AnadoluJet, Aralık 2013 sonunda filosunu 27 uçağa çıkarmıştır. 2012 yılında Sabiha Gökçen merkezli operasyonlarda kullanılan 3 uçaklık filo, 8 uçağa ulaşmıştır.

2013 yılında Ortaklık operasyonundaki uçakların Wetlease modeline geçişi tamamlanmış ve Airbus A320'lerin de Ana marka filosuna dev-

redilmesi ile birlikte, AnadoluJet filosunun tamamının SX wet-lease uçaklarından oluşması sağlanmıştır.

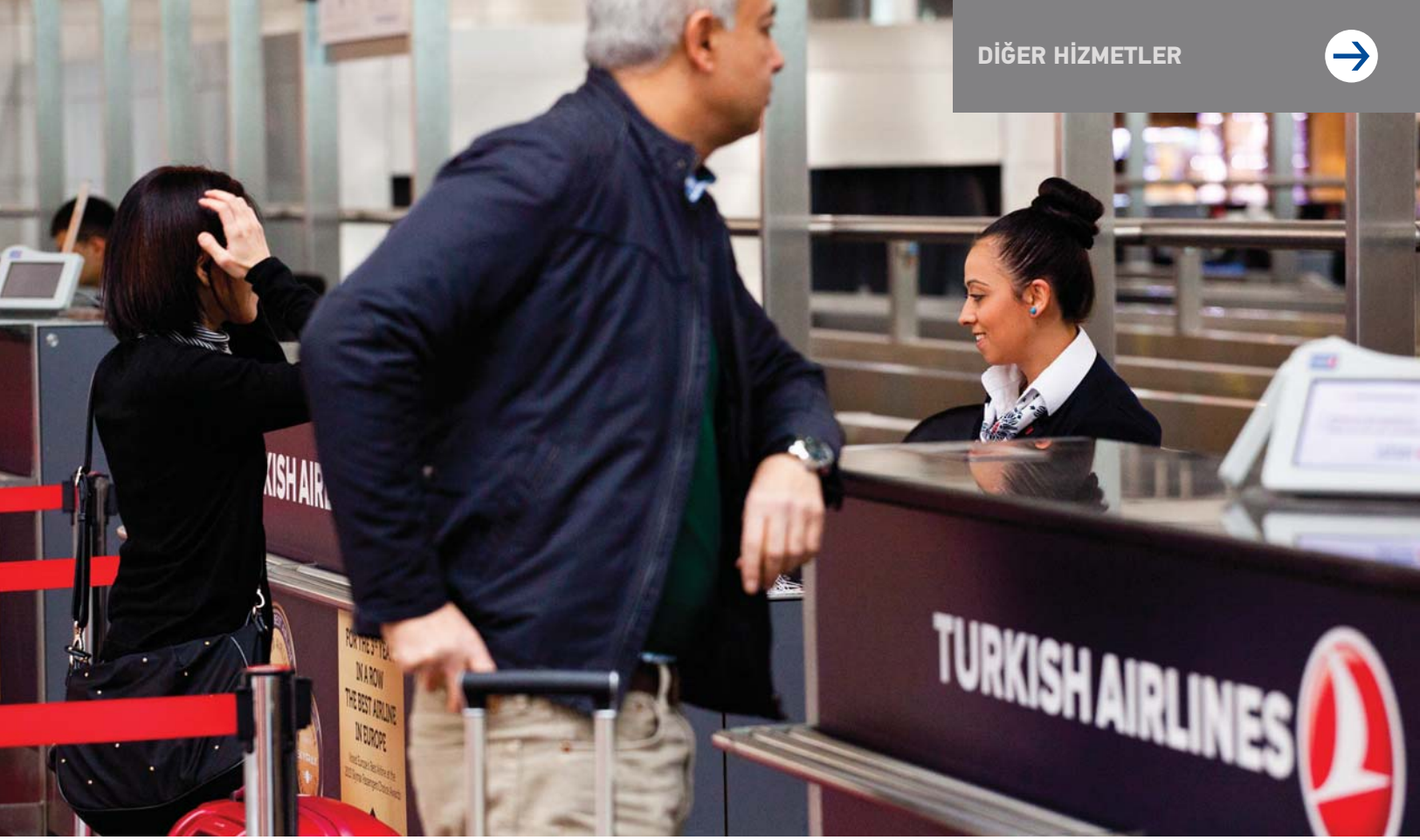
Ayrıca, 2013 yaz döneminde Antalya merkezli charter operasyonlarını icra etmek üzere 2 uçak daha filoya katılmıştır.

Büyüme

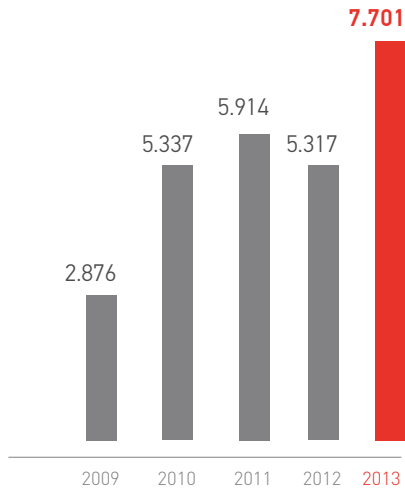
Ortaklık stratejisi doğrultusunda Ankara iç hat uçuş ağı yeni noktalarla zenginleştirilirken mevcut noktalarda da frekans artışına gidilmiştir. Sabiha Gökçen merkezli iç hat operasyonunda da bu kapsamda kayda değer bir büyüme gerçekleşmiştir. 2013 yılında iç hatlarda uçulan hat sayısı 31'den 46'ya ulaşırken, Sabiha Gökçen merkezli uçulan nokta sayısı, uçuş ağına 10 yeni nokta eklenmesi ile 18'e çıkmıştır.

2012 yılı Ocak-Aralık döneminde 5,3 milyon yolcu taşıyan AnadoluJet, 2013 yılının aynı döneminde %44,8 artışla 7,7 milyon yolcu taşımıştır.

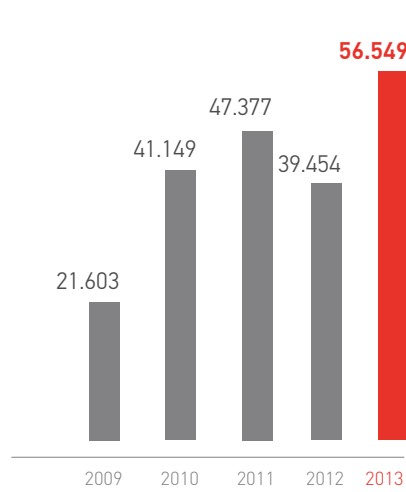
2013 yılında Sabiha Gökçen merkezli operasyonlarda izlenen stratejiye paralel olarak artan uçak ve konma sayısı, arz edilen kapasiteyi %162 oranında artırmıştır. Buna bağlı olarak yolcu sayısı bir önceki yıla göre %100 artış göstermiştir. Esenboğa (ESB) merkezli uçuşlarda ise yapılan %29,6 oranındaki kapasite artışı, %32,7'lik yolcu artışını beraberinde getirmiştir.



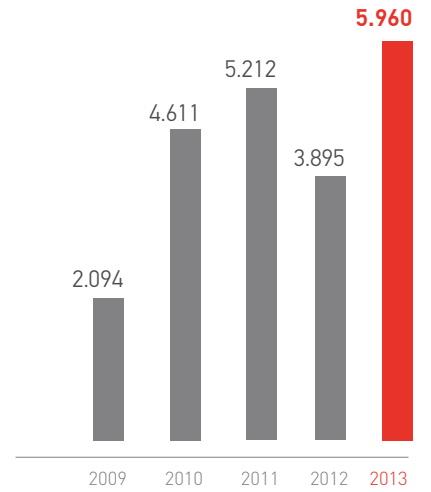
TOPLAM ÜCRETLİ YOLCU (bin)



KONMA SAYISI



ARZEDİLEN KOLTUK-KM (milyon)



ANADOLUJET TRAFİK SONUÇLARI

	2013	2012	2011	2010	2009
Ücretli Yolcu (000)	7.701	5.317	5.914	5.337	2.876
Arzedilen Koltuk-Km (milyon)	5.960	3.895	5.212	4.611	2.094
Ücretli Yolcu-Km (milyon)	4.837	3.191	3.991	3.664	1.695
Yolcu Doluluk Oranı (%)	81,2	81,9	76,6	79,5	80,9
Konma Sayısı	56.549	39.454	47.377	41.149	21.603

*AJET seferler için sadece tarifeli+ilave seferler baz alınmıştır.



DİĞER HİZMETLER



“Teknoloji ile Dönüşüm Programı” sonunda, Ortaklığımız, teknoloji envanterinin %80’inden fazlasını yenilemeyi veya ilk defa kullanıma açmayı hedeflemektedir.

KURUMSAL UYGULAMA SAYISI

400

BİLGİ TEKNOLOJİLERİ

Çağımızın en büyük devrimi olan teknoloji, şirketlerin rakiplerinden ayrılabilirdiği araçların başında gelmektedir. Bunun bilincinde olan Ortaklığımız, teknolojiyi stratejik bir yatırım alanı olarak görmüş ve kapsamlı dönüşüm projelerini hayata geçirmeye başlamıştır.

Ortaklığımızın bilgi teknolojileri vizyonu, müşteri odaklı, yenilikçi ve yönlendirici teknolojilerle bu alanda da lider olmaktır. Bu amaca ulaştıracak misyonun bileşenleri ise şöyledir:

- Öncülük ve farklılık sağlayan yenilikler
- Pazarlama ve satış yeteneklerinde artan çeviklik
- Müşteri odaklı çözümlerle artan müşteri memnuniyeti ve sadakat
- En yüksek seviyede iş sürekliliği
- Operasyonel verimliliği artıran servislerle maliyet avantajı
- Etkin kaynak yönetimiyle yeşil teknoloji konsepti

Bu misyonla başlatılan “Teknoloji ile Dönüşüm Programı” sonunda, Ortaklığımız, teknoloji envanterinin %80’inden fazlasını yenilemeyi veya ilk defa kullanıma açmayı hedeflemektedir.

Yolculara Açılan Kapı

Bilgi teknolojileri, müşteriyle doğrudan temas kurmanın en etkin yollarından biridir. Geleneksel kanallara nazaran daha ucuz olan teknoloji kanalı, maliyet avantajının yanı sıra, çevik doğasıyla müşteri memnuniyetini de artırmaktadır.

Doğrudan ulaşabildiği web ve mobil kanallarıyla rezervasyon, biletleme, check-in ve bilgilendirme gibi işlemlerini gerçekleştirebilen müşteri, havalimanındaki kiosklerle de zaman kaybetmeden uçuşa geçebilmektedir.

2013 yılında, web ve mobil kanallarında ödeme imkanı çeşitliliği artırılarak global ölçekte daha geniş bir müşteri kitlesine erişim sağlanmıştır. Özellikle İstanbul Atatürk Havalimanı’nda kioskların sayısı artırılarak yolcu deneyimine hız ve pratiklik kazandırılmış; mobil tablet tabanlı pratik kioskların pilot uygulamasıyla bu alana yenilikçi bir bakış getirilmiştir.

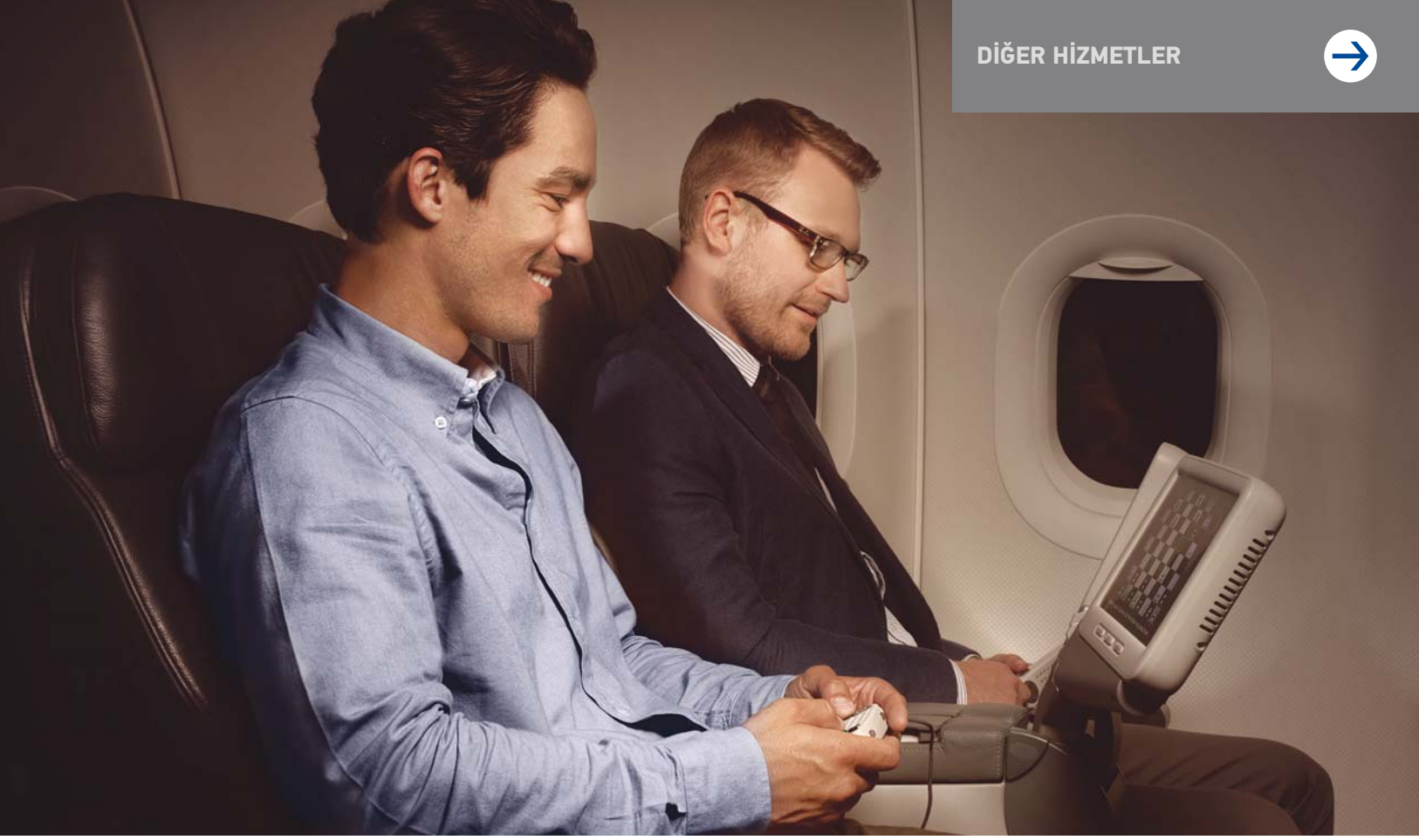
Teknolojinin hızla değiştiği çağımızda, internet alanında yenilenme bir zorunluluktur. 2014 yılında web sitesi ve mobil uygulamaların modernizasyonu, pazarlama ve satış kabiliyetlerinde esneklik sağlayacak, müşteri nezdinde de memnuniyeti artıracak daha ergonomik platformlara sahip olmak öncelikli hedefler arasında yer almaktadır.

Gelir ve Giderler Kontrol Altında

Havacılık, planlama ve optimizasyonun en kritik olduğu sektörlerin başında gelmektedir. Bilgi Teknolojileri ile sunulan çözümler, özellikle gelir artırma ve tasarruf konularında Ortaklığımıza önemli yetenekler kazandırmaktadır.

2013 yılında kullanıma sunulan ve gelir yönetimi süreçlerini tamamen değiştiren uygulamalarla, ücretlerin ve koltukların yönetiminde optimizasyon yöntemlerinden daha etkin biçimde yararlanılmaktadır. Daha önce farklı ücret seviyelerine ve yolcu sınıflarına ayrılan kontenjanlar sefer bazlı yapılmakta, tüm uçuş ağı hesaba katılarak geliri maksimize edecek bir otomasyondan yararlanılmamaktaydı. Bu yaklaşımı kökten değiştiren Gelir Yönetimi Projesi’yle, geçmiş veriler ve pazar göstergelerinden oluşan parametreler etkin biçimde kullanılmakta; ücret seviyeleri ve bu seviyelere ayrılan kontenjanlar anlık talep dikkate alınarak otomatik olarak hesaplanabilmektedir. Uygulama, network taşıyıcısı olan Ortaklığımızın tüm uçuş ağındaki talepleri kontrol edebilmesini sağlamaktadır. Talepler tek uçuşa odaklanarak yönetilmemekte, transit yolcular gibi daha çok gelir getirici yolculara yönelik kapasite daha verimli biçimde planlanabilmektedir. Böylece, aynı maliyet kurgusunda daha çok gelir getirecek müşteri segmentasyonu yapılabilmektedir.

Bu yılda, ülkemizdeki en büyük Kurumsal Kaynak Planlama (ERP) projelerinden birini tamamlayan Ortaklığımız, ekiplerin ve operasyonun planlanması için de yeni uygulamaları hayata geçirerek kaynakların verimliliğini artırmıştır. Yeni ERP altyapısıyla, bütçe, mali işler, satın alma, insan kaynakları gibi arka ofis süreçleri tek platformda toplanmıştır. Süreçler, geniş bir proje kadrosuyla iyileştirilerek yeni platforma taşınmış, verilerin tek kaynaktan toplanmasıyla bilgi yönetiminde yetenekler artırılmıştır. Böylece, yöneticiler şirket kaynaklarını daha etkin biçimde yönetebilirken, özellikle raporlama ve veri standartlarındaki gelişmeyle, karar destek süreçlerinde yöneticilere önemli araçlar sunulmuştur.



Uçaklarda Kâğıt Dönemi Sona Eriyor

Mobil cihazlar, hız ve hatasızlığın çok kritik olduğu havacılık sektörüne önemli fırsatlar sunmaktadır. Operasyonun devamlı ve yoğun bir hareketle birlikte yürüdüğü havacılıkta, bilginin anlık ve tutarlı biçimde akışı, zamanlama ve çeviklik operasyon maliyeti için olduğu kadar, özellikle İstanbul Atatürk Havalimanı gibi çok yoğun bir havalimanını merkez edinen Ortaklığımızın zamanında kalkış-varışı için çok önemlidir.

“Dijital Havayolu” konseptiyle başlatılan projelerle, uçak içinde kâğıt üzerinde yer alan süreçler ve bilgiler mobil cihazlara aktarılmaya başlanmıştır. Önümüzdeki yıllarda tüm filoya yaygınlaştırılacak uygulama sonucunda kokpit ve kabin personeli, tablet cihazlar vasıtasıyla operasyonu hızlı ve hatasız biçimde yürütebilecek; kokpitte önemli bir yer tutan kâğıt dokümanların uzaklaştırılmasıyla da yakıt tasarrufu sağlanacaktır. Proje, mobil cihazları süreçlere entegre etmesinin yanı sıra, geliştirilen mobil uygulamalar bir yazılım projesi olma özelliğine de sahiptir. Uygulamayla, uçuşa ilişkin veriler, raporlar ve formlar tablet cihazlara yüklenmekte; kontrol işlemleri de tablet cihazlardan ulaşılan mobil uygulamalar üzerinden gerçekleştirilebilmektedir.

Benzer şekilde, havalimanı operasyonlarındaki diğer süreçlerin de zamanla dijitalleştirilmesi neticesinde, maliyet tasarrufuyla birlikte operasyon kalitesi ve müşteri memnuniyetinin de artması planlanmaktadır.

Kargonun Teknolojisi Yenileniyor

Dünyada en fazla sayıda ülkeye ulaşan Ortaklığımız için kargo operasyonları büyük gelişim vadeden, stratejik bir yatırım alanıdır. Bilgi Teknolojileri yatırımlarını temel stratejiye paralel biçimde gerçekleştiren THY, 2013 yılında, kargo süreçlerini merkezi ve modern bir teknoloji altyapısına taşıyacak kapsamlı bir proje programı başlatmıştır. Dünyada öncü iş ortaklarıyla çalışılan proje sonucunda, kargo operasyonlarının planlanması, rezervasyonu ve operasyon aşamalarının yönetimi yeni nesil teknoloji üzerinde geliştirilmiş bir sistem üzerinde gerçekleştirilebilecektir. Proje, Ortaklığımızın büyüyen kargo hacmini destekleyeceği gibi süreç yöneticilerine yeni esneklikler de sağlayacaktır.

Etkin Veri Yönetim Süreçleri

Bilgi teknolojilerinin tüm iş süreçlerine dokunduğu, mobil cihazlar ve sosyal medya gibi yeniliklerin hayatın tüm alanlarına yayıldığı günümüzde, veri birikimi de aynı hızda artmaktadır. Bu devasa veri okyanusunu doğru okumak, geleceği tahmin etmek ve geçmişten ders çıkarmak için kritik önemdedir. Ortaklığımız bu amaçla veri yönetimi

ve raporlama alanlarında teknoloji altyapısını yenilemiş ve her seviyedeki yöneticiye, karar alma sürecinde bu raporlardan yararlanma imkânı sunmuştur.

Teknoloji Altyapısı ve Sanallaşma

Ortaklığımız 300’ü aşkın kurumsal uygulamayı kendi bünyesinde bulunan Veri Merkezi’nde barındırmakta, tüm iç ve dış müşteriler bu merkeze erişmektedir. Son yıllarda ağırlık verilen sanallaşma teknolojisi, altyapı maliyetlerinde önemli tasarruf sağlamış, kaynakları en verimli biçimde kullanmaya zemin hazırladığı için iş sürekliliği ve kullanıcı memnuniyetine de katkı yapmıştır. Teknoloji altyapısında devam eden modernizasyon, maliyetlerin yanı sıra bilgi güvenliğindeki riskleri de azaltmaktadır.

Özetle; geçen yılda tamamlanan ve devam eden teknoloji yatırımları sayesinde, iş süreçlerini etkin biçimde destekleyen uygulamalarla gelir artışı ve maliyet kontrolünde Şirket’in kabiliyetleri artırılmış; süreçlerdeki dijitalleşme ile operasyonda mobil cihazların rolü artırılarak, çeviklik, verimlilik ve çevrecilik yolunda önemli adımlar atılmıştır. Bu vizyonla devam eden yatırımlar, önümüzdeki yıllarda da kârlılığa katkı sağlayacak, insan ve doğa ile barışık Türk Hava Yolları misyonuna hizmet edecektir.



TURKISH AIRLINES

BAZILARIMIZ
KEŞFEDİLMİYENİN
PEŞİNE DÜŞMEK İÇİN DOĞAR.
BİLİNMİYENDEKİ
GÜZELLİĞİ GÖRMEK,
HEYECANIN ÇAĞIRDIĞI
YERLERE DOĞRU GİTMEK İÇİN.
FARKLI DÜNYALARI BİRLEŞTİRMEK,
MERAK DUYGUMUZU BİR ADIM ÖTEYE GÖTÜRMEK,
FARKLILIKLARDAN KEYİF ALMAK İÇİN.
SİZ DE BİZDENSENİZ
VE KALBİNİZ BU MUHTEŞEM GEZEGENİ
KEŞFE ÇIKMAK İÇİN ÇARPIYORSA,
BİRLİKTE YOLA ÇIKMAYA HAZIRIZ.
ŞİMDİ.

**DÜNYA DAHA BÜYÜK.
K E Ş F E T.**

TURKISHAIRLINES.COM

A STAR ALLIANCE MEMBER

YENİ MARKA STRATEJİSİ

Dünyanın en çok ülkesine uçan havayolu şirketi olarak bugün geldiği noktada Türk Hava Yolları; büyüyen filosu, dünya havayolu trafiğinin merkezi olan İstanbul'daki konumu ve bu benzersiz konumun getirdiği zengin kültür birikiminden aldığı güçle yolcu deneyimini yeni bir boyuta taşımayı hedefliyor. Markanın yeni stratejisi, seyahatin her aşamasında yeni uygulamalar geliştirerek misafirlerine hoş sürprizler sunmayı ve onları dünyadaki yenilik ve farklılıklarla buluşturarak özel ve değerli hissettirmeyi ön plana çıkarıyor.

Türk Hava Yolları'nı rakiplerinden ayıran en önemli unsur, şüphesiz, hizmet kalitesinde çizdiği farklı yaklaşım. Yolcu memnuniyetini en üst seviyelere taşımak adına hizmet kalitesinde kendisiyle yarışırken devamlı olarak geliştirip farklılaştırdığı inovatif yaklaşımlar, Türk Hava Yolları ile rakipleri arasındaki ayrımı belirginleştirmede önemli bir yere sahip. Semaver ve mum ışığıyla zenginleştirdiği yeni ikram konsepti, yine uzun uçuşlarda yolcularının beğenisine sunduğu "Uçan Şef" hizmeti, yaklaşık 400 film, bine yakın CD albüm, radyo ve haber kanallarının yer aldığı kabin içi eğlence sistemi, dünyanın dört bir yanındaki parlak girişimci fikirlerini iş dünyasının önemli isimleriyle gökyüzünde buluşturduğu "Invest On Board" dijital platformu, uydu bağlantısı üzerinden gerçekleştirdiği canlı TV uygulaması, uçuş öncesi ve sonrasında yolcularını benzersiz bir konfor ve rahatlıkla buluşturan CIP Gidiş ve Geliş Salonları, bu uygulamalardan en yeni ve en güncel olanları.

Markanın yeni stratejisi, seyahatin her aşamasında yeni uygulamalar geliştirerek misafirlerine hoş sürprizler sunmayı ve onları dünyadaki yenilik ve farklılıklarla buluşturarak özel ve değerli hissettirmeyi ön plana çıkarıyor.



GELİŞEN UÇUŞ AĞI

2013 yılsonu itibarıyla Ortaklığımız tarafından yurt içi ve yurt dışında 245 noktaya sefer düzenlenmektedir. Bir bölümü, içinde bulunduğumuz Star İttifakı üyesi dünyanın sayılı havayollarıyla geçerli olan toplam 37 adet Kod Paylaşımı (Co-deshare) Anlaşmaları neticesinde, henüz sefer icra etmediğimiz başta İskandinav ülkeleri ile Rusya, Amerika ve Uzak Doğu'da olmak üzere, dünya çapında toplam 114 noktaya daha satış yapma imkânı sağlanarak, bu noktalar Ortaklığımız uçuş ağına dâhil edilmiştir.

2013 yılı boyunca yaptığımız interline anlaşmaları sayesinde, 2012'ye göre %10 artışla 300 milyon ABD doları seviyesinde bir interline hacmi gerçekleşmiş olup, bu miktar Ortaklığımız 2013 cirosunun yaklaşık %4'üne denk gelmektedir. 2014 yılında da söz konusu hacimde %10 artış hedeflenmektedir.

Yolcularımız, bu sayede, İstanbul'dan sefer icra etmediğimiz Las Vegas, San Francisco, Miami, Sydney, Melbourne, Kaliningrad, Porto, Malmö gibi 114 şehre Ortaklığımız sefer sayısı ve kodu altında tek THY biletiyle ve son noktaya kadar check-in yaparak, aktarma noktasında bagaj işlemlerine gerek kalmadan, daha konforlu, daha hızlı ve daha ekonomik olarak ulaşabilmektedir. 2013 yılında 29'dan 37'ye çıkan Kod Paylaşım Anlaşmalarımız ile 2013'te iki katına çıkarak 114'e ulaşan offline noktalarımızın, 2014 yılında Ortaklığımız büyüme stratejileri paralelinde daha da artırılması planlanmaktadır. Önümüzdeki dönemde, başta Amerika, Avustralya, Çin ve Hindistan'da olmak üzere önemli ve stratejik noktaların, bölgede etkin olan havayollarıyla gerçekleştirmeyi düşündüğümüz ticari anlaşmalar ve işbirlikleri sayesinde uçuş ağına ilave edilmesi planlanmaktadır.

2013 yılında yapılan sivil havacılık müzakereleri sonucunda, 26 Afrika ve Latin Amerika ülkesiyle yeni Hava Ulaştırma Anlaşması imzalanmış olup, Ortaklığımızın uzun vadede Latin Amerika'ya açılım stratejisine paralel olarak yeni noktalar için frekans hakları elde edilmiştir. 17 ülkeyle de mevcut anlaşmalar revize edilmiş olup, Türk taşıyıcıları için ilave frekans hakları temin edilmiştir.



Star İttifakı

Nisan 2008 itibarıyla üyesi olduğumuz Star İttifakı, 1997 yılında kurulan ve yolculara geniş bir sefer ağı, tüm dünyaya erişim, kusursuz hizmet sunmayı amaçlayan ve bilinirlik imkânı sağlayan ilk küresel havayolu birliği olmanın yanı sıra günümüzde 28 üyesi ve uluslararası uçuş ağı ile günlük 21.900 dolayındaki seferle tüm dünyada 195 ülkede, 1.328 havalimanına ulaşım imkânı sağlarken; sadakat programı üyesi yolcularına da tüm dünyada 1.000'den fazla salona erişim imkânı vermektedir.

İttifak içerisinde toplam 19 havayolu ile yaptığımız Kod Paylaşımı Anlaşmaları sayesinde, sefer düzenlemediğimiz noktalara ulaşılmakta ve yolcularımıza kusursuz bir yolculuk imkânı sunulmaktadır. 2013 yılında Star İttifakı içerisindeki yeni yapılanma sonucunda oluşturulan, karar alma ve yönetim aşamasında etkin olan üç strateji komitesine Ortaklığımızdan ilgili temsilcilerin seçilmesi ile İttifak içerisindeki stratejik rolümüz, genişleyen networkümüz ile birlikte katlanmış olup, Star partnerlerimizle olan işbirliğimizin 2014 yılında daha da artırılması hedeflenmektedir.

Avrupa Havayolları Birliği (AEA)

Avrupa Havayolları Birliği (AEA, Association of European Airlines), 1952'de kurulmuş olup, günümüzde 30 Avrupalı havayolu şirketinden oluşan bir birliktir. Amaçları üye havayollarını, AB içinde ve diğer kuruluşlar nezdinde temsil etmek olan birliğin Başkanlığını, 1 Ocak 2014 tarihi itibarıyla Genel Müdürümüz Doç. Dr. Temel Kotil iki yıllığına devralmıştır. Genel Müdürümüzün AEA Başkanlığı süresince, Ortaklığımızın son on yıldaki büyümesinde kilit rol oynayan belli başarı hikâyelerinin, AEA havayolları nezdinde paylaşılarak Avrupa havacılık sektörü ve uygulamalarına katkıda bulunulması hedeflenmektedir. Bu kapsamda, 2014 yılı AEA zirvesinin Ortaklığımız ev sahipliğinde, Ekim ayında, İstanbul'da yapılması kararlaştırılmıştır.

DİĞER
HİZMETLER

Türk Hava Yolları'nın Miles&Smiles programına üye olanların sayısı, 2012 yılına göre %22 oranında artış göstererek 3,65 milyona ulaşmıştır. Ayrıca, farklı sektörlerden olmak üzere 32'si yeni toplam 57 program ortağına ulaşılmıştır.

MILES&SMILES PROGRAMI
ÜYE SAYISI

3,65 MİLYON

MILES&SMILES PROGRAM
ORTAĞI SAYISI

57



MÜŞTERİ HİZMETLERİ

Çağrı Merkezi, Türk Hava Yolları'nın en önemli pazarlama ve satış kanallarından biri olarak hizmet vermektedir. Bu organizasyon yapısı içinde Assist Rehberlik ve Müşteri Hizmetleri A.Ş. ve Vodatech Bilişim Proje Danışmanlık Sanayi ve Dış Ticaret Ltd. Şti. isimli 2 farklı firmadan 6 farklı lokasyonda hizmet alınmaktadır.

Dış kaynak hizmeti alınmasında servis seviyesinde artış, hizmet kalitesi ve maliyetlerde tasarruf etkili olmuştur. Üstelik bu sayede, hizmet verilirken gereken kaynak artışı için aktivasyon hızı da sağlanmıştır.

Müşterilerimize konusunda uzman ekiplerle daha hızlı geri dönüş sağlanabilmesi amacıyla customer@thy.com adresi kapatılarak, yolcu geri bildirimleri web sayfamız üzerindeki geri bildirim formu aracılığıyla alınmaya başlanmıştır. Geri bildirim formu tek sayfaya indirilerek daha sade ve işlevsel hale getirilmiştir.

Çağrı Merkezi bünyesinde müşteri geri bildirimlerini ilk temas noktasında (çağrı esnasında) çözümleneyen ekipler kurularak 15 Nisan 2013 itibarıyla aktif şekilde çalışmaya başlamışlardır. Bu ekip Çağrı Merkezini geri bildirimini iletmek üzere arayan yolcuların çağrılarını karşılamakta, gerekli tespitleri yaparak yolcuya anında çözüm sunmayı amaçlamaktadır. Müşteri temas noktalarımızda müşteri memnuniyeti hedefli bir ekip çalışması sergilemek ve hizmet aksaklığı yaşayan yolcularımıza anında çözüm sunabilmek amacıyla Mayıs ayı itibarıyla dünya çapında müşteri temsilciliği uygulamasına (CRT) geçilmiştir.

Türk Hava Yolları'nın Miles&Smiles programına üye olanların sayısı, 2012 yılına göre %22 oranında artış göstererek 3,65 milyona ulaşmıştır. Ayrıca, farklı sektörlerden olmak üzere 32'si yeni, toplam 57 program ortağına ulaşılmıştır.

O&D GELİR YÖNETİMİ
SİSTEMİ

Son üç yılda ortalama %20 kapasite artışı göstermesine rağmen, Türk Hava Yolları'nın kilometre başına yolcu gelirini aynı seviyede tutarak doluluk oranlarında gösterdiği sürekli artışın en önemli aktörlerinden birisi etkin gelir yönetimidir.

Genişleyen uçuş ağı ve artan transit yolcu sayısı birlikte, binlerce çıkış-varış (Origin & Destination) şeklinde tanımlanabilecek yolculuk tipini göz önünde bulundurabilen yeni bir gelir yönetimi sistemi Ortaklığımız bünyesinde Ocak 2013 tarihinde devreye alınmıştır. O&D Gelir Yönetimi Sistemi, sayısallaştırdığı kullanıcı tecrübesini diğer bilgi sistemleri yardımıyla optimize ederek Ortaklığımız gelirine en fazla katkıda bulunacak aksiyonu almayı sağlamaktadır. Gelişmiş tahmin ve optimizasyon modelleri sayesinde, her bir O&D için dinamik fiyatlandırma yapılabilen ve koltuk müsaitliği belirlenebilmektedir. Rekabetin giderek arttığı havayolu taşımacılığında, Ortaklığımızın hizmet sunduğu 5.000'e yakın O&D pazar tipine göre ayrı ayrı gelir yönetimi stratejisi üretme esnekliği, pazar dinamiklerinin daha etkin bir şekilde takip edilebilmesine olanak tanımaktadır.

Gelir yönetimi anlayışını köklü bir şekilde değiştiren O&D sistemini devreye almak, havayolu ve kullanıcı adaptasyonu açısından büyük önem arz eden bir süreçtir. 200 noktayı aşan ve sadece geçiş döneminde bile yaklaşık %40 oranında büyüme gösteren bir uçuş ağına sahip Ortaklığımız, bu dönüşümü hassasiyetle kontrol ederek başarılı bir geçiş fazı tecrübe etmiştir.



Ortaklığımız, insan kaynakları alanında ülkemizin lider ve dünyanın sayılı hava yolu şirketlerinden biri olmanın getirdiği sorumluluk duygusuyla isitkrarlı bir biçimde faaliyetlerini sürdürmektedir. Ortaklığımızın Avrupa'nın en iyi ve 5 yıldızlı hava yolu olması hedefi paralelinde, bu hedefi gerçek kılacak en önemli unsur olan insan kaynağının daha etkin kullanılması için yenilikçi çalışmalar yapılmaktadır.

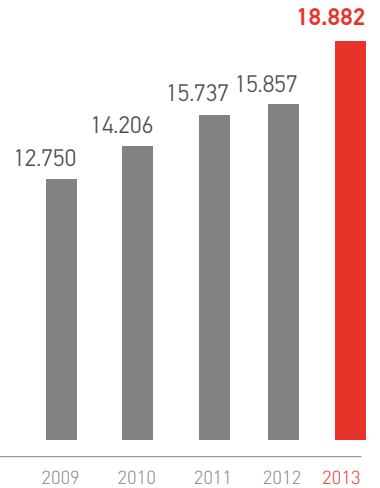
Ortaklığımızın büyüyen yapısına paralel olarak başta pilot ve kabin memuru olmak üzere ihtiyaç duyulan tüm pozisyonlarda yeterli sayıda personelin bu büyük aileye katılması için özverili bir şekilde çalışılmaktadır. Yıllık olarak ünite-lerin belirlemiş olduğu insan kaynağı ihtiyacı paralelinde belirli periyotlarda ihtiyaç duyulan pozisyonlara yönelik ilanlar yayımlanmaktadır. Değerlendirme süreçlerine katılan adaylar tüm süreçlerde objektif kriterlere göre değerlendirilmekte ve Ortaklığımızın belirlediği hedeflerin gerçekleştirilmesinde yardımcı olacak insan kaynağı Türk Hava Yolları ailesine katılmış olmaktadır. Bunun yanında; çalışan memnuniyetinin artırılması ve "Etik" konularında yapılan çalışmalarla da bu büyüme desteklenmektedir.

2013 yılı içerisinde Ortaklığımızın insan kaynağı ihtiyacı paralelinde; 1.800 kabin memuru, 993 pilot ve 1.173 yer personeli olmak üzere 3.966 kişi istihdam edilmiştir. Yetiştirilmek üzere II. pilot adayı ve kabin memuru olarak istihdam edilebilecek yetenekli gençlerin Ortaklığımıza kazandırılması için kariyer günleri ve benzeri etkinlikler düzenlenmiştir.

Birinci fazında Türk Hava Yolları kültürel değerlerinin belirlendiği Kültürel Bütünlük Projesi'nin ikinci fazında, belirlenen değerlerin Ortaklığımız genelinde benimsenmesi ve yaşatılmasına yönelik çalışmalara başlanmıştır.

Çalışan memnuniyet oranının tespiti için sadece anket yapmakla yetinmeyip, anket çıktıları üzerinden bir "Çalışan Memnuniyeti Çalıştay" düzenlenmiş ve bu çalıştaydan çıkan sonuçlar çıkış noktası kabul edilerek 2014 yılı boyunca sürecek bir çalışma planı hazırlanmıştır. Bu sayede çalışan memnuniyetini artırmaya dönük çalışmalar devam etmektedir.

Ortaklığımızın başarı grafiği ve bunun getirdiği büyüme trendi, bütün dünyanın dikkatini çekmektedir. Devam eden bu sürece paralel olarak, insan kaynakları yönetimine ilişkin önemli

**18.882****ÇALIŞAN SAYISI**



İNSAN KAYNAKLARI



2013 yılı içerisinde THY'nin insan kaynağı ihtiyacı paralelinde 1.800 kabin memuru, 993 pilot ve 1.173 yer personeli olmak üzere 3.966 kişi istihdam edilmiştir.

2013 YILINDA İSTİHDAM EDİLEN PERSONEL SAYISI

3.966

gelişmeler gerçekleşmektedir. Modern insan kaynakları yönetiminin altyapısını oluşturmaya yönelik adımlarının atıldığı Ortaklık bünyesinde; yönetsel ve kültürel değişimlere neden olacak, kapsamlı projeler hayata geçirilmektedir. En büyük sermayesi insan kaynağı olan Türk Hava Yolları, iştirakleri ile birlikte 36 binden fazla genç kadrosunun şirket içinde yarattığı dinamizmi, uluslararası bir başarı hikâyesine dönüştürmektedir.

Kabin ve Kokpit Ekibi

Son 10 yılda pekiştirdiğimiz pazar liderliği sonrası yenilik ve marka liderliği alanlarına odaklanacağımız yeni dönemde Ortaklığımız, kabin ekiplerini "Sky Stars" adıyla marka haline getirme çalışmalarına başlamıştır. Yenilikçi hizmet çeşitleri, yeni servis konsepti, malzemeleri ve sunumuyla müşteri beklentilerini karşılamanın ötesinde beklentileri aşmak hedeflenmektedir. Bu kapsamda, başlatılan business sınıfında uzmanlaşmış kabin personeli yetiştirme programı ile müşterilerimize business sınıfında taahhüt ettiğimiz hizmetin en üst düzeyde sunulması amaçlanmaktadır.

2013 yılında 1.500 kabin personeli tarafından alınan ve 2014 yılında tüm kabin personeline verilecek olan Sky Stars eğitimleri ile kabin ekiplerimizin hizmet sunumu inceliği ve profesyonel nezaket alanlarında yetkinliklerinin güçlendirilmesi sağlanmakta ve doğru kurumsal imaj oluşturulması çalışmaları desteklenmektedir. Bu eğitimlerle, 243 farklı noktaya uçuş gerçekleştiren havayolumuzla seyahat eden müşterilerimizin birbirinden farklı beklenti ve ihtiyaçlarının anlaşılabilmesi ve hızlı şekilde cevaplanabilmesinin sağlanması amaçlanmaktadır. Markamızın dünyanın her yerinde prestij ve sıcaklıkla anılan bir marka olarak konumlandırılması amacıyla Türk misafirperverliğinin içten, sıcak ve hoşgörülü yaklaşımının aktarılacak hizmet kalitesinde Avrupa'nın ilk 5 yıldızlı havayolu şirketi olma yolunda çalışmalara hız verilmiştir.2013 yılı itibarıyla sayısı 48,2 milyona ulaşan yolcumuza ev sahipliği yapan kabin ekiplerimizin, bilhassa küresel hub noktaları, rekabetin yoğun olduğu noktalar ve yüksek potansiyelli yerel noktalarda hizmet standartlarına uyum düzeyini artırmak ve kaliteli hizmeti garanti altına almak amacıyla hizmet değerlendirme ve kontrol uçuşları başlatılmıştır.

2013 yılında karar almaya yönelik bilgilerin konsolide edileceği yönetim bilgi sistemi oluşturulması çalışmalarına ağırlık verilerek, düzenli veya anlık verilerin bilgiye dönüştürülmesi sağlanmıştır. Bu kapsamda yönetim bilgi sistemini destekleyici DCMS'in (Digital cabin management system) oluşturulması çalışmalarına başlanmıştır. Tüm kabin amirlerimizin kullanımına sunulacak olan ipadler üzerindeki mobil kabin asistanı (MCA) uygulaması ile yönetim bilgi sisteminin anlık olarak desteklenmesi sağlanacaktır. Yine DCMS kapsamında oluşturulan yolcu bilgi modülüyle müşteri konforunu etkileyen kabin içinde oluşabilecek arızaların anında ilgili ünitelere bildirilmesi, müşterilerimizin Miles&Smiles, bağlantılı uçuş, çocukla seyahat etme durumu, hareket kabiliyeti nedeniyle yardıma ihtiyaç duyma durumu, özel yemek talebi, yemek ve içecek tercihleri, geçmiş seyahat deneyimleri gibi bir çok konuda detaylı bilgilerin görüntülenebilmesi, bu bilgiler ışığında kişiye özel, ayrıntıların göz önünde bulundurulduğu hizmetin sunulabilmesinin sağlanması hedeflenmektedir.

Havayolumuz hedeflerinin kabin ekiplerimiz tarafından anlaşılma ve benimsenme derecesinin ortaya çıkarılması, görev ve sorumluluk alanı içerisinde yapılması gerekli tanımlı işlerin yerine getirilmesi, standartların muhafaza edilmesi ve kabin ekibi performansının en üst düzeye çıkarılması amacıyla oluşturulmuş olan kabin ekibi üyelerinin yetkinlik bazlı değerlendirildiği uçuş bazında performans değerlendirme sistemi sonuçları da yönetim bilgi sisteminde bilgi kaynağı olmaktadır.

İstihdam edilen personelin kurum kültürüne uyumunun, kuruma aidiyetinin ve adaptasyonunun sağlanması amacıyla yetkinlik bazlı performans değerlendirme sonuçlarına göre belirlenmiş rehber kabin amirleri, yeni personele işe alışma döneminde iş başında eğitim vermek üzere yetiştirilmektedir.

2013 yılı havacılık sektöründe "THY Kokpit ekiplerinin" prestij sahibi güçlü bir marka haline geldiği ve "THY kokpit" mottosunun yarattığı katma değerle ortaklığımız marka değerinin artırıldığı başarılı bir yıl olmuştur. Ortaklığımızın büyüme stratejisi paralelinde 2013 yılında 624 yeni kokpit personeli istihdam edilmiş, 42 ülkeden yaklaşık 450 yabancı uyruklu pilotla birlikte



toplam kokpit sayımız 3.000 çalışanı aşmıştır. Türk Hava Yolları Kokpit üyesi olmak sektörde çok ciddi bir referans olarak kullanılmaya başlanmış, sadece Avrupa Birliği ülkelerinden 380 pilotumuz her gün farklı bir yabancı basın kuruluşunun “Türk Hava Yolları başarı hikayesine” konu olmuştur.

Yeni yaratılacak kokpit istihdamı için uluslararası road show’lar, yurt dışı fuar ve organizasyonlar düzenlenmiş, bu organizasyonlarda yabancı uyruklu pilotlarımız THY üyesi olmayı “gurur kaynağı ve eşsiz bir deneyim” olarak tanımlamıştır.

Yeni teknolojilerin etkin kullanımı, proaktif uçuş emniyeti modellemesi ve müşteri odaklı yaklaşım ile birçok proje canlıya alınmıştır:

Electronic Flight Bag (EFB) projesi ile donanım ve yazılım olarak dünya standartları yakalanmış, uçuş emniyetinin artırılması, yakıt tasarrufu ve kokpit iş yükünün azaltılması konularında önemli başarılar elde edilmiştir.

Türkiye’de sadece Ortaklığımızın, dünyada sayılı şirketin kullandığı ACARS sistemi tüm uçaklarımızda faal hale getirilmiştir. Sistem kapsamında uçakların kendi aralarında ve yer istasyonları ile eş zamanlı yazılı iletişimleri sağlanmış, bir misafirimizin uçuşu esnasında görsel medya platformuna yazdığı “kabin içi ısı şikayetine” ACARS sistemi ile kokpite iletilmesi ve misafirimize uçuş anında geri dönüş yapılması bir çok medya kuruluşunda haber olmuştur.

PBN (Performance Based Navigation) projesi kapsamında uçaklarımıza RNP Yaklaşma yetkisi alınarak uçuş emniyeti ve meydanlara olan erişilebilirlik artırılmış olup, bir üst yetki olan RNP AR yaklaşma onay süreci başlatılmıştır. Ortaklığımızda bir çok farklı platformda yer alan kokpit ekibi bilgilerinin tek bir platformda zengin görsellikte raporlanmasını sağlayan Entegre Pilot Bilgi Yönetim Sistemi ile birçok departmanda önemli verimlilik artışı sağlamış; yönetici karar mekanizmalarının desteklenmesi ve iş birimlerindeki son kullanıcının ek eğitim ihtiyacı olmadan analizler yapabilmesi sağlamıştır.

Son 10 yılda pekiştirdiğimiz pazar liderliği sonrası yenilik ve marka liderliği alanlarına odaklanacağımız yeni dönemde Ortaklığımız, kabin ekiplerini “Sky Stars” adıyla marka haline getirme çalışmalarına başlamıştır.



İNSAN KAYNAKLARI



En büyük sermayesi insan kaynağı olan Türk Hava Yolları, iştirakleri ile birlikte 36 binden fazla genç kadrosunun şirket içinde yarattığı dinamizmi, uluslararası bir başarı hikayesine dönüşmektedir.

SAFA denetimlerinde izlenmesi gereken prosedürler hakkında yapılan yoğun bilgilendirme çalışmaları sonucu farkındalık sağlanarak, SAFA denetlemeleri kokpit kaynaklı bulgu oranı Avrupa'nın bayrak taşıyıcı havayolları arasında en iyi düzeyde gerçekleşmiştir. Öğretmen eğitimlerinin tamamı yurt dışında en prestijli TRTO'larda yaptırılmış, eğitimde yakalanan yüksek başarı oranı ile 2013 yılında toplam 104 TRI yetkisi alınmıştır.

"Open door policy" titizlikle uygulanmış, tüm çalışma arkadaşlarımızla pozitif bir iletişim sağlanmıştır. Etkin iletişim, Ortaklığımızın içinde bulunduğu tüm süreçlerde Kokpit ekibinin sağ duyulu yaklaşımı ile gözlemlenmiş, şikayet oranlarında ciddi iyileşmeler sağlanmıştır. Ayrıca, noise ihlali ve airmisss olaylarında iyileşme sağlanmıştır.

Müşteri memnuniyetine verilen önem ve kalitede mükemmellik anlayışı ile misafirlerimizin konforunu ilgilendiren birçok konuda projeler geliştirilmiştir. Yolcularımıza daha kaliteli bir seyahat sağlamak amacıyla 2013 yılında, 637 pilotumuz "Kişisel Gelişim ve Destek" programına katılmıştır.

Müşteri memnuniyetinin artırılması amacıyla uçuşun her aşamasında misafirlerimizin bilgilendirilmesi, tüm kokpit anonslarının standardizasyonu için örnek anonslar hazırlanmış, konunun hassasiyeti bir çok platformda işlenmiştir.

Uçucu ekiplerimizin uçuş öncesi ve arasında yararlandığı Crew Lounge "Dünyanın en iyi ekibine en iyi Lounge" sloganı ile açılmıştır.

Büyüme stratejisine paralel olarak 288 II. pilotumuz, 2013 yılı içerisinde kaptan pilotluğa atanmıştır. Bu rakam son 3,5 yılın toplamından fazla olup, II. pilotlarımızın kariyer planlamaları için önemli bir göstergedir.

Son yıllarda yaratılan farkındalık ve idari yöntemlerle kokpit ekiplerimizin yabancı dil hakimiyeti çok üst düzeylere çekilmiş, tüm kaptanlarımızın Ankara SHGM dil sınavına girmeleri sağlanmış ve %99,5 başarı oranı yakalanmıştır.

Kabin ve Kokpit Ekip Planlamasında Verimlilik ve Kalite

Doğru ekip planlaması; yolcu ve çalışan memnuniyetini en üst düzeye çıkarmayı, uçuş güvenliğini güvence altına almayı ve maliyet minimizasyonunu amaçlamaktadır.

Yolcu memnuniyetini artırmaya yönelik adımlarımızdan ilki; bir önceki yıla göre %94,3 iyileştirme sağladığımız uçuşlarda ekip planlama kaynaklı tehir süresini daha da azaltılması çalışmalarıdır. Uçuş güvenliği ve operasyon kalitesinde kokpit ekibinin teknik yetkinliği, her durum ve teknik koşulda uçuş gerçekleştirebilmesi büyük önem taşımaktadır. Bu doğrultuda özel sertifika ve özel teknik yetkinliğe sahip kokpit ekip oranları her tür ticari ve operasyonel talebi karşılayabilecek düzeye çıkarılmıştır.

Kabin ekibimizin iş yükünün değerlendirilerek Şirketimizin kalite standartlarına göre güvence altına alınması ise yolcu memnuniyetinin yanı sıra, çalışan memnuniyeti ve uçuş güvenliği konuları açısından da önem arz etmektedir. Sektördeki küresel oyuncular ile karşılaştırıldığında Şirketimizin düşük bir "kabin memuru başına birim yolcu ortalaması"na sahip olması Türk Hava Yolları yüksek hizmet kalitesi hedeflerini ortaya koymaktadır.

2014-2023 Kabin ve Kokpit Ekip İhtiyaç Analizi

Ortaklığımızın 2023 vizyonunun yansımaları büyüme ve kalite odaklı insan kaynakları politikamıza entegre olacak şekilde, 2023 yılına kadar yıllık kabin ve kokpit ekip projeksiyonu çıkarılmış, istihdamdan sorumlu birimlere bilgi akışı sağlanmıştır. Filo ve uçuş ağındaki artışa paralel olarak ortaya çıkan ekip ihtiyacını karşılamak için 2013 yılında 987 kokpit personeli olmak üzere 1.905 kabin personeli ailemize katılmıştır.



Büyürken İnsanı ve Çevreyi unutmuyoruz.

Faaliyet alanlarımız ile ilgili yeni yatırımları planlarken, filomuzu büyütürken ve teknolojik altyapı seviyesini yükseltirken, mümkün olduğu ölçüde olumsuz çevresel etkileri en az seviyede olan teknoloji ve yöntemleri tercih ediyoruz. Çalışanların sağlığını ve güvenliğini gözeterek riski en düşük seviyede olan ekipman ve organizasyonları seçmeye özen gösteriyoruz.

Verdiğimiz Zararı ve Rahatsızlığı En Aza İndirmeye özen gösteriyoruz.

Filomuzdaki uçaklardan kaynaklanan sera gazı emisyonlarının ve gürültünün en az seviyeye indirilmesine yönelik tedbirleri alarak, yürüttüğümüz tüm operasyonlarda insan sağlığına en üst seviyede önem veriyoruz.

Paydaşlarımızla Birlikte Gelişiyoruz.

Öncelikli olarak çalışanlarımızın ve tüm paydaşlarımızın iş sağlığı ve güvenliği ile çevre konusundaki farkındalığını ve bilincini arttırmak için sürekli çalışıyoruz.

Gelecek Nesillere Yaşanabilir Bir Dünya Bırakmak istiyoruz.

Sadece bugünü düşünerek değil, paydaşlarımızla birlikte ortak güvencemiz olan gelecek

nesilleri de düşünerek doğal kaynaklarımızı etkin ve verimli şekilde kullanmaya gayret ediyoruz.

Atıkları Yeniden Kazanıyoruz.

Atık yönetimi kapsamında geri dönüşebilir malzeme kullanımına öncelik ve geri kazanıma destek vererek atıkların en aza indirilmesini sağlıyoruz

Kalite Politikası

Türk Hava Yolları'nın yakaladığı istikrarlı ticari, finansal ve operasyonel yükselişi ve sürdürdüğü başarıyı var eden unsurları arasında Ortaklığımızın etkin kalite sistemi önemli bir yer tutmaktadır.

Türk Hava Yolları Kalite Sistemi;

- Müşterilerinin de direkt olarak bir parçası olduğu havacılık operasyonlarının, ulusal ve uluslararası sivil havacılık otoritelerinin en katı emniyet ve güvenlik kurallarına göre gerçekleştirilmesini güvence altına almayı,
- Müşterilerine vermeyi taahhüt ettiği hizmetin, en az taahhüt edilen seviyede gerçekleştirilmesini güvence altına almayı,
- Müşterilerine en iyi hizmeti en makul sürede ulaştırabilmeyi sağlayacak yönetsel olgunluğun sürdürülebilirliğini garanti altına almayı,
- Müşterilerinin beklentilerini karşılamanın da ötesinde, beklentileri aşmayı hedefleyen hizmet kalitesini yakalamayı ve sürekli kontrol altında tutmayı amaçlamaktadır.

Türk Hava Yolları'nın yakaladığı istikrarlı ticari, finansal ve operasyonel yükselişi ve sürdürdüğü başarıyı var eden unsurları arasında Ortaklığımızın etkin kalite sistemi önemli bir yer tutmaktadır.

**KALİTE VE
KURUMSAL
SORUMLULUK**

Türk Hava Yolları'nın IOSA şartlarını karşılayabilecek düzeyde emniyetli ve güvenli operasyon gerçekleştirmesi sürdürülebilir başarısının altında yatan en önemli dayanak noktalarından biridir.

**GÜVENLİĞİNİZ HERŞEYDEN
ÖNCE GELİR...**

**SAFA
ORANI
0,3**

Türk Hava Yolları, müşterilerine görünen yüzündeki kalitesini arka planda üreten iş süreçlerini sürekli kontrol altında tutmaktadır.

Gerçekleştirilen yüzlerce iç denetim, Türk Hava Yolları Kalite Sistemi'nin amaçlarını gerçekleştirmeye hizmet etmiştir.

Türk Hava Yolları, müşterilerine sunduğu hizmetler için tedarikçi ve taşeronlarından sağladığı ürün ve hizmetleri, kendi ürettiği hizmetlerden farksız görmektedir.

Türk Hava Yolları müşterilerine ulaşacak her ürün ve hizmet, en az Türk Hava Yolları'nın müşterilerine taahhüt ettiği kalitede olmalıdır.

Türk Hava Yolları Kalite Sistemi, üçüncü taraflardan tedarik edilen ve Türk Hava Yolları müşterilerine doğrudan veya dolaylı olarak ulaşan her ürün ve hizmetin taşınması gereken şartların düzeyini kontrol altında tutmaktadır. 2013 yılında da her operasyon sahasında tedarik edilen ürün ve hizmetler denetlenerek, Türk Hava Yolları hizmet standartlarının sağlanması güvence altına alınmıştır.

Kalitemize Tam Not...

Türk Hava Yolları, başta ulusal ve uluslararası sivil havacılık otoriteleri olmak üzere bir çok kurum tarafından emniyetli ve güvenli operasyon şartları ile uygulanan yönetim sistemleri konularında denetlenmiştir. Türk Hava Yolları gerçekleştirilen tüm denetimlerden başarı ile geçmiş, sürdürülebilir başarısının teminatı olan operasyonel yetkilerini ve yönetim sistemi sertifikalarını geliştirerek devam ettirmektedir.

Güvenliğiniz Herşeyden Önce Gelir...**SAFA Oranı 0,3**

Türk Hava Yolları'nın ilk olarak 2005 yılında sahip olduğu ve iki yılda bir yenilenen IATA Operational Safety Audit (IOSA) Sertifikası, IATA'nın uluslararası arenada Türk Hava Yolları'nı emniyetli bir hava yolu olarak tescil ettiği anlamına gelmektedir. IOSA Sertifikası'na sahip olmanın da ötesinde Türk Hava Yolları'nın IOSA şartlarını karşılayabilecek düzeyde emniyetli ve güvenli operasyon gerçekleştirmesi sürdürülebilir başarısının altında yatan en önemli dayanak noktalarından biridir.

European Aviation Safety Agency (EASA) tarafından yürütülen Safety Assessment of Foreign Aircraft (SAFA) programına dahil ülkelerde yapılan denetimler neticesinde elde edilen SAFA oranında, ortaklığımız hem 2012 yılına göre %47'lik bir iyileşme gerçekleştirmiş hem de Avrupa ortalamasının altında yer alarak 2013 yılını 0,30 ile kapatmıştır. Bu oranın yakalanmasında daha etkin yönettiği ulusal ve uluslararası ilişkilerin yanı sıra, ortaklığımız uçaklarına SAFA programı ile aynı yöntemle uygulanan Safety Assessment of Company Aircraft (SACA) programının büyük etkisi bulunmaktadır. Ortaklığımızın operasyonel emniyet ve güvenliğe verdiği önem ve gerçekleştirdiği yatırımların bir sonucu olan bu oranın, 2011 yılındaki 1,16 seviyesinden 2013 yılında 0,30 seviyesine indirildiği göz önünde bulundurulursa Türk Hava Yolları'nın elde ettiği başarı daha net görülebilecektir.

**Sürekli Gelişen ve Yenilenen
Yönetim Sistemleri...**

Türk Hava Yolları iş süreçlerinin olgunluğunu ve yönetim sisteminin oturduğu sağlam temeli, 2006 yılından bu yana sahip olduğu ISO 9001 Kalite Yönetim Sistemi Sertifikası ile kanıtlamaktadır. 2013 yılında gerçekleştirilen ara gözetim tetkikiyle sertifikaya geçerliliği devam eden Kalite Yönetim Sistemi, sürekli iyileştirme sistematigi ile hem Ortaklığımızın iş süreçlerine hem de Türk Hava Yolları'nın müşterilerine katma değer üreten, sürdürülebilir başarıya ulaşma yolundaki en güçlü yönetim araçlarından biridir.

Diğer taraftan Türk Hava Yolları yaklaşık iki yıl devam ettirdiği projesini 2013 yılı içerisinde tamamlayarak, tarihinde ilk defa ISO 14001 Çevre Yönetim Sistemi ve OHSAS 18001 İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemi ile tanışmış, her iki yönetim sisteminin sertifikalarını elde etmiştir. Türk Hava Yolları toplumsal sorumluluk bilinciyle bu iki yönetim sistemini uygulayarak, gerçekleştirdiği tüm faaliyetlerde çevreye karşı daha duyarlı ve hassas, tüm paydaşlarının sağlığını ve emniyetini güvence altına alan, risklerinin farkında olan ve yöneten, acil durumlarını önceden tahmin ederek önlem alabilen sistematik bir yaklaşım kazanmıştır.



Yakıt Yönetimi ve Çevre

Gelişen teknolojinin günlük yaşama sağladığı kolaylıkların yanı sıra bu gelişmeler sonucunda doğaya ve çevreye verilen zarar her geçen gün hızla artmaktadır. Birçok gelişmiş endüstri kolunun çevreye yaydığı sera gazı miktarı ve endüstriyel kirliliğin yanı sıra özellikle iklim değişikliklerinde de önemli bir rol oynamaktadır.

IATA verilerine göre, 2009-2014 yılları arasında seyahat için havayolunu kullanan yolcu sayısının yaklaşık 3,5 milyara ulaşacağı tahmin edilmektedir. Türk Hava Yolları, artan yolcu sayısının beraberinde getireceği olumsuz etkilerin kendi payına düşen kısmını olabildiğince bertaraf edebilmek adına gerekli adımları atmaktadır. Uçuş emniyeti ve güvenliğini ön planda tutarak yürütülen çevre politikası ile en uygun yakıtlarla uçmayı, doğal kaynakları en etkin bir biçimde kullanarak gelecek nesillere daha temiz ve yaşanılabilir bir çevre bırakmayı hedefleyen Türk Hava Yolları, bu alanındaki çalışmalarını sürdürmektedir.

2013 Faaliyet Dönemi Tasarruf Faaliyetleri

Toplam oluşturulan uçak müsaitliği ile önlenen tehirlerin mali değeri 6.223.140 avro olarak gerçekleşmiştir.

- Yıl içerisinde gerçekleşen yakıt tasarrufu dağılımı aşağıdaki gibidir:
 - Pilotaj : %89,6
 - Dispeç : %2,1
 - Teknik : %4,7
 - Yer Operasyonları/Ağırlık Azaltmaları : %3,6
- Yılsonu itibarıyla 81.844 ton daha az CO2 salınımı sağlanmıştır.
- 2012 yılına oranla 100ATK başına tüketilen yakıtta -%6 oranında iyileştirme sağlanmıştır. 2012 yılında bu değer 23,47 lt/100ATK iken, gelen noktada 22,04'e inmiş ve verimliliğimizde önemli bir ilerleme kaydedilmiştir.
- Yıl içerisinde sharklet takılan uçaklarımız neticesinde ilk ölçümlere göre, yaklaşık %2,4 daha verimli uçuş sağlanmıştır. Tüm A320 ailesine sharklet takılması tamamlandığında yıllık yakıt tüketimimizde 2013 yılı uçuş saatleri baz alındığında yıllık takribi 16-20 bin ton (16-20 milyon ABD doları değerinde) tasarruf sağlanacaktır. A320 filomuzun tüm uçakları 2015 yılının sonuna kadar sharklet ile uçmaya başlayacaktır.
- Yıl içerisinde 2.614 adet bagaj konteynerlarının kompozit muadilleri ile değiştirilmesi neticesinde yıllık yaklaşık 3,5 milyon ABD doları tasarruf sağlanması hedeflenmektedir.

CO₂ SALIMINDAKİ AZALMA MİKTARI

81.844 TON

100 ATK BAŞINA YAKIT TÜKETİMİNDEKİ AZALMA

%6



RİSK YÖNETİMİ

Ortaklığımız yakıt fiyatlarında yaşanan dalgalanmaların jet yakıtı maliyeti üzerindeki etkisini azaltmak, maliyetlerin belirli bir bant aralığında kontrol edilmesini veya tek bir fiyatta sabitlenerek belirlenmesini sağlamak amacıyla swap ve opsiyon temelli türev enstrümanları kullanmaktadır.

Finansal Risk Yönetimi Uygulamaları

Ortaklığımızın finansal risk yönetimi politikalarını çerçevesinde, gelecekteki sağlıklı nakit akım ve likidite temel esas olmak üzere; şu risk unsurları tanımlanmıştır:

- Kısa, orta ve uzun vadeli nakit pozisyonundaki ve yatırım portföyündeki değişimlerin belirlenen iş hedeflerinden alıkoymasına nakit akım riski,
- Jet yakıtı ve karbon emisyon sertifikalarının fiyatlarındaki değişimlerin finansal etkisi emtia fiyat riski,
- Faiz oranlarının değişmesiyle uçak finansmanlarının, döviz cinsinden borçların ve nakdin piyasa değerindeki değişimlerinin finansal etkisi faiz oranı riski,
- Yabancı para değerlerinin gelir ve gider hesaplamalarında farklı oranlarda oluşması döviz kuru riski,
- Yurt içi ve yurt dışı finansal kuruluşlar ile yapılmakta olan mevduat ve türev işlemlerine yönelik karşı tarafların temerrüde düşmesi sonucunda ileride oluşabilecek kayıplar karşı taraf riski.

Söz konusu risklerin yönetimi için öncelikle doğal riskten korunma yöntemleri uygulanmaktadır. Bu yaklaşımın işlevsiz kaldığı durumlarda ise bahsi geçen finansal risklerden korunmak amacıyla; emtia fiyatları, kur ve faiz oranlarında yaşanması olası dalgalanmalara yönelik geliştirilen stratejiler ile türev piyasalarda finansal riskten korunma işlemleri gerçekleştirilmektedir. Ortaklığımızın, anılan finansal risklerden korunması için Hazine ve Risk Yönetimi Komisyonu tarafından mevcut stratejilerin uygulaması takip edilmekte, piyasa şartlarındaki değişimler dikkate alınarak söz konusu stratejilerde gerekli iyileştirme ve geliştirmeler sürekli olarak yapılmaktadır.

Nakit Akım Riski Yönetimi

Orta ve uzun vadeli nakit girişi ve çıkışları göz önüne alındığında, Ortaklığımız iş hedeflerini gerçekleştirmekten alıkoymayacak, yatırım portföyündeki ve nakit pozisyonundaki de-

ğişikliklerden kaynaklanması olası riskler, nakit akım riski olarak tanımlanmaktadır. Havayolu sektöründeki finansal işlemlerin birçok sektöre göre çok daha uzun vadeli bir seyir izlemesi nedeniyle sağlıklı bir nakit yönetim politikası Ortaklığımızın üzerinde hassasiyetle durduğu unsurların başında gelmektedir.

Ortaklık genelinde orta ve uzun vadeli likidite ile finansal risklerin etkin şekilde yönetilebilmesi amacıyla; ileriye yönelik Avro, ABD doları ve TL bazında her ay güncellenen Nakit Akım Tahmin Çalışması yürütülmektedir. Söz konusu çalışma kapsamında Ortaklığın ilgili periyottaki kur ve akaryakıt fiyat tahminleri, her ay güncellenerek Nakit Akım Tahmin Çalışması'na baz oluşturan verilerin güncel ve sağlıklı olması sağlanmakta, hazırlanan Nakit Akım Tahmin Çalışmaları, Hazine ve Risk Yönetimi Komisyonu'na sunulurken, alınacak yatırım ve finansman kararlarına temel oluşturulması amaçlanmaktadır. İlave olarak, bahsi geçen çalışmada yer alan tahmin verileri, her ay fiili veriler ile karşılaştırılarak gerekli analizler yapılmaktadır.

Emtia Riski Yönetimi

Akaryakıt Fiyat Riski Yönetimi

Ortaklığımız yakıt fiyatlarında yaşanan dalgalanmaların jet yakıtı maliyeti üzerindeki etkisini azaltmak, maliyetlerin belirli bir bant aralığında kontrol edilmesini veya tek bir fiyatta sabitlenerek belirlenmesini sağlamak amacıyla swap ve opsiyon temelli türev enstrümanları kullanmaktadır. Yakıt piyasalarındaki dalgalanmaların, kârlılık ve nakit akışı üzerinde oluşturacağı oynaklığı azaltmayı teminen geçmiş ham petrol ve jet yakıtı fiyatları gelişimi ve gelecek için beklenen ham petrol ve jet yakıtı fiyatlarını, korelasyonlarını ve kendi içlerindeki fiyat oynaklıklarını dikkate alarak takip eden 24 ayı kapsayan süreçte öngörülen yıllık jet yakıtı tüketim miktarının yaklaşık %50'sini hedefleyen kontrat miktarları ile belirli fiyat aralıklarında belirli enstrümanlar kullanılacak şekilde, ham petrol üzerine yazılmış Swap, 2 Bariyerli,



3 Bariyerli (üstten limitli) ve 4 Bariyerli Maliyetsiz Bant türev enstrümanları vasıtasıyla tedrici olarak finansal riskten korunma işlemleri gerçekleştirmektedir. Ortaklığımız piyasa fiyatları belirli seviyelerin üzerine çıktığı ve bu fiyat seviyelerinin uzun vadeli korunmayacağı beklentisini taşıdığı durumlarda ilgili işlemleri durdurmaktadır.

Küresel ekonomiye ilişkin son dönemde yaşanan gelişmelere paralel akaryakıt fiyatı ve piyasa dinamiklerinde meydana gelen yapısal değişiklikler yakından takip edilmektedir. Yakıt piyasasındaki gelişmelerin yanı sıra, piyasadaki farklılaşmamak adına havacılık sektöründe uygulanan diğer stratejiler de değerlendirilerek akaryakıt riskten korunma metodolojisi belirlenmekte, bu kapsamda önümüzdeki dönemde gerçekleştirilecek güncellemelere ilişkin çalışmalar da sürdürülmektedir.

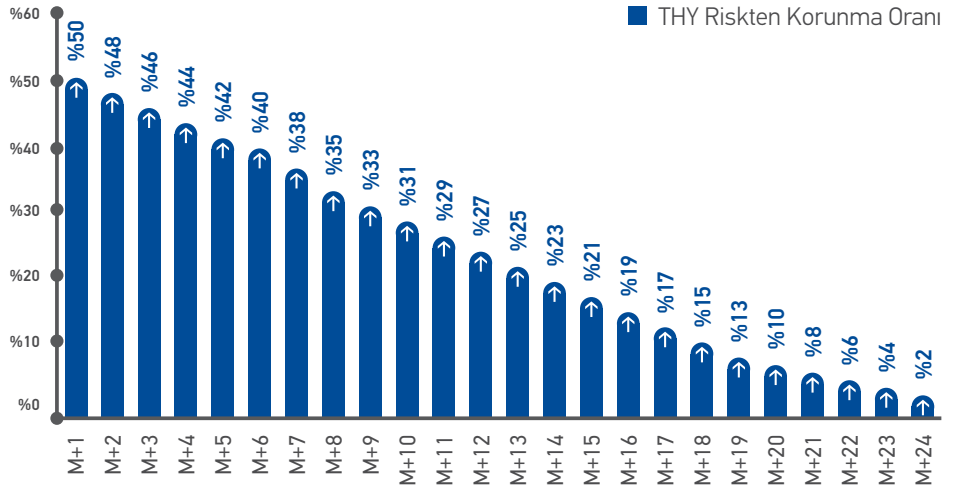
An itibarıyla Brent tipi ham petrol fiyatında meydana gelebilecek değişikliklerin Ortaklığımızın akaryakıt maliyeti üzerindeki etkisi incelendiğinde, farklı fiyat senaryolarına göre tahmini akaryakıt maliyetleri aşağıdaki grafikte sunulmaktadır.

Karbon Emisyonu Riski Yönetimi

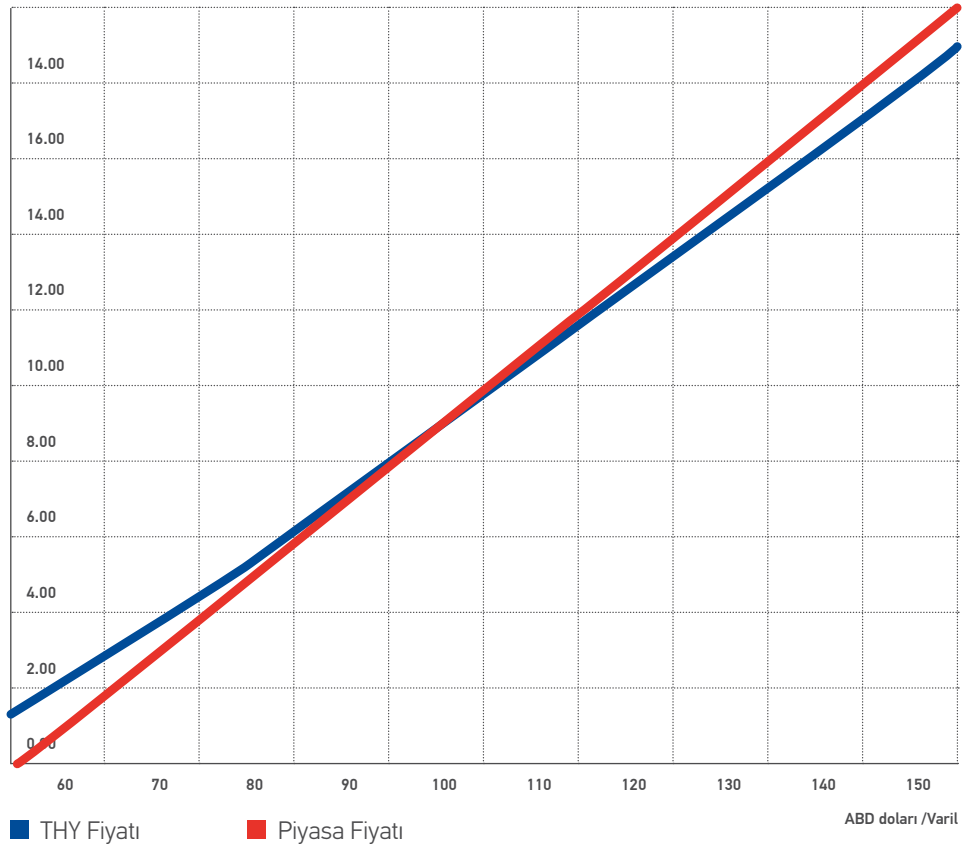
Havacılık sektörü, 1 Ocak 2012 itibarıyla Avrupa Birliği Karbon Emisyon Ticaret Sistemi'ne (EU-ETS) dâhil edilmiştir. Ortaklığımız, böylece, Avrupa'ya uçuş yapan diğer havayolu şirketleri gibi EU-ETS düzenlemelerine uymakla yükümlü hale gelmiştir.

Sisteme göre havayollarının, bağlı buldukları emisyon otoriteleri tarafından kendilerine verilen karbon salım üst sınırını aşmaları halinde; piyasadaki karbon kredisi satın almaları gerekmektedir. Bu çerçevede, Ortaklığımız, karbon kredisi teminine yönelik finansal riskten korunma işlemleri için ilgili stratejilerini geliştirmiş ve ihtiyaç hâsıl olması durumunda türev enstrümanların kullanımı için gerekli planlamalarını yapmıştır.

RİSKTEN KORUNMA METODOLOJİSİ UYGULAMA RİSKİ



THY A.O. PETROL PİYASASI FİYAT SENARYOSU (31.12.2013 İTİBARIYLA)



- Ham petrol varil fiyatının 150 ABD doları olması halinde, Ortaklığımızın maliyeti 145 ABD doları
- Ham petrol varil fiyatının 120 ABD doları olması halinde, Ortaklığımızın maliyeti 118 ABD doları
- Ham petrol varil fiyatının 90 ABD doları olması halinde, Ortaklığımızın maliyeti 91 ABD doları
- Ham petrol varil fiyatının 60 ABD doları olması halinde, Ortaklığımızın maliyeti 66 ABD doları olacaktır.



THY, öncelik nakit akış planlamasına verilmek üzere nakit mevcudunun getiri odaklı değerlendirilmesi neticesinde ortaya çıkan faiz oranı riskini, vade-getiri ilişkisini optimum seviyede sağlamaya çalışarak yönetmektedir.

Bu kapsamda, belirli periyodlar halinde 2012 ve takip eden yıllarda kullanılmak üzere EUA, EUAA, ERU ve CER forward işlemleri yapılmış ve bu işlemlere bağlı olarak 2012 ve 2013 yılına ait sertifikalar teslim alınmıştır.

Faiz Oranı Riski Yönetimi

Ortaklığımızı faiz oranı risk yönetimi çalışmaları çerçevesinde, faiz oranı piyasasının izlenmesi ve analiz edilmesi, borçluluk yapısının hazırlanması, faiz oranı değişimlerine karşı duyarlılık ve ağırlıklı ortalama vade analizleri yapılması ile faizden kaynaklanan olası maliyet değişimlerinin takip edilmesi uygulamalarını düzenli olarak sürdürmektedir. Söz konusu faiz riskini yönetmek adına; borç portföyünün bir kısmı için kredi faiz oranlarının kredi vadesi boyunca belirli oranlarda tamamen sabitlenmesini veya belirli faiz seviyeleri (bant) arasın-

da kalmasını temin ederek riskten korunma işlemleri gerçekleştirilmektedir.

Diğer taraftan Ortaklığımız, öncelik nakit akış planlamasına verilmek üzere nakit mevcudunun getiri odaklı değerlendirilmesi neticesinde ortaya çıkan faiz oranı riskini, vade-getiri ilişkisini optimum seviyede sağlamaya çalışarak yönetmektedir.

Döviz Kuru Riski Yönetimi

Döviz kurlarında yaşanması olası hareketlerden dolayı Ortaklığımız nakit akışlarında ve gelirlerinde meydana gelebilecek değişim riski, döviz kuru riski olarak tanımlanmaktadır. Gelirlerinin önemli bir kısmını EUR döviz cinsi ile elde eden ve harcamalarının önemli bir kısmını da USD ve TL döviz cinsleri ile gerçekleştiren Ortaklığımız açısından, geçmişteki hareketleri dalgalı olan ve önümüzdeki dönemde de



bu dalgalı seyrini sürdürmesi beklenen döviz kurları bahsedilen sebeplerden dolayı risk arz etmektedir.

Ortaklığımız kur riskinin yönetilmesi amacıyla gelir ve gider kalemlerindeki para cinslerine ilişkin kompozisyonların birbirine yakın oranlarda oluşmasının temin edilerek kurlarda meydana gelen dalgalanmaların etkisinin azaltılmasını hedeflemektedir. Bu çerçevede, gerçekleştirilen tüm anlaşmalarda Ortaklığımız aleyhine bir durum oluşmaması göz önünde bulundurularak gelir ve gider kompozisyonunu dengelemek amacıyla imzalanan kontrata baz teşkil eden döviz kuru belirlenmekte ve doğal riskten korunma yöntemleri, döviz kuru risk yönetimi metodolojisi kapsamında öncelikli olarak uygulanmaktadır.

Öte yandan, gelir ve giderlerin para birimleri cinsinden kompozisyonu sebebiyle, doğal riskten korunma uygulamaları sonrasında dahi; Ortaklığımızın EUR para biriminde uzun pozisyonda, USD ve TRY para birimlerinde ise kısa pozisyonda olduğu görülmektedir. Döviz kurlarında yaşanabilecek olası ters hareketler sonucunda oluşabilecek söz konusu finansal riskin türev işlemler kullanılarak minimize edilmesi amaçlanmaktadır. Bu bağlamda, aylık periyotta güncellenen Ortaklığımızın ileriye dönük nakit akım tahmin çalışması neticesinde EUR, USD ve TRY para birimleri bazında her ay için oluşması öngörülen pozisyonların tespit edilmesini takiben; gelecek 24 aylık dönem için sabit ve tek bir kurdan EUR satılarak USD ve TRY alınmasını sağlamak amacıyla, forward kontratlar kullanılarak riskten korunma işlemleri gerçekleştirilmektedir. Yapılan işlemlerde USD ve TRY para birimlerindeki, bir sonraki ayın kısa pozisyonları için %30 oranında, ilerleyen aylar için ise tedicen azalan oranlarda riskten korunma oranına ulaşılmayı amaçlanmaktadır.

Karşı Taraf Riski Yönetimi

Ülke ekonomileri üzerinde etkisi devam eden küresel krizin yurt içi ve yurt dışı finansal kuruluşlar ile birçok konu başlığı altında işlemler

yapmakta olan Ortaklığımıza etkisinin sınırlı kalabilmesi adına; çalışılan finansal kuruluşlar ile ileride oluşabilecek kredi riskine ilişkin çeşitli önlemler alınmaktadır. Mevduat veya türev işlemleri ile ilgili, uzun vadeli karşı taraf riskini azaltabilecek, her kurum için eşit ve objektif kriterler içeren bir yaklaşım benimsenmektedir. Özellikle, türev işlemler sonucu oluşabilecek kredi riskine karşı finansal kuruluşlar ile ilgili anlaşmalar imzalanmaktadır.

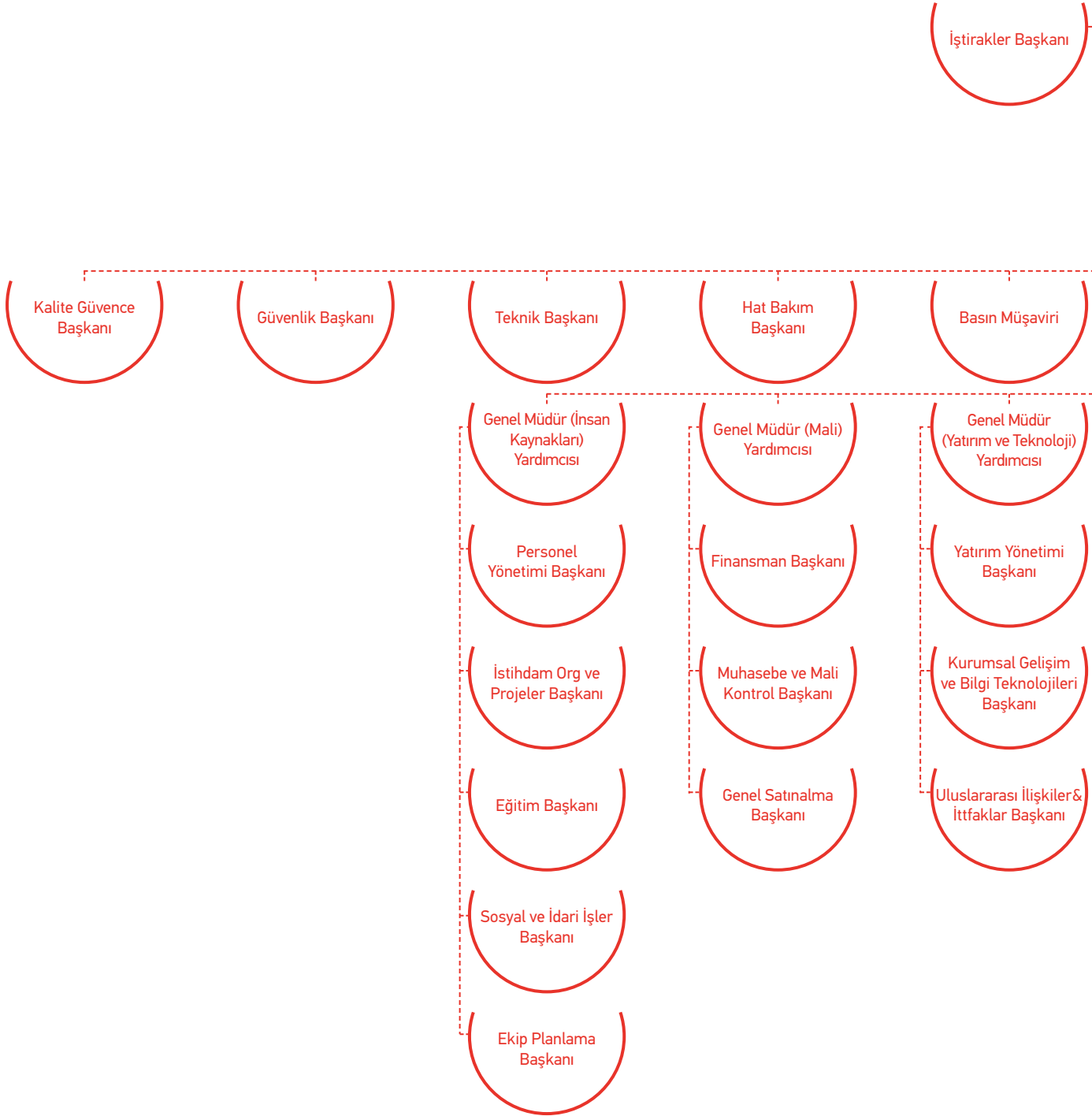
Mevduat ve türev işlemleri gerçekleştirirken uluslararası kredi derecelendirme kuruluşlarının finansal kuruluşlar için belirlediği kredi risk notları dikkate alınarak kararlaştırılan eşik kredi risk notunun altında kalan kuruluşlar ile işlem yapılmaması tercih edilmektedir. Eşik değer üzerinde kalan finansal kuruluşlar ile kredi riski değerlendirme metodolojisi kapsamında belirlenen risk seviyelerine göre atanan limitler dâhilinde çalışılmaktadır. Ayrıca, strateji olarak işlem yapılan finansal kuruluşların kredi notlarının ve söz konusu limitlerin dönemsel olarak güncellenmesi, herhangi bir finansal kuruluşun kredi notunun düşmesi veya ilgili sigorta primlerinin (CDS) yükselmesi durumunda o kuruluş ile ilgili işlemler çok yakından takip edilmeye başlanması esas alınmaktadır. Kredi notunun belirlenen limitlerin altına düşmesi halinde, Ortaklığımızın söz konusu finansal kuruluş ile olan işlemlerini tek taraflı olarak durdurması seçeneğinin dikkate alınması da söz konusu olmaktadır.

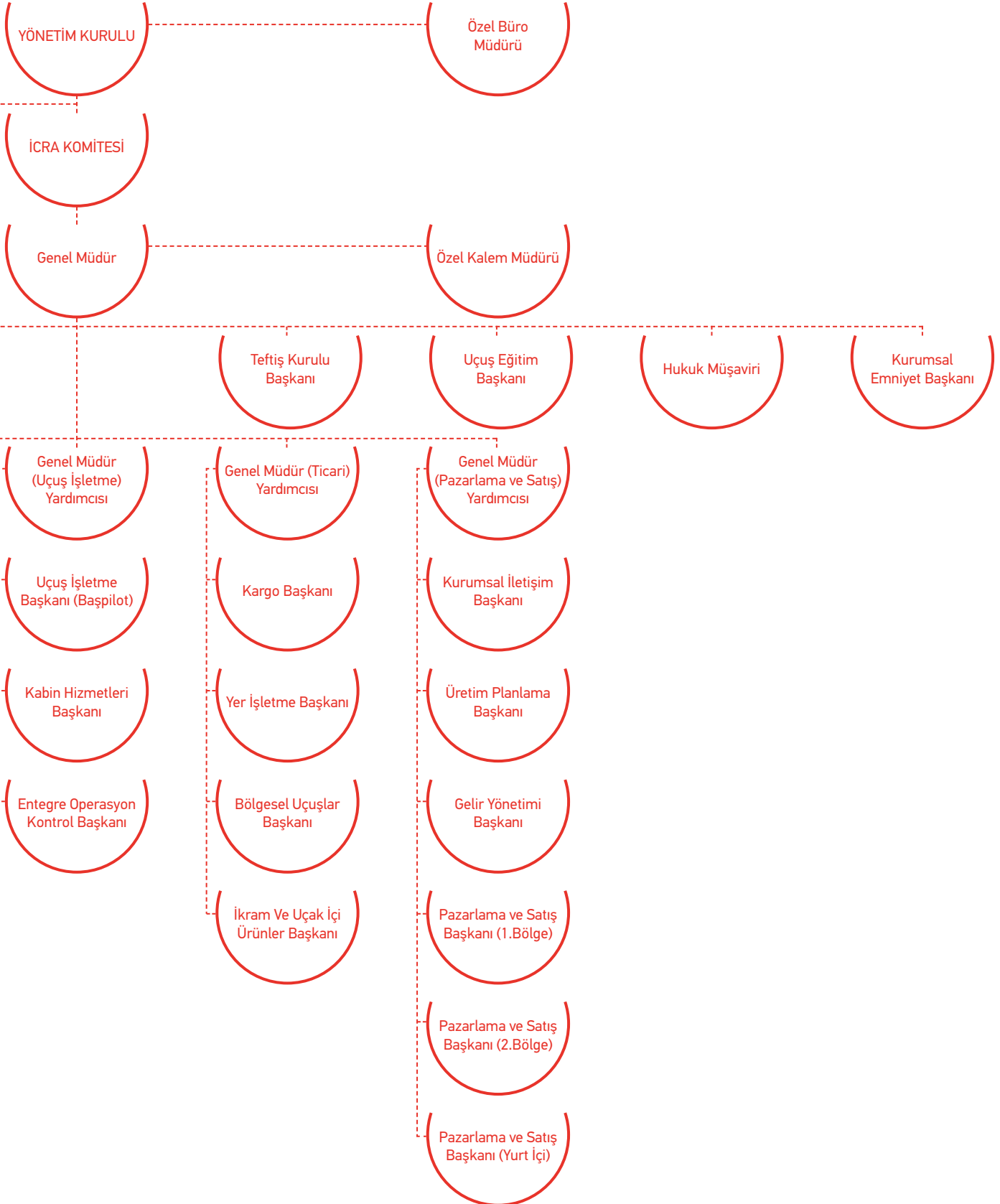
Ortaklığımızın türev ürün kullanımı sonucu oluşabilecek kredi riskinin yönetimine ilişkin yurt içi finansal kuruluşlarla "Türev Çerçeve Sözleşmesi", yurt dışı finansal kuruluşlarla "International Swaps and Derivatives Association" (ISDA) ve gerekli diğer anlaşmalar imzalanmaktadır. Özellikle kredi riski yönetimine ilişkin hususlar "Credit Support Annex" (CSA) olarak anılan ayrı bir sözleşme kapsamında düzenlenmektedir. Söz konusu anlaşmaya istinaden belirli dönemlerde teminat mahsuplaşma işlemleri gerçekleştirilerek kredi riski azaltılmaktadır.

THY'nin türev ürün kullanımı sonucu oluşabilecek kredi riskinin yönetimine ilişkin yurt içi finansal kuruluşlarla "Türev Çerçeve Sözleşmesi", yurt dışı finansal kuruluşlarla "International Swaps and Derivatives Association" (ISDA) ve gerekli diğer anlaşmalar imzalanmaktadır.



ORGANİZAYON
ŞEMASI







KURUMSAL YÖNETİM İLKELERİ UYUM RAPORU

BÖLÜM I – KURUMSAL YÖNETİM İLKELERİNE UYUM BEYANI

Uluslararası platformda Türkiye'yi ve Türk havacılık sektörünü en iyi şekilde tanıtmayı ve temsil etmeyi hedefleyen, şeffaflık, adalet, sorumluluk ve hesap verebilirlik prensiplerini ilke edinmiş olan Ortaklığımız, Sermaye Piyasası Kurulu (SPK) II-17.1 sayılı Kurumsal Yönetim Tebliği ekinde yer alan Kurumsal Yönetim İlkelerinden zorunlu olan tüm ilkelere uymakta olup zorunlu olmayan ilkelere ise uyum konusunda azami özeni göstermektedir. Sermaye Piyasası Kurulu'nun 27.2.2013 tarih ve 29833736-199 441-1915 sayılı uygun görüşü ile Bağımsız Yönetim Kurulu Üyesi Muzaffer Akpınar, 4.3.6 numaralı ilkenin (g) fıkrası olan "Şirket'in yönetim kurulunda son on yıl içerisinde altı yıldan fazla yönetim kurulu üyeliği yapmamış olması" düzenlemesinden istisna tutulmuştur. Ortaklığımızda Kurumsal Yönetim anlayışının sürekli olarak geliştirilmesine ve kurumsal yönetim ilkelerine uyum düzeyini artırmaya yönelik çalışmalara devam edilmektedir.

BÖLÜM II – PAY SAHİPLERİ

2.1 Yatırımcı İlişkileri Bölümü

Yurt içi ve yurt dışı yatırımcıların doğru, tutarlı, zamanında bilgilendirilmesi, Yönetim Kurulu ile sermaye piyasası düzenleyicileri ve katılımcıları arasında iletişim ve bilgi alışverişinin sağlanması, pay sahipliği haklarının kullanılmasında mevzuata ve Ana Sözleşme'ye uyumun gözetilmesi, kamuyu aydınlatma yükümlülüklerinin her türlü mevzuata uygun olarak yerine getirilmesi konularında faaliyet göstermek üzere Genel Müdür (Mali) Yardımcısı Coşkun Kılıç'a direkt bağlı Yatırımcı İlişkileri Müdürlüğü mevcuttur.

Yatırımcı İlişkileri Müdürlüğü 2013 yılı içinde, Ortaklığımızla ilgili finansal, operasyonel ve stratejik gelişmelerin yatırımcı ve analistlerle paylaşılmasına yönelik 16 adet yatırımcı konferansı ve roadshowa katılmış, 12 adet telekonferans görüşmesi ve bir Yatırımcı Webcast toplantısı gerçekleştirmiştir. Bu konferanslar-

da ve telekonferanslarda, şirket merkezinde veya yatırımcıların ofisinde olmak üzere 264 kurum ve fondan 431 yatırımcı/analistle bir araya gelinmiştir. 2013 faaliyet dönemi içinde Ortaklığımıza bilgi edinmek amacıyla e-mail yoluyla yaklaşık 2500 adet başvuru yapılmıştır. E-mail yoluyla gelen başvurular haricinde telefon yoluyla da pek çok yatırımcı ve hissedar bilgilendirilmiştir. Yatırımcı İlişkileri Müdürlüğü personelinin bilgileri aşağıda yer almaktadır:

DUYGU İNCEÖZ

Yatırımcı İlişkileri Müdürü

Lisanslar:

- Sermaye Piyasası Faaliyetleri İleri Düzey Lisansı
- Kurumsal Yönetim Derecelendirme Uzmanlığı Lisansı

Tel: +90 212 463 6363 Dahili:13630

E-posta: duyguinceoz@thy.com

ÖZGE ŞAHİN

Yatırımcı İlişkileri Şefi

Tel: +90 212 463 6363 Dahili:11841

E-posta: ozges@thy.com

CAN ASLANKAN

Yatırımcı İlişkileri Uzmanı

Tel: +90 212 463 63 63 Dahili:12195

E-posta: caslankan@thy.com

MEHMET FATİH KORKMAZ

Yatırımcı İlişkileri Uzmanı

Tel: +90 212 463 63 63 Dahili: 12187

E-posta: korkmazmehmet@thy.com

2.2 Pay Sahiplerinin Bilgi Edinme Haklarının Kullanımı

Ortaklığımız Yönetim Kurulu'nca; pay sahipleri, yatırımcılar, diğer sermaye piyasası katılımcıları ve diğer ilgili menfaat sahipleri ile hangi bilgilerin, ne şekilde, hangi sıklıkta ve hangi yollardan paylaşılacağına ve kamunun aydınlatılmasına ilişkin genel esas ve usulleri belirlemek amacıyla SPK Özel Durumlar Tebliği ve Kurumsal Yönetim Tebliği, ilgili Türk Ticaret Kanunu (TTK) hükümleri ve Borsa İstanbul

(BİST) düzenlemeleri çerçevesinde Bilgilendirme Politikası oluşturulmuştur.

Bilgilendirme politikasının uygulanmasında, yatırımcıların yatırım kararlarını etkileyebilecek nitelikteki bilgi, olay ve gelişmelerin pay sahipleri, yatırımcılar, çalışanlar ve müşteriler olmak üzere tüm menfaat sahiplerine zamanında, doğru, eksiksiz, anlaşılabilir, kolay ve en düşük maliyetle ulaşılabilir şekilde, eşit koşullarda iletilmesinin sağlanması esastır.

Bu kapsamda Ortaklığımızca, 2013 yılı içerisinde 67 adet Özel Durum Açıklaması yapılmış olup, SPK ve BİST tarafından bu açıklamalarımıza ilişkin ek açıklama talebinde bulunulmuştur. Ortaklığımız özel durum açıklamalarını, yatırımcılara, tasarruf sahiplerine, kurum ve kuruluşlara aynı anda, zamanında, anlaşılabilir, doğru, yorumlanabilir, tam olarak açıklamaya özen göstermiştir.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın 31.05.2013 tarihli "Sermaye Şirketlerinin Açacakları İnternet Sitelerine Dair Yönetmelik" uyarınca internet sitesinde özgülenmiş olarak bulundurulması öngörülen içeriğe Ortaklığımız internet sitesinin ana sayfasında yer alan "Bilgi Toplum Hizmetleri" linkinden erişim sağlanmaktadır.

Diğer taraftan, pay sahiplerinin bilgi edinme haklarının etkin kullanımını teminen, Ortaklığımızın kurumsal internet sitesinden de erişilen Yatırımcı İlişkileri internet sayfası (investor.turkishairlines.com) bulunmakta olup, yatırımcılar ve diğer menfaat sahipleri söz konusu internet sitesinden Ortaklık ile ilgili halka açıklanan tüm mali ve operasyonel verilere, özel durum açıklamalarına ve pay sahipliği haklarının kullanımına ilişkin tüm ilan ve duyurulara ulaşabilmektedir.

Esas Sözleşme'de özel denetçi atanması talebine ilişkin herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır.



2.3 Genel Kurul Toplantıları

29.03.2013 tarihinde, Ortaklık merkez adresi olan Atatürk Havalimanı Yeşilköy-Bakırköy/İstanbul adresindeki Genel Yönetim Binası VIP Toplantı Salonu'nda 2012 yılı hesap ve faaliyetlerinin görüşüldüğü Olağan Genel Kurul Toplantısı yapılmıştır. Olağan Genel Kurul Toplantısı'na Şirket'in çıkarılmış sermayesi olan 1.200.000.000 TL'nin 893.729.919,42 TL'sini temsil eden hissedarlar katılmış olup, medya katılımı olmamıştır. Genel Kurul, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ve SPK mevzuatı gereğince fiziki ve elektronik ortamda gerçekleştirilmiştir.

Olağan Genel Kurul Toplantısı ilanı ve daveti Ticaret Sicil Gazetesi'nde, Merkezi Kayıt Kuruluşu bünyesinde bulunan Elektronik Genel Kurul Sistemi'nde ve Kamu Aydınlatma Platformu'nda duyurulmuş ve ayrıca Yatırımcı İlişkileri internet sitesinde yayınlanmıştır. TTK 437. Maddesi gereğince, finansal tablolar, konsolide finansal tablolar, Yönetim Kurulu'nun yıllık faaliyet raporu, denetleme raporları ve Yönetim Kurulu'nun kâr dağıtım önerisi, mevzuatta belirtilen sürelerle uygun olarak, Genel Kurul Toplantısı'ndan önce Ortaklığın merkez ve şubelerinde, pay sahiplerinin incelemesine hazır bulundurulmuştur. Genel Kurul'da, hissedarların sorularına şifahi, kapsamlı sorulara ise yazılı olarak cevap verilmesi uygulaması mevcut olmakla beraber, bu dönemde yazılı cevap verilmesini gerektiren bir soru ile karşılaşılmadığından, sözlü açıklamalar yeterli olmuştur. Genel Kurul'da, pay sahipleri tarafından herhangi bir gündem önerisi verilmemiştir.

Genel Kurul Tutanakları ve Hazır Bulunanlar Listesi aynı gün Kamu Aydınlatma Platformu üzerinden kamuoyu ile paylaşılmakta olup, Ortaklığımız Yatırımcı İlişkileri internet sitesinde pay sahiplerinin bilgisine sunulmaktadır. Geçmiş yıllara ilişkin Genel Kurul tutanakları ve diğer belgeler de Ortaklığımız Yatırımcı İlişkileri internet sitesinde yer almaktadır.

Genel Kurul'ca kabul edilmiş Bağış Politikamız çerçevesinde dönem içinde yapılan bağış ve yardımlar hakkında genel kurulda ayrı bir gündem maddesi ile bilgi verilmektedir. Ortaklığımız Bağış Politikası Ortaklığımız Yatırımcı İlişkileri internet sitesinde pay sahiplerinin bilgisine sunulmaktadır.

2.4 Oy Hakları ve Azınlık Hakları

Oy Hakkı Ana Sözleşme'nin 31. maddesinde aşağıdaki şekilde düzenlenmektedir.

"İşbu Ana Sözleşme'nin 6/d bendi hükümleri saklı kalmak kaydı ile Olağan ve Olağanüstü Genel Kurul toplantılarında hazır bulunan hissedarların veya vekillerinin her hisse için bir oyu vardır."

Ana Sözleşme'nin 14. maddesi 5. bendi hükmüne göre;

Aşağıdaki konularda Yönetim Kurulu'nun alacağı kararların geçerliliği C grubu hisseyi temsil eden Yönetim Kurulu üyesinin bu kararların alındığı toplantıya katılımı ve olumlu oy kullanımına bağlıdır.

- Ana Sözleşme'nin 3.1. maddesinde belirtilen Ortaklık misyonunu açıkça olumsuz etkileyecek kararların alınması;
- Genel Kurul'a Ana Sözleşme değişikliği önerilmesi;
- Sermaye arttırılması;
- Nama yazılı hisselerin devrinin onaylanması ve devrin pay defterine işlenmesi;
- Ortaklığın Sermaye Piyasası Kurulu'na sunulduğu son yıllık bilançosunda yer alan aktif toplamının beher sözleşme bazında %5'ini geçen ve Ortaklığı doğrudan veya dolaylı olarak bağlayan her türlü işlem yapması, taahhüt altına sokacak her türlü kararların alınması, (şöyle ki kamu payının Ortaklık sermayesindeki payı %20'nin altına düşüğünde bu bent hükmü kendiliğinden ortadan kalkacaktır);
- Ortaklığın başka şirketlerle birleşmesi, feshi veya tasfiyesi;

- Münhasıran pazar şartları dahilinde veya diğer kaynaklarla operasyon giderini dahi karşılayamayan hatlar haricinde, herhangi bir uçuş hattının kaldırılması veya sefer sayısının belirgin bir şekilde azaltılmasına ilişkin kararların alınması.

C Grubu hissenin imtiyazları ancak Özelleştirme Yüksek Kurulu veya onun görevlerini devralacak başka bir kamu kurumu tarafından kısıtlanabilir.

Karşılıklı iştirak ilişkisi içinde bulunan herhangi bir şirket bulunmamakta, Ana Sözleşme'de birikimli oy kullanma yöntemine yer verilmemektedir.

2.5 Kâr Payı Hakkı

Ortaklığımızda dağıtılabılır kârın tespiti ve dağıtımı esasları Ana Sözleşme'nin 36. Maddesinde düzenlenmiştir. Kâra katılımda imtiyaz yoktur.

Kârın ödeme zaman ve şeklini, Sermaye Piyasası Kurulu Tebliğiyle gözetilerek Genel Kurul tespit eder. Bu kapsamda, Ortaklığımızın kâr dağıtım politikası, Ortaklığın stratejik hedefleri, büyüme trendi, finansman ihtiyacı ile pay sahiplerinin beklentileri dikkate alınarak Türk Ticaret Kanunu, Sermaye Piyasası Kanunu, ilgili yasal mevzuat ve ana sözleşmesindeki hükümler çerçevesinde belirlenmiş olup, söz konusu politika Ortaklığımız Yatırımcı İlişkileri internet sitesinde yer almaktadır.

2.6 Payların Devri

Ortaklığımız Ana Sözleşmesi'nin "Hissedarlık Niteliği"ne ilişkin 6. Maddesine göre yabancı hissedarların elinde bulundurdukları hisseler Ortaklığın toplam çıkarılmış sermayesinin %40'ını geçemez. Yabancı hissedarların elinde bulundurdukları hisselerin hesabında halka açık olmayan A Grubu hisseleri elinde bulunduran hissedarın içindeki yabancılik oranı da dikkate alınır.



KURUMSAL YÖNETİM İLKELERİ UYUM RAPORU

Ana Sözleşme'nin Hisse Devrine ilişkin 7. Maddesi uyarınca hisse devirleri Türk Ticaret Kanunu, Sermaye Piyasası mevzuatı ve Sivil Havaçılık mevzuatı hükümlerine tabidir.

Hissedarlık niteliği ve hisse devrine ilişkin hususlar, uygulama esasları ve gerekçeleri ile birlikte ana sözleşmenin ilgili maddelerinde ayrıntılı olarak yer almakta olup Ortaklığımız Yatırımcı İlişkileri internet sitesinden erişilebilir.

BÖLÜM III - KAMUYU AYDINLATMA VE ŞEFFAFLIK

3.1 Kurumsal İnternet Sitesi ve İçeriği

Ortaklığımızın kurumsal internet sitesinin adresi www.turkishairlines.com, Yatırımcı İlişkileri internet sitesinin adresi investor.turkishairlines.com olup her iki sitenin de İngilizce versiyonu mevcuttur. Şirket'in kurumsal internet sitesi ve yatırımcı ilişkileri internet sitesindeki bilgiler, ilgili mevzuat hükümleri gereğince yapılmış olan açıklamalar ile aynı ve/veya tutarlı olur; çelişkili veya eksik bilgi içermez. Yatırımcı İlişkileri internet sitesinde Kurumsal Yönetim İlkelerinde belirtilen hususları da içerecek şekilde, güncel Ortaklık yapısı, değişikliklerin yayınlandığı TTSG ile birlikte Ortaklık ana sözleşmesinin son hali, Genel Kurul Toplantılarına ilişkin olarak gündem, vekaleten oy kullanma formu, hazırlanmış cetveleri, ek bilgiler ve toplantı tutanakları, Faaliyet Raporları, mali tablolar, ticari faaliyet dataları, Ortaklık sunumları, Kurumsal Yönetim İlkeleri Uyum Raporları, Yönetim Kurulu ve komiteler hakkında bilgi, Özel Durum Açıklamaları, Etik Kurallar, Politikalar (Kar Dağıtım Politikası, Bilgilendirme Politikası, Ücretlendirme Politikası, Bağış Politikası), ilişkili taraflarla işlemlere ilişkin bilgiler, hisse bilgileri, analist bilgileri, Ticaret Sicili bilgileri ve iletişim bilgileri ile sık sorulan sorular yer almaktadır. Yatırımcı İlişkileri internet sitesinde iletişim başlığı altında yatırımcılar, her türlü soru ve görüşleri için ir@thy.com e-posta adresine yönlendirilmektedir.

3.2 Faaliyet Raporu

Ortaklığımız yıllık ve ara dönem faaliyet raporlarında Kurumsal Yönetim İlkelerinde sayılan bilgilere yer verilmektedir.

BÖLÜM IV - MENFAAT SAHIPLERİ

4.1 Menfaat Sahiplerinin Bilgilendirilmesi

Ortaklığımız ile ilgili bilgilerin kamuya açıklanması kapsamında, yasal düzenlemelerde öngörülenlere ve özel durum açıklamalarına ek olarak, diğer menfaat sahiplerini de ilgilendirdiği düşünülen diğer bilgi ve açıklamalar da en uygun iletişim araçları ile zamanında ve açıklayıcı bir içerikle kamuya açıklanmaktadır. Pay sahipleri ve sermaye piyasası katılımcılarının yanısıra, tedarikçiler, finans kuruluşları ve tüm diğer menfaat sahipleri de basın bültenleri, faaliyet raporları ve internet sitesi vasıtası ile sürekli olarak bilgilendirilmektedir. Çalışanların Ortaklığın genel uygulamalarına ve faaliyetlerine yönelik bilgi almasını teminen iç düzenlemelerle duyuru yapılmasının yanı sıra Ortaklık intranet sitesi de aktif olarak kullanılmakta ve aylık olarak kurum içi iletişim yayını olan "Empathy" dergisi çıkarılmaktadır. Şirketimizin iç iletişim kanalları, her türlü menfaat sahibinin ulaşımına açık olarak oluşturulmuş ve iletişim bilgileri aynı zamanda şirketin internet sitesinde ilan edilmiştir. Menfaat sahiplerinin, Kurumsal Yönetim Komitesi veya Denetimden Sorumlu Komite ile iletişime geçmesini zorlaştırıcı herhangi bir şirket uygulaması bulunmamaktadır.

4.2 Menfaat Sahiplerinin Yönetime Katılımı

Ortaklığımızda düzenli olarak tedarikçi firmaların, yurt içi ve yurt dışı satış acentalarının, ortaklığımız satış teşkilatının ve çeşitli kademedeki personelin katıldığı toplantıların yanısıra her sene düzenli olarak Ortaklığımız yurtiçi ve yurtdışı müdürleri ile üst düzey yöneticilerin ve Yönetim Kurulu üyelerinin katıldığı yönetim toplantıları yapılmakta ve bu toplantılarda gerek workshoplar gerekse paneller ile ilgili konular hakkında görüş alış verişinde bulunmaktadır.

Ayrıca Ortaklığımızda öneri sistemi uygulanmakta olup, bu sistem sayesinde çalışanlar, şirketle ilgili her konuda iyileştirme ve geliştirmeye yönelik önerilerini sunmakta ve uygun bulunan öneriler uygulamaya konulmaktadır.

4.3 İnsan Kaynakları Politikası

Ortaklığımızın Yönetim Kurulu tarafından belirlenmiş İnsan Kaynakları Prosedürü mevcut olup, süreçlere göre yapılmış alt birimleri ile tüm personele yönelik her türlü işlemler mevzuat çerçevesinde gerçekleştirilmektedir.

Çalışanlarla ilişkiler Personel İlişkileri Şefliği üzerinden gerçekleştirilmektedir. Personel İlişkileri Şefi Ebubekir Baysal çalışanlarla iletişimi geliştirmek, gelen soru ve sorunların çözülmesini sağlamak ve tüm çalışanları ilgilendiren duyuruları yapmaktan sorumludur. Şefliğe çeşitli yollarla ulaşan soru ve şikayetler ilgili birimlerle koordine olarak çözümlenmektedir. Bugüne kadar, Ortaklığımız çalışanlarının ayrımcılık, çıkar çatışması konusunda başvuru mercii olan Etik Hat'a ulaşan bildirimler arasında bulunan, dolaylı ya da dolaysız olarak ayrımcılık konusunu içeren birkaç başvuru ilgili kişilerin dinlenmesi ve ilgili birimlere görüş sorulması neticesinde çözümlenmiştir. Bunun dışında ayrımcılık, çıkar çatışması gibi konularda yapılmış herhangi bir başvuru bulunmamaktadır. Ortaklığımız personelinin görev tanımları THY intranet sayfasında güncel olarak yayınlanmaktadır. Tüm çalışanlar THY intranet sayfasından görev tanımlarına erişebilmektedir. Performans kriterlerini açıklayan Performans Yönetim Sistemi El kitabı yayınlanmakta olup Performans Yönetimi Sistemi'nin geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması çalışmaları devam etmektedir.

Öte yandan, Ortaklığımız personeli sendikalı olup Toplu İş Sözleşmesi düzeninde çalışmaktadır. Yasal mevzuatta düzenlenen sayı ve oranlarda sendikaca atanan temsilciler ve Sendika yöneticileri vasıtasıyla Toplu İş Sözleşmesi ve personeli ilgilendiren her türlü konuda, her seviyede, çalışanlarla işveren arasındaki ilişkiler en etkin ve sonuç alacak biçimde



yürütülmektedir. Ayrıca, personelimizin tümünü kapsayan eğitim hizmetleri bulunmaktadır.

4.4 Etik Kurallar ve Sosyal

Sorumluluk

Ortaklığımız yurt içi ve yurt dışında gerek verdiği hizmet kalitesi gerekse sosyal sorumluluğu ile bayrak taşıyıcı kimliğine uygun olarak çalışmalarını sürdürmektedir. Yönetim Kurulumuzca Kurumsal Yönetim İlkeleri çerçevesinde Ortaklığımız Etik Kurallar El Kitabı oluşturulmuş olup, Ortaklığımız internet sitesinde yayımlanmaktadır. Bununla birlikte çalışanlar için görev tanımları oluşturulmuş ve çalışma hayatında kabul görmüş prensipler doğrultusunda söz ve davranışlarında yasalara, etik değerlere ve çevreye saygılı hareket etmeleri sağlanmaktadır. Ortaklık çalışanlarının etik açıdan uygun olmayan işlemleri raporlayabilmeleri amacıyla Etik Hat Kurulu oluşturulmuştur. Ortaklığımız, gerek yurtiçindeki gerekse yurtdışındaki tüm faaliyetlerini hem iklimsel ve çevresel hem de sosyal sorumluluklarını göz önünde bulundurarak sürdürmektedir. Ortaklığımızın ilgili sorumluluklarına ilişkin gerçekleştirmek-

te olduğu tüm çalışmaları içeren Çevre ve Sosyal Sorumluluk Raporuna Yatırımcı İlişkileri İngilizce internet sitesinden ulaşılabilir.

Ortaklığımız, Avrupa'nın en büyük basketbol organizasyonu olan "Euroleague Basketball" şampiyonasının ana sponsoru olarak, "One Team" projesi ile basketbol takımlarının desteğini alarak zihinsel ve fiziksel engellilere yönelik çok sayıda sosyal projeye ön ayak olmaktadır. Ayrıca Türk Kızılayı Derneği ve A.K.U.T.(Arama Kurtarma Derneği) tarafından gerçekleştirilen birçok projeye katkı sağlamaktadır. Çevreye verilen zarar sebebiyle Türkiye'de Ortaklık aleyhine açılan herhangi bir dava bulunmamaktadır.

BÖLÜM V – YÖNETİM KURULU

5.1 Yönetim Kurulu'nun Yapısı ve Oluşumu

Yönetim Kurulu, Genel Kurul tarafından seçilen 9 üyeden oluşur. Yönetim Kurulu'nun dokuz üyesinden sekizinin A grubu hissedarların

kendi aralarında yaptıkları seçimden çok oy alan adaylardan ve bir üyesinin de C grubu hissedarın göstereceği adaydan seçilmesi zorunludur. Yönetim Kurulu'nun C grubu hisseyi temsil eden üyesi ile birlikte en az altı üyesinin Türk vatandaşı olması zorunludur. Yönetim Kurulu üyelerinin görev süresi 2 (iki) yıldır. Genel Kurul, Yönetim Kurulu üyelerini görev süreleri dolmadan görevden alabilir. Görev süreleri dolan Yönetim Kurulu üyeleri yeniden seçilebilir.

Ortaklığımız Yönetim Kurulunda üç kişi İcra Komitesinde görev almakta olup diğer altı üye icrada görev almamaktadır. İcra olmayan Yönetim Kurulu üyelerinin üçü Bağımsız Yönetim Kurulu Üyesi olarak görev almaktadır. Havacılık sektörünün dinamik yapısı gereğince yönetim kurulu ve icra komitesi başkanın aynı kişi olması yeknesaklık sağlanması bakımından daha uygun olacağından Şirketimizin Yönetim Kurulu Başkanı ve İcra Kurulu Başkanı aynı kişidir, Genel Müdür Yönetim Kurulu Başkanı değildir.

Adı Soyadı	Görevi	Göreve Başlama Tarihi	Bağımsızlık Durumu	Yer Aldığı Komiteler ve Görevi
Hamdi Topçu	Yönetim Kurulu Başkanı	01.01.2010	Bağımsız Üye Değil	İcra Komitesi / Başkan
Prof.Dr. Cemal Şanlı	Yönetim Kurulu Başkan Vekili	01.01.2010	Bağımsız Üye Değil	İcra Komitesi / Başkan Vekili
Doç.Dr.Temel Kotil	Genel Müdür , Yönetim Kurulu Üyesi	26.04.2005	Bağımsız Üye Değil	İcra Komitesi / Üye
Mehmet Büyükekeşi	Yönetim Kurulu Üyesi	03.03.2004	Bağımsız Üye Değil	Kurumsal Yönetim Komitesi / Üye
Muzaffer Akpınar	Yönetim Kurulu Üyesi	24.04.2007	Bağımsız Üye	Mali Denetim Komitesi / Başkan
İsmail Gerçek	Yönetim Kurulu Üyesi	08.04.2011	Bağımsız Üye Değil	Kurumsal Yönetim Komitesi / Üye
Prof. Dr. Mecit Eş	Yönetim Kurulu Üyesi	29.03.2013	Bağımsız Üye	Mali Denetim Komitesi / Üye
Naci Ağbal	Yönetim Kurulu Üyesi	10.10.2012	Bağımsız Üye Değil	
Mehmet Nuri Yazıcı	Yönetim Kurulu Üyesi	10.10.2012	Bağımsız Üye	Kurumsal Yönetim Komitesi /Başkan



KURUMSAL YÖNETİM İLKELERİ UYUM RAPORU

31.12.2013 tarihi itibarı ile Yönetim Kurulu Üyelerine ilişkin bilgiler aşağıda sunulmuştur:

Yönetim Kurulu Üyelerinin özgeçmişleri, görev süreleri ve ortaklık dışında aldıkları görevler Faaliyet Raporunda ve Ortaklığımız internet sitesinde yer almaktadır. Bağımsız üyelerin bağımsızlık beyanları yine Faaliyet Raporu ekinde Kamu Aydınlatma Platformu üzerinden kamuya duyurulmaktadır.

5.2 Yönetim Kurulu'nun Faaliyet Esasları

Ortaklığımız Yönetim Kurulu faaliyetleri Ana Sözleşmemizin 14. Maddesinde düzenlenmekte olup;

Yönetim Kurulu Ortaklık işleri gerektirdikçe ve her halde en az ayda bir defa toplanır. Toplantı yeri Ortaklık merkezidir. Yönetim Kurulu kararı ile başka bir yerde de toplanabilir. Toplantılarda görüşülecek işlerin bir gündem ile tespit edilmiş olması ve gündemin toplantı gününden önce üyelere tebliğ edilmiş bulunması gerekir. Yönetim Kurulu toplantılarına davet, toplantı gününden en az üç gün evvel yapılır. Yönetim Kurulu en az 6 üyenin katılımı ile toplanır. Yönetim Kurulu, kararlarını en az 5 üyenin olumlu oyu ile alır. Yönetim Kurulunca izinli sayılmaksızın veya haklı bir sebebe dayanmaksızın arka arkaya dört toplantıya veya bir yıl içinde toplam 6 toplantıya katılmayan üye istifa etmiş sayılır.

C grubu hisseyi temsil eden Yönetim Kurulu üyesinin toplantıya katılımı ve olumlu oy kullanması şartı ile geçerli olacak konulara bu raporun "2.4 Oy Hakları ve Azınlık Hakları" bölümünde yer verilmiştir.

2013 yılı içerisinde 42 Yönetim Kurulu Toplantısı yapılmış olup 228 karar alınmıştır. Bu toplantılarda görüşülen ve bağımsız yönetim kurulu üyeleri tarafından onaylanmayarak Genel Kurul onayına sunulacak ilişkili taraf işlemleri veya önemli nitelikte işlemler bulunmamaktadır.

Ortaklığımızca yöneticinin sorumluluklarını kendisinden beklenen özenle yerine getirmemesi ve görevini icra ederken yaptığı hata, ihmal veya

kusur nedeniyle kendisinden talep edilen zararları teminat kapsamına alan Yönetici Mali Mesuliyet Sigortası yaptırılmış olup, sigorta teminatı 25 milyon ABD dolarıdır.

5.3 Yönetim Kurulu'nda Oluşturulan Komitelerin Sayı, Yapı ve Bağımsızlığı

Yönetim Kurulu bünyesinde TTK ve SPK mevzuatı çerçevesinde aşağıdaki komiteler oluşturulmuştur. 2013 yılında Aday Gösterme Komitesi, Riskin Erken Saptanması Komitesi ve Ücret Komitesi oluşturulmamış olup, Kurumsal Yönetim Komitesinin bu görevleri de yerine getirmesi benimsenmiştir. Mali Denetim Komitesi ile Kurumsal Yönetim Komitesinin hangi üyelerden oluşacağı, Yönetim Kurulu tarafından belirlenerek kamuya açıklanmıştır. Komitelerin görev alanları ve çalışma esasları da Yönetim Kurulunca belirlenmiştir.

Türk Hava Yolları A.O. Kurumsal Yönetim Komitesi

Başkan: Mehmet Nuri Yazıcı
Üyeler: Mehmet Büyükekeşi, İsmail Gerçek

Doğrudan Yönetim Kurulu'na bağlı olarak çalışan Kurumsal Yönetim Komitesi, Ortaklığın uluslararası ölçekte kabul görmüş Kurumsal Yönetim İlkeleri'ne uyumu; yönetim kurulu üyeleri ve üst düzey yöneticilerin belirlenmesi, ücret, ödül ve performans değerlemesi ile kariyer planlaması; yatırımcı ilişkileri ve kamuyu aydınlatma konularında çalışmalar yapmak suretiyle Yönetim Kurulu'na destek verir ve yardımcı olur. Kurumsal Yönetim Komitesi, Ortaklığın performansını artırıcı yönetim uygulamalarının hayata geçirilmesinde, Ortaklığın oluşturduğu ve oluşturacağı sistem ve süreçleri gözden geçirir, değerlendirir ve önerilerde bulunur.

Türk Hava Yolları A.O. Mali Denetim Komitesi

Başkan: Muzaffer Akpınar
Üye: Prof. Dr. Mecit Eş

Doğrudan Yönetim Kurulu'na bağlı olarak çalışan Mali Denetim Komitesi, Şirket uygulamalarının ulusal ve uluslararası yasalara ve mevzuata uygunluğunu sağlamak, iş süreçlerini

denetim yoluyla iyileştirmek ve bilginin şeffaflığını sağlamak amacıyla yapılacak olan çalışmalarını koordine etmek suretiyle Yönetim Kurulu'na yardımcı olur. Mali Denetim Komitesi, her türlü iç ve bağımsız dış denetimin yeterli ve şeffaf bir biçimde yapılması için gerekli tüm tedbirlerin alınmasından ve Sermaye Piyasası Mevzuatı ile verilen görevlerin yürütülmesinden sorumludur. Mali Denetim Komitesi üyeleri Bağımsız Yönetim Kurulu Üyelerinden seçilmiştir.

5.4 Risk Yönetim ve İç Kontrol Mekanizması

Risk Yönetim Mekanizması

Rekabetin yüksek olduğu havacılık sektöründeki potansiyel risklerin kontrol altına alınması ve sürdürülebilir büyümenin sağlanması açısından Ortaklığın etkin bir risk yönetimi stratejisine sahip olması büyük önem arz etmektedir. Ortaklığımız bünyesinde özellikle akaryakıt ve karbon emisyonu fiyatı, faiz oranları, nakit akışı ve döviz kurlarında yaşanan dalgalanmalar ile karşı taraf riskinin minimum seviyelere indirilerek olası şoklara karşı makul derecede güvence sağlanması amacıyla Finansal Risk Yönetimi Müdürlüğü, Ortaklığımızın Finansal Risk Yönetimi stratejisini tesis ederek, Ortaklığımızın maruz kaldığı/kalabileceği Finansal Risklerin Yönetimine ilişkin gerekli çalışmaları yürütmektedir.

Bu bağlamda, öncelikli olarak Ortaklığın maruz kaldığı Finansal Riskler arasında akaryakıt fiyatı ile ilgili riskten korunma işlemlerine 2009 yılı Haziran ayı itibarıyla başlanmış, edinilen piyasa tecrübesi dahilinde yıllar itibarıyla kullanılan enstrüman sayısı artırılmıştır ve sürekli gelişen dinamik bir strateji dahilinde riskten korunma işlemlerine devam edilmektedir.

Ortaklığın faaliyet alanı dikkate alındığında, ciddi bir risk unsuru olduğu öngörülen döviz kuru dalgalanmalarının da etkisinin en aza indirgenmesi ve döviz kurları bazında planlanan ve gerçekleşen gelir ve gider arasında oluşması muhtemel farklardan doğacak risklerin kontrol altında tutulması amacıyla, mevcut nakde ait portföyün değerlendirilmesi hususu da dikkate alınarak döviz kurları için öncelikle doğal risk



yönetimini esas alan aktif bir döviz kuru politikası uygulanmaktadır. Bunun yanı sıra 2013 yılı Haziran ayında işlemlerine başlanan strateji ile döviz kurlarında yaşanabilecek olası ters hareketler sonucunda oluşabilecek söz konusu finansal riskin türev işlemler kullanılarak minimize edilmesi amaçlanmaktadır. Bu bağlamda, aylık periyotta güncellenen şirketin ileriye dönük nakit akım tahmin çalışması neticesinde EUR, USD ve TRY para birimleri bazında her ay için oluşması öngörülen pozisyonların tespit edilmesini takiben; söz konusu pozisyonların belirli bir kısmı için gelecek 24 aylık dönemde sabit ve tek bir kurdan EUR satılarak USD ve TRY alınmasını sağlamak amacıyla forward kontratlar kullanılarak tedricen finansal riskten korunma işlemleri gerçekleştirilmektedir.

Bunun yanı sıra, Karbon Emisyon Ticaret Sistemi uygulaması kapsamında Ortaklığımızın karbon emisyon yükümlülüğü belirlenmiş ve karbon emisyon riskinden korunmaya yönelik strateji oluşturularak ilgili işlemler yürütülmektedir.

İç Kontrol Mekanizması:

Ortaklığımız bünyesinde Ortaklığın faaliyetlerini, kurumsal yönetim, risk ve kontrol süreçlerinin etkinliğini sistematik ve disiplinli bir yaklaşımla denetlemek, bu süreçlerin verimli ve etkin çalışması konularında danışmanlık ve güvence hizmeti vermek; görüş ve önerilerde bulunmak üzere Teftiş Kurulu Başkanlığı bulunmaktadır

Teftiş Kurulu Başkanlığı bu itibarla;

- Ortaklık faaliyetlerinin mevzuata, Ortaklık iç düzenlemelerine, sözleşmelere, belirlenmiş strateji, politika ve hedeflere uygun yürütülmesi,
- İyi yönetim, iç kontrol ve risk süreçlerinin etkin yönetimi,
- Ortaklık kaynaklarının etkin ve verimli kullanılması,
- Verilerin güvenilir, tutarlı ve güncel olması,
- Birim ve süreçlerin sürekli iyileştirilmesi,
- Ortaklık hizmetlerinin, müşteri memnuniyetini en üst düzeyde sağlayacak niteliğe yükseilmesi,

- Denetimler sırasında edinilen bilgilerin kurumun gerekli alanlarına etkili bir şekilde iletilmesi,
 - Birimler arasında uyum ve koordinasyon sağlanması,
 - Kurum gelirlerinde ve varlıklarında kayba yol açabilecek hata, hile ve suistimallerin tespit edilip tedbir alınması
- konularında üst yönetime raporlama yaparak önerilerde bulunur ve raporlardaki bulgu ve önerilerin yerine getirilip getirilmediğinin takibini yapar.

5.5 Şirket'in Stratejik Hedefleri

Yönetim Kurulu Ortaklığımız yöneticilerince oluşturulan stratejik hedefleri onaylar, sürekli ve etkin bir şekilde hedeflere ulaşma derecesini, faaliyetleri ve geçmiş performansı gözden geçirir. Bunu yaparken her konuda uluslararası standartlara uyum sağlamaya çalışır ve gerektiği durumlarda gecikmeden ve sorun ortaya çıkmadan önce önlem alır. Ortaklığımızın Ana Sözleşmesinin 3. Maddesinde aşağıda belirtilen misyonu yer almaktadır.

- Ortaklığın uzun menzilli uçuş ağı (network) yapısını büyütür, küresel hava yolu şirketi kimliğini geliştirmek;
- Ortaklığın teknik bakım ünitesini, bölgesinde önemli bir teknik bakım üssü haline getirerek teknik bakım hizmetleri sağlayıcısı olma kimliğini/vasfını geliştirmek;
- Ortaklığın yer hizmetleri ve uçuş eğitimi dahil stratejik önemi olan her türlü sivil havacılık hizmeti alanında hizmet sağlayıcısı olma kimliğini geliştirmek;
- Ortaklığın yurt içi hava taşımacılığındaki lider konumunu muhafaza etmek;
- Ortaklığın yurt dışındaki imajını geliştirecek ve pazarlama imkanlarını yükseltecek şekilde kendi uçuş ağını tamamlayacak küresel bir hava yolu ittifakı ile işbirliğine girerek kesintisiz ve kaliteli uçuş hizmeti sunmasını sağlamak;
- İstanbul'u önemli bir uçuş merkezi (hub) haline getirmek.

Ayrıca, Sivil Hava Taşımacılığı (SHT) sektöründe Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin Bayrak Taşıyıcısı kimliğiyle; uçuş emniyeti, güvenilirliği, ürün yelpazesi, hizmet kalitesi ve rekabetçi konumu ile tercih edilen, Avrupa'nın önde gelen ve küresel ölçekte faal bir havayolu olmak.

Ortaklığımızın vizyonu;

- Sektör ortalamalarının üstünde büyüme trendinin sürdürülmesi,
- Sıfırlanmış kaza ve kırımı,
- Dünyada parmakla gösterilen hizmet anlayışı,
- Düşük maliyetli taşıyıcılara denk birim maliyetleri,
- Sektör ortalamalarının altında satış ve dağıtım giderleri,
- Rezervasyon, biletleme, ve uçağa biniş işlemlerini kendisi yapan sadık müşterileri,
- Kurumdan elde edeceği yararı yarattığı katma değerle orantılı olduğunu bilen ve kendini geliştiren personeli,
- Üyesi bulunduğu Star ittifakı ortaklarına iş yaratan ve onların sunduğu potansiyelden iş çıkaran ticari ataklığı,

ile hissedarlarının ve tüm menfaat sahiplerinin menfaatlerini birlikte gözeterek modern yönetim ilkelerini benimsemiş yönetimi ile belirginleşen bir havayolu olmaktadır.

5.6 Mali Haklar

Ortaklığımız Yönetim Kurulu Üyelerine ve üst düzey yöneticilere sağlanan her türlü hak, menfaat ve ücret ile bunların belirlenmesinde kullanılan kriterler ve ücretlendirme esasları Ortaklığımız Ücret Politikasında belirlenmiş olup, söz konusu politika kamuya açıklanmış ve internet sitemizde de yayınlanmaktadır. Kişi bazında açıklama yapılmamakla beraber Yönetim Kurulu - üst düzey yönetici ayrımına yer verilmektedir. Yönetim Kurulu üyelerinin ücretlerinin tespiti Genel Kurul toplantısında ayrı bir madde olarak yer alır. Hiçbir Yönetim Kurul Üyesi'nin Ortaklıktan herhangi bir kredi veya borç alması söz konusu değildir.

TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIğI VE BAğLI ORTAKLIKLARI

**31 Aralık 2013 Tarihinde Sona Eren
Hesap Dönemine Ait Konsolide Finansal
Tablolar ve Bağımsız Denetim Raporu**



**Akis Bağımsız Denetim ve Serbest
Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş.**
Kavacık Rüzgarlı Bahçe Mah.
Kavak Sok. No: 29
Beykoz 34805 İstanbul

Telephone +90 (216) 681 90 00
Fax +90 (216) 681 90 90
Internet www.kpmg.com.tr

Bağımsız Denetim Raporu

Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı Yönetim Kurulu'na

Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı ("Şirket") ve Bağılı Ortaklıkları'nın (birlikte "Grup" olarak anılacaktır) 31 Aralık 2013 tarihi itibarıyla hazırlanan ve ekte yer alan konsolide bilançosunu, aynı tarihte sona eren yıla ait konsolide kar veya zarar ve diğer kapsamlı gelir tablosunu, konsolide özkaynaklar değişim tablosunu ve konsolide nakit akış tablosunu, önemli muhasebe politikalarının özeti ve dipnotları denetlemiş bulunuyoruz.

Finansal Tablolarla İlgili Olarak Grup Yönetiminin Sorumluluğu

Grup yönetimi bu konsolide finansal tabloların Kamu Gözetimi Muhasebe ve Denetim Standartları Kurumu ("KGK") tarafından yayımlanan Türkiye Muhasebe Standartları'na ("TMS") uygun olarak hazırlanmasından ve gerçeğe uygun olarak sunumundan ve bunun için konsolide finansal tabloların usulsüzlük veya hatadan kaynaklanan önemli yanlışlıklar içermeyecek biçimde hazırlanmasını sağlamak amacıyla yönetim tarafından gerekli görülen iç kontrollerden sorumludur.

Bağımsız Denetim Kuruluşunun Sorumluluğu

Sorumluluğumuz, yaptığımız bağımsız denetime dayanarak bu konsolide finansal tablolar hakkında görüş bildirmektir. Bağımsız denetimimiz, Sermaye Piyasası Kurulu'na yayımlanan bağımsız denetim standartlarına uygun olarak gerçekleştirilmiştir. Bu standartlar etik ilkelere uyulmasını ve bağımsız denetimin, konsolide finansal tabloların gerçeğe doğru ve dürüst bir biçimde yansıtıp yansıtmadığı konusunda makul bir güvenceyi sağlamak üzere planlanarak yürütülmesini gerektirmektedir.

Bağımsız denetimimiz, konsolide finansal tablolardaki tutarlar ve dipnotlar ile ilgili bağımsız denetim kanıtı toplamak amacıyla, bağımsız denetim tekniklerinin kullanılmasını içermektedir. Bağımsız denetim tekniklerinin seçimi, konsolide finansal tabloların hata ve/veya hileden ve usulsüzlükten kaynaklanıp kaynaklanmadığı hususu da dahil olmak üzere önemli yanlışlık içerip içermediğine dair risk değerlendirmesini de kapsayacak şekilde, mesleki kanaatimize göre yapılmıştır. Bu risk değerlendirmesinde, Grup'un iç kontrol sistemi göz önünde bulundurulmuştur. Ancak, amacımız iç kontrol sisteminin etkinliği hakkında görüş vermek değil, bağımsız denetim tekniklerini koşullara uygun olarak tasarlamak amacıyla, Grup yönetimi tarafından hazırlanan konsolide finansal tablolar ile iç kontrol sistemi arasındaki ilişkiyi ortaya koymaktır. Bağımsız denetimimiz, ayrıca Grup yönetimi tarafından benimsenen muhasebe politikaları ile yapılan önemli muhasebe tahminlerinin ve konsolide finansal tabloların bir bütün olarak sunumunun uygunluğunun değerlendirilmesini içermektedir.

Bağımsız denetim sırasında temin ettiğimiz bağımsız denetim kanıtlarının, görüşümüzün oluşturulmasına yeterli ve uygun bir dayanak oluşturduğuna inanıyoruz.

Görüş

Görüşümüze göre, ilişikteki konsolide finansal tablolar, Grup'un 31 Aralık 2013 tarihi itibarıyla konsolide finansal durumunu, aynı tarihte sona eren yıla ait konsolide finansal performansını ve konsolide nakit akışlarını, TMS (Not 2) çerçevesinde doğru ve dürüst bir biçimde yansıtmaktadır.

Diğer Husus

Grup'un 31 Aralık 2012 tarihi itibarıyla ve aynı tarihte sonra eren yıla ait konsolide finansal tablolarının bağımsız denetimi başka bir bağımsız denetim kuruluşu tarafından yapılmıştır. Önceki bağımsız denetim kuruluşu, 14 Mart 2013 tarihli bağımsız denetim raporunda Grup'un, Not 2 ve Not 49'da belirtilen düzeltmeler ve sınıflamalar öncesinde Sermaye Piyasası Kurulu'na yayımlanan finansal raporlama standartlarına göre hazırlanan 31 Aralık 2012 tarihli konsolide finansal tablolar ile ilgili olarak olumlu görüş bildirmiştir.

Diğer İlgili Mevzuattan Kaynaklanan Bağımsız Denetçi Yükümlülükleri Hakkında Raporlar

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun ("TTK") 402. Maddesi uyarınca; Yönetim Kurulu tarafımıza denetim kapsamında istenen açıklamaları yapmış ve istenen belgeleri vermiştir, ayrıca Grup'un 1 Ocak - 31 Aralık 2013 hesap döneminde defter tutma düzeninin, kanun ile şirket esas sözleşmesinin finansal raporlamaya ilişkin hükümlerine uygun olmadığına dair önemli bir hususa rastlanmamıştır.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 378. Maddesine göre, pay senetleri borsada işlem gören şirketlerde, yönetim kurulu, şirketin varlığını, gelişmesini ve devamını tehlikeye düşüren sebeplerin erken teşhisi, bunun için gerekli önlemler ile çarelerin uygulanması ve riskin yönetilmesi amacıyla, uzman bir komite kurmak, sistemi çalıştırmak ve geliştirmekle yükümlüdür. Aynı kanunun 398. Maddesinin 4. fıkrasına göre, denetçinin, yönetim kurulunun şirketi tehdit eden veya edebilecek nitelikteki riskleri zamanında teşhis edebilmek ve risk yönetimini gerçekleştirebilmek için 378 inci maddede öngörülen sistemi ve yetkili komiteyi kurup kurmadığını, böyle bir sistem varsa bunun yapısı ile komitenin uygulamalarını açıklayan, esasları KGK tarafından belirlenecek, ayrı bir rapor düzenleyerek, denetim raporuyla birlikte, yönetim kuruluna sunması gerekmektedir. Şirket, söz konusu komiteyi ayrı bir komite olarak kurmamış olup, Kurumsal Yönetim Komitesinin bu görevleri yerine getirmesini benimsemiştir. Komite, 2013 yılına ilişkin Grup'un varlığını, gelişmesini tehlikeye düşüren sebeplerin erken teşhisi, bunun için gerekli önlemler ile çarelerin uygulanması ve riskin yönetilmesi amacına yönelik çalışmalarını, hazırladığı bir rapor ile Yönetim Kurulu'na sunmuştur. Denetimimiz, bu riskleri yönetmek için Grup Yönetimi'nin, gerçekleştirdiği faaliyetlerin operasyonel etkinliği ve yeterliliğini değerlendirmeyi kapsamamaktadır. Bilanço tarihi itibarıyla KGK tarafından henüz bu raporun esasları hakkında bir açıklama yapılmamıştır. Dolayısıyla bu konuya ilişkin ayrı bir rapor hazırlanmamıştır.

İstanbul, 6 Mart 2014 Akis Bağımsız Denetim ve
Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik Anonim Şirketi

Hatice Nesrin Tuncer, SMMM
Sorumlu Ortak, Başdenetçi



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI 31 ARALIK 2013 TARİHİ İTİBARIYLA KONSOLİDE BİLANÇO

(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

VARLIKLAR	Dipnot Referansları	Bağımsız	Bağımsız
		Denetimden Geçmiş 31 Aralık 2013	Denetimden Geçmiş (Yeniden düzenlenmiş) (*) 31 Aralık 2012
Dönen Varlıklar			
Nakit ve Nakit Benzerleri	6	1.338.983.835	1.355.542.536
Finansal Yatırımlar	7	42.774.034	476.958.794
Ticari Alacaklar			
- İlişkili Taraflardan Ticari Alacaklar	10	382.750	18.975.259
- İlişkili Olmayan Taraflardan Ticari Alacaklar	11	1.147.707.413	754.635.214
Diğer Alacaklar			
- İlişkili Taraflardan Diğer Alacaklar	10	4.087.847	8.531
- İlişkili Olmayan Taraflardan Diğer Alacaklar	13	1.376.697.906	755.052.298
Türev Araçlar	45	64.279.662	74.861.649
Stoklar	14	342.324.371	259.199.763
Peşin Ödenmiş Giderler	16	89.366.115	84.553.331
Cari Dönem Vergisiyle İlgili Varlıklar	41	16.507.184	19.666.261
Diğer Dönen Varlıklar	31	112.423.952	62.045.773
TOPLAM DÖNEN VARLIKLAR		4.535.535.069	3.861.499.409
Duran Varlıklar			
Finansal Yatırımlar	7	2.452.721	2.049.244
Diğer Alacaklar			
- İlişkili Olmayan Taraflardan Diğer Alacaklar	13	2.680.608.826	1.584.919.109
Özkaynak Yöntemiyle Değerlenen Yatırımlar	4	389.674.199	269.069.545
Yatırım Amaçlı Gayrimenkuller	17	76.320.000	57.985.000
Maddi Duran Varlıklar	18	17.162.416.670	12.693.339.589
Maddi Olmayan Duran Varlıklar			
- Diğer Maddi Olmayan Duran Varlıklar	19	81.851.159	51.183.767
- Şerefiye	20	58.240.802	-
Peşin Ödenmiş Giderler	16	412.242.181	237.886.052
TOPLAM DURAN VARLIKLAR		20.863.806.558	14.896.432.306
TOPLAM VARLIKLAR		25.399.341.627	18.757.931.715

(*) Yeniden düzenleme için Not.2'ye bakınız

Ekteki dipnotlar konsolide finansal tabloların parçasını oluştururlar.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI 31ARALIK 2013 TARİHİ İTİBARIYLA KONSOLİDE BİLANÇO



(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

KAYNAKLAR	Dipnot Referansları	Bağımsız Denetimden Geçmiş	Bağımsız Denetimden Geçmiş (Yeniden düzenlenmiş) (*)
		31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Kısa Vadeli Yükümlülükler			
Uzun Vadeli Borçlanmaların Kısa Vadeli Kısımları	8-21	1.188.220.823	866.011.394
Diğer Finansal Yükümlülükler	9	33.808.413	31.064.076
Ticari Borçlar			
- İlişkili Tarafalara Ticari Borçlar	10	374.606.410	215.000.995
- İlişkili Olmayan Tarafalara Ticari Borçlar	11	1.076.575.170	693.789.816
Çalışanlara Sağlanan Faydalar Kapsamında Borçlar	12	307.983.476	183.079.678
Diğer Borçlar			
- İlişkili Olmayan Tarafalara Diğer Borçlar	13	114.181.687	76.806.199
Türev Araçlar	45	233.949.090	161.636.622
Ertelenmiş Gelirler	16	46.629.988	41.819.652
Yolcu Uçuş Yükümlülükleri	30	2.562.506.267	1.668.475.819
Kısa Vadeli Karşılıklar			
- Çalışanlara Sağlanan Faydalara İlişkin Kısa Vadeli Karşılıklar	26	64.731.115	41.066.116
- Diğer Kısa Vadeli Karşılıklar	26	29.819.212	35.516.181
Diğer Kısa Vadeli Yükümlülükler	31	619.744.180	496.430.242
TOPLAM KISA VADELİ YÜKÜMLÜLÜKLER		6.652.755.831	4.510.696.790
Uzun Vadeli Yükümlülükler			
Uzun Vadeli Borçlanmalar	8-21	10.364.269.509	7.800.982.204
Ticari Borçlar			
- İlişkili Olmayan Tarafalara Ticari Borçlar		3.549.001	-
Diğer Borçlar			
- İlişkili Olmayan Tarafalara Diğer Borçlar	13	30.917.704	15.659.634
Ertelenmiş Gelirler	16	31.157.986	47.446.433
Uzun Vadeli Karşılıklar			
- Çalışanlara Sağlanan Faydalara İlişkin Uzun Vadeli Karşılıklar	28	(249.604.088)	(234.019.405)
Ertelenmiş Vergi Yükümlülüğü	41	1.104.597.152	744.083.660
TOPLAM UZUN VADELİ YÜKÜMLÜLÜKLER		11.784.095.440	8.842.191.336
Ana Ortaklığa Ait Özkaynaklar			
Ödenmiş Sermaye	32	1.380.000.000	1.200.000.000
Sermaye Düzeltmesi Farkları	32	1.123.808.032	1.123.808.032
Kar veya Zararda Yeniden Sınıflandırılmayacak Birikmiş DiğerKapsamlı Gelirler veya Giderler			
- Tanımlanmış Emeklilik Paylarındaki Aktüeryal Kayıplar	32	(6.986.903)	(26.997.551)
Kar veya Zararda Yeniden Sınıflandırılacak Birikmiş Diğer Kapsamlı Gelirler veya Giderler			
- Yabancı Para Çevrim Farkları	32	1.653.942.588	570.111.018
- Riskten Korunma Kayıpları	32	(101.206.786)	(45.384.871)
Kardan Ayrılan Kısıtlanmış Yedekler	32	59.372.762	39.326.341
Geçmiş Yıllar Karları	32	2.170.853.236	1.388.463.563
Net Dönem Karı	32	682.707.427	1.155.717.057
TOPLAM ÖZKAYNAKLAR		6.962.490.356	5.405.043.589
TOPLAM KAYNAKLAR		25.399.341.627	18.757.931.715

(*) Yeniden düzenleme için Not.2'ye bakınız

Ekteki dipnotlar konsolide finansal tabloların parçasını oluştururlar.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE KAR VEYA ZARAR VE DİĞER KAPSAMLI GELİR TABLOSU
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

	Dipnot Referansları	Bağımsız Denetimden Geçmiş	Bağımsız Denetimden Geçmiş (Yeniden düzenlenmiş) (*)
		1 Ocak-31 Aralık 2013	1 Ocak - 31 Aralık 2012
KAR VEYA ZARAR KISMI			
Hasılat	33	18.776.784.325	14.762.062.246
Satışların Maliyeti (-)	34	(15.304.655.417)	(11.716.974.068)
BRÜT KAR		3.472.128.908	3.045.088.178
Genel Yönetim Giderleri (-)	35	(434.976.154)	(371.529.589)
Pazarlama ve Satış Giderleri (-)	35	(1.947.304.294)	(1.588.790.893)
Esas Faaliyetlerden Diğer Gelirler	36	230.555.047	170.551.907
Esas Faaliyetlerden Diğer Giderler (-)	36	(80.372.043)	(115.962.720)
ESAS FAALİYET KARI		1.240.031.464	1.139.356.883
Yatırım Faaliyetlerinden Gelirler	37	131.813.063	488.674.809
Özkaynak Yöntemiyle Değerlenen Yatırımların Karlarından/Zararlarından Paylar	4	108.973.512	5.961.253
FİNANSMAN GELİRİ/GİDERİ ÖNCESİ FAALİYET KARI		1.480.818.039	1.633.992.945
Finansman Gelirleri	39	50.145.542	88.516.891
Finansman Giderleri (-)	39	(565.719.326)	(337.397.405)
SÜRDÜRÜLEN FAALİYETLER VERGİ ÖNCESİ KARI		965.244.255	1.385.112.431
Sürdürülen Faaliyetler Vergi Gideri		(282.536.828)	(229.395.374)
Dönem Vergi Gideri	41	-	(32.616.486)
Ertelenmiş Vergi Gideri	41	(282.536.828)	(196.778.888)
SÜRDÜRÜLEN FAALİYETLER DÖNEM KARI		682.707.427	1.155.717.057
DİĞER KAPSAMLI GELİRLER			
Kar veya Zararda Yeniden Sınıflandırılacaklar		1.028.009.655	(227.251.285)
Yabancı Para Çevrim Farkları		1.083.831.570	(228.479.860)
Nakit Akış Riskinden Korunma Kazançları / Kayıpları		(65.561.681)	5.980.432
Özkaynak Yöntemiyle Değerlenen Yatırımların Nakit Akış Riskinden Korunma Kazançları/Kayıpları		(4.215.713)	(4.444.713)
Diğer Kapsamlı Gelirlere İlişkin Vergi Gideri/Geliri		13.955.479	(307.144)
Kar veya Zararda Yeniden Sınıflandırılmayacaklar		20.010.648	(22.349.824)
Tanımlanmış Emeklilik Planlarındaki Aktüeryal Kazanç/Kayıplar		25.626.991	(26.922.256)
Özkaynak Yöntemiyle Değerlenen Yatırımların Tanımlanmış Emeklilik Planlarındaki Aktüeryal Kazanç/Kayıplar		(613.681)	(1.015.024)
Diğer Kapsamlı Gelirlere İlişkin Vergi Gideri/Geliri		(5.002.662)	5.587.456
DİĞER KAPSAMLI GELİR		1.048.020.303	(249.601.109)
TOPLAM KAPSAMLI GELİR		1.730.727.730	906.115.948
Pay Başına Kazanç (Kr)	42	0,49	0,84

(*) Yeniden düzenleme için Not.2'ye bakınız

Ekteki dipnotlar konsolide finansal tabloların parçasını oluştururlar.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE ÖZKAYNAKLAR DEĞİŞİM TABLOSU

(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)



	Kar veya Zararda Yeniden Sınıflandırılmayacak Birikmiş Diğer Kapsamlı Gelirler ve Giderler		Kar veya Zararda Yeniden Sınıflandırılmayacak Birikmiş Diğer Kapsamlı Gelirler ve Giderler		Birikmiş Karlar		Net Dönem Karı/(Zararı)	Özkaynaklar Toplamı	
	Ödenmiş Sermaye	Düzeltilmesi Farkları	Aktüeryal Kazanç/ (Kayıplar)	Para Çevrim Farkları	Yabancı Kurunma Kazanç/ (Kayıpları)	Kardan Ayrılan Kısıtlanmış Yedekler			Geçmiş Yıllar Karları/ (Zararları)
31 Aralık 2012 itibarıyla bakiyeleri	1.200.000.000	1.123.808.032	-	570.111.018	(45.384.871)	39.326.341	1.383.815.836	1.133.367.233	5.405.043.589
Muhasebe Politikalarındaki Değişikliklere İlişkin Düzeltmeler ^{ç)}	-	-	(26.997.551)	-	-	-	4.647.727	22.349.824	-
1 Ocak 2013 Tarihi İtibarıyla Yeniden Düzenlenmiş	1.200.000.000	1.123.808.032	(26.997.551)	570.111.018	(45.384.871)	39.326.341	1.388.463.563	1.155.717.057	5.405.043.589
Transferler	-	-	-	-	-	20.046.421	1.135.670.636	(1.155.717.057)	-
Bedelsiz Sermaye Artırımı	180.000.000	-	-	-	-	-	(180.000.000)	-	-
Ödenen Temettümler	-	-	-	-	-	-	(173.280.963)	-	(173.280.963)
Toplam Kapsamlı Gelir	-	-	20.010.648	1.083.831.570	(55.821.915)	-	-	682.707.427	1.730.727.730
31 Aralık 2013 bakiyeleri	1.380.000.000	1.123.808.032	(6.986.903)	1.653.942.588	(101.206.786)	59.372.762	2.170.853.236	682.707.427	6.962.490.356

^{ç)} Yeniden düzenleme için Not.2'ye bakınız

ΕΚΔΕΙΧΕΤΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΜΕΣΩ ΕΤΗΣΙΩΝ ΕΚΘΕΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΚΔΕΙΧΕΤΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2012 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE ÖZKAYNAKLAR DEĞİŞİM TABLOSU

(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

	Kar veya Zararda Yeniden Sınıflandırılmayacak Birikmiş Diğer Kapsamlı Gelirler ve Giderler		Kar veya Zararda Yeniden Sınıflandırılacak Birikmiş Diğer Kapsamlı Gelirler ve Giderler		Birikmiş Karlar		Net Dönem Karı/(Zararı)	Özkaynaklar Toplamı	
	Ödenmiş Sermaye	Sermaye Düzeltmesi Farkları	Tanımlanmış Emeklilik Planlarındaki Aktüeryal Kazanç/ (Kayıplar)	Yabancı Para Çevrim Farkları	Nakit Akış Riskinden Korunma Kazanç/ (Kayıpları)	Kardan Ayrılan Kısıtlanmış Yedekler			Geçmiş Yıllar Karları/ (Zararları)
31 Aralık 2011 itibarıyla bakiyeleri	1.200.000.000	1.123.808.032	-	798.590.878	(46.613.446)	39.326.341	1.365.299.204	18.516.632	4.498.927.641
Muhasebe Politikalarındaki Değişikliklere İlişkin Düzeltmeler ^(*)	-	-	(4.647.727)	-	-	-	-	-	4.647.727
1 Ocak 2012 Tarihi itibarıyla Yeniden Düzenlenmiş	1.200.000.000	1.123.808.032	(4.647.727)	798.590.878	(46.613.446)	39.326.341	1.365.299.204	23.164.359	4.498.927.641
Transferler	-	-	-	-	-	-	23.164.359	(23.164.359)	-
Toplam Kapsamlı Gelir	-	-	(22.349.824)	(228.479.860)	1.228.575	-	-	1.155.717.057	906.115.948
31 Aralık 2012 bakiyeleri	1.200.000.000	1.123.808.032	(26.997.551)	570.111.018	(45.384.871)	39.326.341	1.388.463.563	1.155.717.057	5.405.043.589

(*) Yeniden düzenleme için Not.2'ye bakınız

Ekteki dipnotlar konsolide finansal tabloların parçasını oluştururlar.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE NAKİT AKIŞ TABLOSU

(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)



Dipnot Referansları	Bağımsız Denetimden Geçmiş	Bağımsız Denetimden Geçmiş
	1 Ocak - 31 Aralık 2013	Yeniden Düzenlenmiş (*) 1 Ocak - 31 Aralık 2012
Vergi Öncesi Dönem Karı	965.244.255	1.385.112.431
Faaliyetlerde Elde Edilen Nakit Akımına Ulaşmak İçin Yapılan Düzeltmeler:		
Amortisman ve İtfâ Payları ile ilgili düzeltme	18-19 1.240.527.159	1.029.762.920
Kıdem Tazminatı Karşılığı ile ilgili düzeltme	28 34.408.148	60.507.343
Karşılıklar ile ilgili düzeltme ,net	26 18.890.248	37.546.895
Faiz Geliri ile ilgili düzeltme	37-39 (79.271.750)	(128.572.218)
Sabit Kıymet Satış Karı	37 (1.658.418)	(3.321.066)
ÖzkaynakYöntemiyle Değerlenen Yatırımların Karlarından/ Zararlarından Paylar	4 (108.973.512)	(5.961.253)
Faiz Gideri ile ilgili düzeltme	39 263.962.623	221.745.105
Hibe Kredilerdeki Değişim	(4.706.888)	(1.572.071)
Gerçekleşmemiş Kur Farkı Çevrim Farkları	210.351.868	26.671.522
Şüpheli Alacak Karşılığındaki Değişim,net	46 37.442.673	(2.649.923)
Yatırım Amaçlı Gayrimenkul Değer Artış	37 (7.242.401)	(6.333.810)
Türev Enstrüman Makul Değer Değişimi	39 44.471.986	(25.503.133)
Değer Düşüklüğü Karşılığı	37 -	(351.142.323)
İşletme Sermayesindeki Değişikliklerden Önceki Faaliyet Karı	2.613.445.991	2.236.290.419
Ticari Alacaklardaki Değişimle İlgili Düzeltmeler	(193.366.224)	(45.639.594)
Diğer Kısa ve Uzun Vadeli Alacaklardaki Değişimle İlgili Düzeltmeler	(2.872.430)	(397.691.391)
Stoklardaki Değişimle İlgili Düzeltmeler	(28.524.263)	(21.699.604)
Faaliyetlerle İlgili Diğer Alacaklardaki Değişimle İlgili Düzeltmeler	(640.438)	(8.267.025)
Diğer Duran Varlıklar ve Peşin Ödenmiş Giderlerindeki Değişim	(113.633.417)	30.294.489
Ticari Borçlardaki Değişimle İlgili Düzeltmeler	272.248.976	94.891.149
Faaliyetlerle İlgili Diğer Kısa ve Uzun Vadeli Borçlar, Ertilenmiş Gelirler ile Yükümlülüklerdeki Değişim	28.648.858	(63.771.342)
Kısa Vadeli Çalışanlara Sağlanan Faydalardaki Değişim	79.175.438	(97.151.900)
Yolcu Uçuş Yükümlülüklerindeki Artış Değişim	503.722.973	463.637.936
Faaliyetlerden Elde Edilen Nakit	3.158.205.464	2.318.435.821
Ödenen Kıdem Tazminatları	28 (28.139.267)	(25.874.633)
Ödenen Faizler	(272.577.511)	(226.630.375)
Ödenen Vergiler	41 (16.507.184)	(25.029.904)
Faaliyetlerden Elde Edilen Net Nakit	2.840.981.502	2.040.900.909
YATIRIM FAALİYETLERİNE İLİŞKİN NAKİT AKIMLARI		
Maddi ve Maddi Olmayan Varlık ve Yatırım Amaçlı Gayrimenkul Satışından Elde Edilen Nakit	38.199.601	38.384.180
Alınan Faiz	36.432.249	172.162.930
Maddi ve Maddi Olmayan Duran Varlık Alımı (*)	18-19 (1.092.367.554)	(759.657.869)
Uçak Alımı İçin Yapılan Nakdi Olarak Geri Alınacak Ön Ödemeler	(1.128.522.317)	(588.878.369)
Finansal Yatırımlardaki Değişim	513.555.407	(353.211.312)
İştirak Sermaye Artışına İlişkin Nakit Çıkışı	(1.721.250)	(9.603.468)
Alınan Temettü	21.500.000	-
Bağlı Ortaklıkların Edinimine İlişkin Nakit Çıkışları	(45.929.808)	-
Yatırım Faaliyetlerinde Kullanılan Net Nakit	(1.658.853.672)	(1.500.803.908)
FİNANSMAN FAALİYETLERİNE İLİŞKİN NAKİT AKIMLARI		
Finansal Kiralama Sözleşmelerinden Kaynaklanan Borç Ödemelerine İlişkin Nakit Çıkışları	(1.022.387.330)	(762.001.461)
Diğer Finansal ve Türev Araç Yükümlülüklerindeki Değişim	(3.018.238)	27.922.286
Ödenen Temettüler	(173.280.963)	-
Finansman Faaliyetlerinden Kullanılan Net Nakit	(1.198.686.531)	(734.079.175)
NAKİT VE NAKİT BENZERLERİNDEKİ NET ARTIŞ	(16.558.701)	(193.982.174)
DÖNEM BAŞINDAKİ NAKİT VE NAKİT BENZERLERİ	1.355.542.536	1.549.524.710
DÖNEM SONUNDAKİ NAKİT VE NAKİT BENZERLERİ	1.338.983.835	1.355.542.536

(*) Yeniden düzenleme için Not.2'ye bakınız

(**) 31 Aralık 2013 tarihinde sona eren dönemde 2.946.630.801 TL'lik maddi ve maddi olmayan duran varlık alımının 1.854.263.247 TL'lik kısmı finansal kiralama yöntemi ile yapılmıştır (31 Aralık 2012: 2.643.648.484 TL'lik maddi ve maddi olmayan duran varlık alımının 1.883.990.615 TL'lik kısmı finansal kiralama yöntemi ile yapılmıştır.)

Ekteki dipnotlar konsolide finansal tabloların parçasını oluştururlar.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

1. GRUP'UN ORGANİZASYONU VE FAALİYET KONUSU

Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı ("Şirket" veya "THY") 1933 yılında Türkiye'de kurulmuştur. 31 Aralık 2013 ve 31 Aralık 2012 tarihleri itibariyle Şirket'in hissedarları ve hisse dağılımı aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı	% 49,12	% 49,12
Diğer (Halka Açık Kısım)	% 50,88	% 50,88
Toplam	% 100,00	% 100,00

31 Aralık 2013 tarihi itibariyle Şirket ile Bağlı Ortaklıklarında (hep birlikte "Grup") çalışan toplam personel sayısı 23.160'tır (31 Aralık 2012: 19.109). 31 Aralık 2013 ve 2012 tarihlerinde sona eren hesap dönemleri içinde çalışan ortalama personel sayısı sırasıyla 21.032 ve 18.789'dur. Şirket, Türkiye'de kayıtlı olup merkez adresi aşağıdaki gibidir:

Türk Hava Yolları A.O. Genel Yönetim Binası, Atatürk Havalimanı, 34149 Yeşilköy İSTANBUL.

Şirketin hisse senetleri 1990 yılından itibaren Borsa İstanbul'da işlem görmektedir.

Grup yönetimi, bölümlere tahsis edilecek kaynaklara ilişkin kararların alınması ve bölümlerin performansının değerlendirilmesi amacıyla sonuçları ve faaliyetleri hava taşımacılığı ve uçak teknik bakım hizmetleri bazında incelemektedir. Her bir iş koluna mensup şirketleri Grup'un uymakla yükümlü olduğu muhasebe politikalarına uygun mali tablo hazırlamaktadırlar. Grup'un ana iş kollarının faaliyet konuları aşağıdaki şekilde özetlenebilir:

Hava Taşımacılığı ("Havacılık")

Şirket'in ana faaliyet konusu yurt içi ve yurt dışında yolcu ve kargo hava taşımacılığı yapmaktır.

Teknik Bakım Hizmetleri ("Teknik")

Teknik bölümün ana faaliyet konusu, sivil havacılık sektöründe bakım onarım hizmeti ve her tür teknik ve altyapı desteği vermektir.

Bağlı Ortaklıklar ve Müşterek Yönetime Tabi Ortaklıklar

31 Aralık 2013 ve 31 Aralık 2012 tarihleri itibariyle Şirket'in Bağlı Ortaklıkları ve ortaklık oranları aşağıda gösterilmiştir:

Şirket ünvanı	Faaliyet konusu	Ortaklık Oranı		Kayıtlı olduğu ülke
		31 Aralık 2013	31 Aralık 2012	
THY Teknik A.Ş. (THY Teknik)	Teknik Bakım	100%	100%	Türkiye
THY Habom A. Ş. (THY Habom) ^(*)	Teknik Bakım	100%	-	Türkiye
Habom Havacılık Bakım Onarım ve Modifikasyon A.Ş. (HABOM) ^(*)	Teknik Bakım	-	100%	Türkiye
THY Aydın Çıldır Havalimanı İşletme A.Ş. (THY Aydın Çıldır)	Havaalanı İşletme	100%	100%	Türkiye

^(*) Bakınız Not 3



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)



1. GRUP'UN ORGANİZASYONU VE FAALİYET KONUSU (Devamı)

Bağlı Ortaklıklar ve Müşterek Yönetime Tabi Ortaklıklar (Devamı)

31 Aralık 2013 ve 31 Aralık 2012 tarihleri itibarıyla iş ortaklıkları ve ortaklık oranları aşağıda gösterilmiştir:

Şirketin Ünvanı	Şirketin ve Faaliyetin Yeri	Ortaklık Oranı (*)	Sahip Olunan Oy Hakkı (*)	Ana Faaliyet Konusu
Güneş Ekspres Havacılık A.Ş. (Sun Express)	Türkiye	%50	%50	Hava Taşımacılığı
THY DO&CO İkrâm Hizmetleri A.Ş. (Turkish DO&CO)	Türkiye	%50	%50	İkrâm Hizmetleri
P&W T.T. Uçak Bakım Merkezi Ltd. Şti. (TEC)	Türkiye	%49	%49	Teknik Bakım
TGS Yer Hizmetleri A.Ş. (TGS)	Türkiye	%50	%50	Yer Hizmetleri
THY OPET Havacılık Yakıtları A.Ş. (THY Opet)	Türkiye	%50	%50	Havacılık Yakıtları
Goodrich Thy Teknik Servis Merkezi Ltd. Şti. (Goodrich)	Türkiye	%40	%40	Teknik Bakım
Uçak Koltuk Sanayi ve Ticaret A.Ş. (Uçak Koltuk)	Türkiye	%50	%50	Uçak Kabin İçi Ürünleri
TCI Kabin İçi Sistemleri San ve Tic. A.Ş. (TCI)	Türkiye	%51	%51	Uçak Kabin İçi Ürünleri
Türkbine Teknik Gaz Türbinleri Bakım Onarım A.Ş. (Türkbine Teknik)	Türkiye	%50	%50	Gaz Türbinleri Bakım Hizmeti

(*) Ortaklık oranı ve sahip olunan oy hakkı 2013 ve 2012 yılları için aynıdır.

2. FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR

2.1 Sunuma İlişkin Temel Esaslar

Finansal Tabloların Hazırlanış Şekli

31 Aralık 2013 tarihi itibarıyla konsolide finansal tablo ve dipnotları Sermaye Piyasası Kurulu'nun ("SPK") 13 Haziran 2013 tarih ve 28676 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Seri:II,14.1 no'lu "Sermaye Piyasasında Finansal Raporlamaya İlişkin Esaslar Tebliği" ("Tebliğ") hükümlerine uygun olarak hazırlanmıştır.

Ayrıca konsolide finansal tablolar ve dipnotlar SPK tarafından 7 Haziran 2013 tarihli duyuru ile açıklanan formatlara uygun olarak sunulmuştur. Cari dönemde Grup SPK'nın 7 Haziran 2013 tarihli açıklanan formatına uyum sağlamak amacıyla önceki dönem konsolide finansal tablolarında bazı sınıflamalar yapmıştır. (Not:49)

Yüksek enflasyon dönemlerinde finansal tabloların düzeltilmesi

SPK'nın 17 Mart 2005 tarih ve 11/367 sayılı kararı uyarınca, Türkiye'de faaliyette bulunan ve SPK Muhasebe Standartları'na (UMS/ UFRS uygulamasını benimseyenler dahil) uygun olarak finansal tablo hazırlayan şirketler için geçerli olmak üzere enflasyon muhasebesi uygulamasına son verilmiştir. Buna istinaden, 1 Ocak 2005 tarihinden itibaren 29 No'lu "Yüksek Enflasyonlu Ekonomilerde Finansal Raporlama" Standardı ("TMS 29") uygulanmamıştır.

Ölçüm Esasları

Gerçeğe uygun değeri üzerinden gösterilen yatırım amaçlı gayrimenkuller ve bazı finansal araçlar dışında finansal tablolar tarihi maliyet esasına göre hazırlanmaktadır. Gerçeğe uygun ölçümünde kullanılan yöntemler ayrıca Not:2.5.8'de ve Not:2.5.14'te belirtilmiştir.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI 31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR (TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

2. FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR (Devamı)

Fonksiyonel ve Raporlama Para Birimi

Geçerli para birimi

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

Sunum para birimine çevrim

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

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

Konsolidasyon Esasları

a) Konsolide finansal tablolar, aşağıda (b) paragrafında yer alan hususlar kapsamında, ana ortaklık olan THY ile bağlı ortaklıklar ve iş ortaklarının mali tablolarını içermektedir. Gerekli olması halinde, Grup'un izlediği muhasebe politikalarıyla aynı olması amacıyla bağlı ortaklıkların finansal tablolarında muhasebe politikalarıyla ilgili düzeltmeler yapılmıştır. Tüm grup içi işlemler, bakiyeler, gelir ve giderler konsolidasyonda elimine edilmiştir.

b) Şirket'in dokuz adet İş Ortaklığı vardır (Not:1). Şirket'in İş Ortaklıkları, stratejik, finansman ve işletme politikası kararlarının Grup'un ve diğer tarafların oybirliği ile kararını gerektiren müşterek kontrole tabi ekonomik faaliyetlerdir. Şirket tarafından müşterek kontrol edilen bu işletmeler, özkaynaktan pay alma yöntemiyle muhasebeleşmektedir.

Özkaynak yöntemine göre konsolide bilançoda İş Ortaklıkları, maliyet bedelinin İş Ortaklığının net varlıklarındaki edinim sonrası dönemde oluşan değişimdeki Grup'un payı kadar düzeltilmesi sonucu bulunan tutardan İş Ortaklığında oluşan herhangi bir değer düşüklüğünün düşülmesi neticesinde elde edilen tutar üzerinden gösterilir. İş Ortaklığının, Grup'un İş Ortaklığındaki payını (özünde Grup'un iştirakteki net yatırımının bir parçasını oluşturan herhangi bir uzun vadeli yatırımı da içeren) aşan zararları kayıtlara alınmaz.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)



2. FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR (Devamı)

İşletme Birleşmeleri

İşletme birleşmeleri, kontrolün Grup'a transfer olduğu tarih olan birleşme tarihinde satın alma metodu kullanılarak muhasebeleştirilir. Kontrol, Grup'un bir işletmenin faaliyetlerinden fayda sağlamak amacıyla söz konusu işletmenin finansal ve faaliyet politikalarını yönetme gücünü ifade eder. Kontrol değerlendirilirken ifa edilebilir potansiyel oy hakları Grup tarafından dikkate alınmaktadır.

Grup satın alma tarihindeki şerefiyeyi aşağıdaki şekilde ölçmektedir:

- Satın alma bedelinin gerçeğe uygun değeri; artı
- İşletme birleşmelerinde edinilen işletme üzerindeki kontrol gücü olmayan payların kayıtlı değeri; artı
- Eğer işletme birleşmesi birden çok seferde gerçekleştiriliyorsa edinen işletmenin daha önceden elde tuttuğu edinilen işletmedeki özkaynak payının birleşme tarihindeki gerçeğe uygun değeri; eksi
- Tanımlanabilir edinilen varlık ve varsayılan yükümlülüklerin muhasebeleştirilen net değeri (genelde gerçeğe uygun değeri).

Eğer yapılan değerlemede negatif bir sonuca ulaşırsa, pazarlık satın alımı doğrudan kar veya zararda muhasebeleştirilir.

Satın alma bedeli var olan ilişkilerin kurulmasıyla ilgili tutarları içermez. Bu tutarlar genelde kar veya zararda muhasebeleştirilir.

İşletme birleşmesiyle bağlantılı olarak Grup'un katlandığı, borçlanma senetleri veya pay senedine dayalı menkul kıymetler ihraçlarıyla ilişkili giderler dışındaki işlem maliyetleri tahakkuk ettiğinde giderleştirilir.

2.2 TMS'ye Uygunluk Beyanı

Şirket ve bağlı ortaklıkları, yasal defterlerini ve kanuni finansal tablolarını Türk Ticaret Kanunu ("TTK") ve vergi mevzuatınca belirlenen muhasebe ilkelerine uygun olarak tutmakta ve hazırlamaktadır.

İlişikteki konsolide finansal tablolar Sermaye Piyasası Kurulu'nun ("SPK") 13 Haziran 2013 tarih ve 28676 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Seri II, 14.1 No'lu "Sermaye Piyasasında Finansal Raporlamaya İlişkin Esaslar Tebliği" ("Tebliğ") hükümleri uyarınca Kamu Gözetimi Muhasebe ve Denetim Standartları Kurumu ("KGGK") tarafından yayımlanan ve yürürlüğe girmiş olan Türkiye Muhasebe Standartları'na ("TMS") uygun olarak hazırlanmıştır. TMS; Türkiye Muhasebe Standartları, Türkiye Finansal Raporlama Standartları ("TFRS") ile bunlara ilişkin ek ve yorumlardan oluşmaktadır.

31 Aralık 2013 tarihine ait konsolide finansal tablolar, Yönetim Kurulu tarafından 6 Mart 2014 tarihinde onaylanmış ve yayımlanması için yetki verilmiştir. Genel Kurul'un ve ilgili düzenleyici kuruluşların finansal tabloları değiştirme yetkisi bulunmaktadır.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

2. FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR (Devamı)

2.3 Muhasebe Politikalarında Değişiklikler

Türkiye Muhasebe Standardı 19 ("TMS 19"), Çalışanlara Sağlanan Faydalar, 1 Ocak 2013 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere yeniden düzenlenmiştir. Buna göre, kıdem tazminatı karşılıklarına ilişkin aktüeryal kazanç/kaybın diğer kapsamlı gelir altında yansıtılması gerekmektedir.

Grup, 31 Aralık 2012 tarihine kadar kıdem tazminatı karşılıklarına ilişkin aktüeryal kazancı/kaybı kar veya zararda muhasebeleştirmiştir. Grup, ilgili standardın yeniden düzenlenmesi sebebiyle muhasebe politikasındaki söz konusu değişikliği standardın belirlediği şekilde geçmişe dönük olarak uygulamış ve bu doğrultuda önceki dönemlerde konsolide kar veya zarar ve diğer kapsamlı gelir tablosunda raporlanmış aktüeryal kar/zararlar, kar veya zarardan çıkarılıp özkaynaklar altında "Tanımlanmış Emeklilik Planlarındaki Aktüeryal Kayıplar" olarak raporlanmak suretiyle yeniden düzeltilmiştir. Bu değişiklik sonucunda 31 Aralık 2012 tarihi itibarıyla geçmiş yıl kar / zararları 4.647.727 TL ve bu döneme ait konsolide net kar 22.349.824 TL tutarında artmıştır.

Bu değişiklik sonucunda, 31 Aralık 2012 tarihinde sona eren hesap dönemine ilişkin konsolide kar veya zarar ve diğer kapsamlı gelir tablosunda 'Satışların Maliyetinden' 19.653.247 TL, 'Genel Yönetim Giderlerinden' 2.692.225 TL, 'Pazarlama ve Satış Giderlerinden' 4.576.784 TL, 'Özkaynak Yöntemiyle Değerlenen Yatırımların Kar/Zarar Paylarından' 812.019 TL olmak üzere toplam 27.734.275 TL ile 'Ertelenmiş Vergi Gelirleri' etkisi 5.384.451 TL olmak üzere toplam 22.349.824 TL Net Dönem Kar/Zararından, Geçmiş Yıl Zararlarından ise 4.647.727 TL Özkaynaklar içerisinde "Tanımlanmış Emeklilik Planlarındaki Aktüeryal Kayıplar" altında gösterilmiştir.

Ayrıca bu değişiklik sonucunda 31 Aralık 2012 tarihinde sona eren hesap dönemine ait Hisse Başına Kazanç 0,02 Kr artmıştır.

2.4 Muhasebe Tahminlerindeki Değişiklikler ve Hatalar

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

Tespit edilen önemli muhasebe hataları, geriye dönük olarak uygulanır ve önceki dönem finansal tabloları yeniden düzenlenir.

31 Aralık 2013 tarihli konsolide finansal durum tabloları hazırlanırken, 31 Aralık 2012 tarihinde sona eren yıla ait finansal tablolarda uygulanan önemli tahmin ve varsayımların ayrıları uygulanmıştır.

2.5 Önemli Muhasebe Politikalarının Özeti

2.5.1 Hasılat

Hizmet Sunumu:

Gelirler, tahsil edilmiş veya edilecek olan alacak tutarının gerçeğe uygun değeri üzerinden ölçülür. Yolcu ve kargo taşıma gelirleri, taşıma hizmeti tamamlandığında faaliyet geliri olarak kaydedilmektedir. Satılan ancak henüz kullanılmayan (uçulmayan) biletler, yolcu uçuş yükümlülüğü olarak kaydedilmektedir.

Grup tarihsel istatistikler kullanarak uçulmayan ve geçerliliğini yitirmiş biletler hakkında tahmini hesaplamalar yapabilmektedir. Kullanılmayacağı tahmin edilen biletler, faaliyet geliri içerisinde kaydedilmiştir. Yolcu gelirlerine ilişkin olarak acentelere verilecek komisyonlar taşımacılık hizmeti gerçekleştiğinde gider olarak kaydedilmektedir.

Teknik bakım ve onarım desteği hizmetleri, hizmetlerin verilmesini müteakip olarak düzenlenen faturalara istinaden tahakkuk yolu ile kayıtlara alınmaktadır.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)



2. FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR (Devamı)

2.5 Önemli Muhasebe Politikalarının Özeti (Devamı)

2.5.1 Hasılat (Devamı)

Temettü ve Faiz Geliri

Faiz geliri, kalan anapara bakiyesi ile beklenen ömrü boyunca ilgili finansal varlıktan elde edilecek tahmini nakit girişlerini söz konusu varlığın kayıtlı değerine indirgeyen efektif faiz oranı nispetinde ilgili dönemde tahakkuk ettirilir.

Hisse senedi yatırımlarından elde edilen temettü geliri, hissedarların temettü alma hakkı doğduğu zaman kayda alınır.

2.5.2 Stoklar

Stoklar, maliyetin ya da net gerçekleşebilir değer 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 gerçekleşebilir değer, olağan ticari faaliyet içerisinde oluşan tahmini satış fiyatından tahmini tamamlanma maliyeti ve satışı gerçekleştirmek için yüklenilmesi gereken tahmini maliyetlerin toplamının indirilmesiyle elde edilir.

2.5.3 Maddi Duran Varlıklar

Maddi duran varlıklar, maliyet değerlerinden birikmiş amortisman ve birikmiş değer düşüklükleri düşüldükten sonraki tutar üzerinden gösterilirler.

Kiralama veya idari amaçlı ya da halihazırda belirlenmemiş olan diğer amaçlar doğrultusunda inşa edilme aşamasındaki varlıklar, maliyet değerlerinden varsa değer düşüklüğü kaybı düşülerek gösterilirler. Maliyete yasal harçlar da dahil edilir. Kullanıma ve satışa hazır hale getirilmesi önemli ölçüde zaman isteyen varlıklar söz konusu olduğunda borçlanma maliyetleri aktifleştirilir. Bu tür varlıklar, diğer sabit varlıklar için kullanılan amortisman yönteminde olduğu gibi, kullanıma hazır olduklarında amortisman tabi tutulurlar.

Arazi ve yapılmakta olan yatırımlar dışında, maddi duran varlıkların maliyet tutarları, beklenen faydalı ömürlerine göre doğrusal amortisman yöntemi kullanılarak amortisman tabi tutulur. Beklenen faydalı ömür, kalıntı değer ve amortisman yöntemi, tahminlerde ortaya çıkan değişikliklerin olası etkileri için her yıl gözden geçirilir ve tahminlerde bir değişiklik varsa ileriye dönük olarak muhasebeleştirilir.

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

Grup, doğrudan satın almayla veya finansal kiralama ile edinilen uçaklarının maliyetlerini uçak gövdesinin ve motorlarının yapılacak büyük bakımlar sırasında yenilenecek olan önemli kısımlarını dikkate alarak gövde, gövde büyük bakım, motor ve motor büyük bakım olacak şekilde parçalara ayırmaktadır. Gövde büyük bakım ve motor büyük bakım parçaları bir sonraki bakıma kadar olan süre veya uçağın kalan ömrünün düşük olanı üzerinden amortisman tabi tutulmaktadır. Takip eden büyük gövde ve motor bakımları da gerçekleştiğinde aktifleştirilerek, bir sonraki bakıma kadar olan süre veya uçağın kalan ömrünün kısa olanı üzerinden amortisman tabi tutulmaktadır.

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 zarara dahil edilir.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

2. FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR (Devamı)

2.5 Önemli Muhasebe Politikalarının Özeti (Devamı)

2.5.3 Maddi Duran Varlıklar (Devamı)

Maddi varlıkların faydalı ömürleri ve kalıntı değerleri aşağıda belirtilmiştir:

	Faydalı Ömür (yıl)	Kalıntı değer
- Binalar	25-50	-
- Uçak gövde ve motorları	15-20	%10-30
- Kargo uçakları gövde ve motorları	30	% 10
- Gövde büyük bakım	6	-
- Motor büyük bakım	3-8	-
- Komponentler	7	-
- Tamir edilebilen yedek parçalar	3-7	-
- Simülatörler	10-20	%10
- Makina ve ekipmanlar	3-15	-
- Döşeme ve demirbaşlar	3-15	-
- Taşıtlar	4-7	-
- Diğer maddi varlıklar	4-15	-
- Özel maliyetler	Kira süresi /5 yıl	-

2.5.4 Kiralama İşlemleri

Mülkiyete ait risk ve kazanımların önemli bir kısmının kiracıya ait olduğu kiralama işlemleri, finansal kiralama olarak sınıflandırılırken diğer kiralamalar faaliyet kiralaması olarak sınıflandırılır.

Finansal kiralama ile elde edilen varlıklar, kiralama tarihindeki varlığın makul değeri, ya da asgari kira ödemelerinin bugünkü değerinden düşük olanı kullanılarak aktifleştirilir. Kiralayana karşı olan yükümlülük, konsolide bilançoda finansal kiralama yükümlülüğü olarak gösterilir.

Finansal kiralama ödemeleri, finansman gideri ve finansal kiralama yükümlülüğündeki azalışı sağlayan ana para ödemesi olarak ikiye ayrılır ve böylelikle borcun geri kalan ana para bakiyesi üzerinden sabit bir oranda faiz hesaplanmasını sağlar. Finansal giderler kar veya zarara kaydedilir. Koşullu kiralar oluştuğu dönemde gider olarak kaydedilir.

Faaliyet kiralamaları için yapılan ödemeler (kiralayandan kira işleminin gerçekleşebilmesi için alınan veya alınacak olan teşvikler de kira dönemi boyunca doğrusal yöntem ile kar veya zarara kaydedilir), kira dönemi boyunca doğrusal yöntem ile kar veya zarara kaydedilir. Faaliyet kiralamaları altındaki koşullu kiralar oluştuğu dönemde gider olarak kaydedilir.

2.5.5 Maddi Olmayan Duran Varlıklar

Maddi olmayan duran varlıklar, iktisap edilmiş hakları, bilgi sistemlerini ve bilgisayar yazılımlarını içermektedir. Maddi olmayan varlıklar, maliyet değerlerinden, birikmiş amortisman düşüldükten sonraki net değeri ile belirtilir. Diğer maddi olmayan varlıklar ise faydalı ömürleri olan 5 yıl boyunca doğrusal amortisman yöntemi kullanılarak amortisman tabi tutulmaktadır. Slot hakları ise; süre konusunda herhangi bir sınırlandırma olmadığından dolayı, sınırsız yararlı ömre sahip maddi olmayan duran varlık kapsamında değerlendirilmiştir.

Şerefiye

Bağlı ortaklık edinimlerinden doğan şerefiye, maddi olmayan duran varlıklar içerisinde gösterilir. Şerefiyenin ilk kaydı ile ilgili bilgi için dipnot 2.1'e bakınız.

Sonraki ölçüm

Şerefiye, maliyet değerinden kalıcı değer kayıpları düşülerek ölçülür.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)



2. FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR (Devamı)

2.5 Önemli Muhasebe Politikalarının Özeti (Devamı)

2.5.6 Varlıklarda Değer Düşüklüğü

Grup, ilgili bilanço tarihinde, bir varlığa ilişkin değer kaybının olduğuna dair herhangi bir gösterge olup olmadığını değerlendirir. Eğer böyle bir gösterge mevcutsa, o varlığın geri kazanılabilir tutarı tahmin edilir. Eğer söz konusu varlığın veya o varlığa ait nakit üreten herhangi bir biriminin kayıtlı değeri, kullanım veya satış yoluyla geri kazanılacak tutarından yüksekse değer düşüklüğü meydana gelmiştir. Geri kazanılabilir tutar varlığın net satış fiyatı ile kullanım değerinden yüksek olanı seçilerek bulunur. Kullanım değeri, bir varlığın sürekli kullanımından ve faydalı ömrü sonunda elden çıkarılmasından elde edilmesi beklenen nakit akımlarının tahmin edilen bugünkü değeridir. Değer düşüklüğü kayıpları konsolide kar veya zararda muhasebeleştirilir.

Bir varlıkta oluşan değer düşüklüğü kaybı, o varlığın geri kazanılabilir tutarındaki müteakip artışın, değer düşüklüğünün kayıtlara alınmalarını izleyen dönemlerde ortaya çıkan bir olayla ilişkilendirilebilmesi durumunda daha önce değer düşüklüğü ayrılan tutarı geçmeyecek ve varlığın hiç değer düşüklüğü muhasebeleştirilmemiş şekilde amortismanına tabi tutulmaya devam edilerek bulunacak net defter değerini arttırmayacak şekilde geri çevrilir ve gelir olarak konsolide finansal tablolara yansıtılır.

Grup, değer düşüklüğü testi yapılacak en alt seviye nakit yaratan birim olarak topluca uçaklarını, yedek motorlarını ve simülatörlerini ("Uçaklar") belirlemiştir ve değer düşüklüğü hesaplaması Uçaklar için toplu bazda yapılmaktadır. Grup, uçakların net defter değerlerinin geri kazanılabilir değerlerini aşır aşmadığını kontrol ederken, geri kazanılabilir değer tespitinde kullanım değeri ile satış masrafları düşülmüş ABD Doları net satış fiyatlarının yüksek olanını kullanmaktadır. Uçaklar için net satış fiyatı, uluslararası ikinci el uçak fiyat kataloglarına göre tespit edilmektedir.

Net defter değerleri ile geri kazanılabilir değerler arasındaki farktaki dönemsel değişimler esas faaliyetlerden diğer gelir/gider grubu altında değer düşüş karşılığındaki azalma/artma olarak kaydedilmektedir.

2.5.7 Borçlanma Maliyetleri

Kullanıma ve satışa hazır hale getirilmesi önemli ölçüde zaman isteyen varlıklar (özellikli varlıklar) söz konusu olduğunda, satın alınması, yapımı veya üretimi ile doğrudan ilişkilendirilen borçlanma maliyetleri, ilgili varlık kullanıma veya satışa hazır hale getirilene kadar varlığın maliyetine dahil edilmektedir. Diğer tüm borçlanma maliyetleri, oluştuğu dönemde kar veya zararda kaydedilmektedir.

2.5.8 Finansal Araçlar

Finansal varlık ve borçlar, Grup'un bu finansal araçlara hukuki olarak taraf olması durumunda Grup'un konsolide finansal tablolarında yer alır.

(a) Finansal Varlıklar

Finansal yatırımlar, gerçeğe uygun değer farkı kar veya zarara yansıtılan ve gerçeğe uygun değerinden kayıtlara alınan finansal varlıklar haricinde kayıtlara gerçeğe uygun piyasa değerinden alım işlemiyle doğrudan ilişkili harcamalar düşüldükten sonra alınır.

Yatırımlar, yatırım araçlarının ilgili piyasa tarafından belirlenen süreye uygun olarak teslimatı koşulunu taşıyan bir kontrata bağlı olan ticari işlem tarihinde kayıtlara alınır veya kayıtlardan çıkarılır.

Finansal varlıklar "gerçeğe uygun değer farkı kar veya zarara yansıtılan finansal varlıklar", "vadesine kadar elde tutulacak yatırımlar", "satılmaya hazır finansal varlıklar" ve "kredi ve alacaklar" olarak sınıflandırılır. Sınıflandırma, finansal varlıkların niteliğine ve amacına bağlı olarak yapılır ve ilk muhasebeleştirme sırasında belirlenir.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

2. FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR (Devamı)

2.5 Önemli Muhasebe Politikalarının Özeti (Devamı)

2.5.8 Finansal Araçlar (Devamı)

Gerçeğe uygun değer farkı kar veya zarara yansıtılan finansal varlıklar

Grup'un finansal varlığı elde etmesinin başlıca amacının yakın bir tarihte varlığı elden çıkarma olması, finansal varlığın Grup'un hep birlikte yönettiği ve kısa vadede oluşan karların hemen realize edildiği tanımlanmış bir finansal araç portföyünün bir parçasını oluşturması ve finansal riske karşı etkili bir koruma aracı olarak belirlenmeyen tüm türev ürünlerinde söz konusu finansal varlıklar gerçeğe uygun değer farkı kar veya zarara yansıtılan finansal varlıklar olarak sınıflandırılır.

Gerçeğe uygun değer farkı kar veya zarara yansıtılan finansal varlıkların, gerçeğe uygun değerleriyle değerlendirilmesi sonucu oluşan kazanç ya da kayıp, kar/zararda muhasebeleştirilir. Kar/zarar içinde muhasebeleştirilen net kazanç ya da kayıplar, söz konusu finansal varlıktan elde edilen faiz ve/veya temettü tutarını da kapsar.

Etkin faiz yöntemi

Finansal varlığın itfa edilmiş maliyet ile değerlendirilmesi ve ilgili faiz gelirinin ilişkili olduğu döneme dağıtılması yöntemidir. Etkin faiz oranı; finansal aracın beklenen ömrü boyunca veya uygun olması durumunda daha kısa bir zaman dilimi süresince gelecekte tahsil edilecek tahmini nakdi, tam olarak ilgili finansal varlığın net bugünkü değerine indirgeyen orandır.

Gerçeğe uygun değer farkı kar veya zarara yansıtılan finansal varlıklar dışında sınıflandırılan finansal varlıklar ile ilgili gelirler etkin faiz yöntemi kullanılmaya suretiyle hesaplanmaktadır.

Kredi ve alacaklar

Ticari alacaklar, kredi alacakları ve diğer alacaklar, ilk kayıt tarihinde gerçeğe uygun değerleri ile muhasebeleştirilmektedirler. İlk kayıt tarihinden sonraki raporlama dönemlerinde, etkin faiz yöntemi kullanılarak iskonto edilmiş maliyeti üzerinden gösterilmişlerdir.

Finansal varlıklarda değer düşüklüğü

Gerçeğe uygun değer farkı kâr veya zarara yansıtılan finansal varlıklar dışındaki finansal varlıklar, her bilanço tarihinde bir finansal varlık veya finansal varlık grubunun değer düşüklüğüne uğradığına ilişkin göstergelerin bulunup, bulunmadığına dair değerlendirmeye tabi tutulur.

Finansal varlığın ilk muhasebeleştirilmesinden sonra bir veya birden daha fazla olayın meydana gelmesi ve söz konusu olayın ilgili finansal varlığın veya varlık grubunun güvenilir bir biçimde tahmin edilebilen gelecekteki tahmini nakit akımları üzerindeki olumsuz etkisi sonucunda ilgili finansal varlığın değer düşüklüğüne uğradığına ilişkin tarafsız bir göstergenin bulunması durumunda değer düşüklüğü zararı oluşur.

İtfa edilmiş değerinden gösterilen finansal varlıklar için değer düşüklüğü tutarı gelecekte beklenen tahmini nakit akımlarının finansal varlığın etkin faiz oranı üzerinden iskonto edilerek hesaplanan bugünkü değeri ile defter değeri arasındaki farktır.

Bir karşılık hesabının kullanılması yoluyla defter değerinin azaltıldığı ticari alacaklar haricinde, bütün finansal varlıklarda, değer düşüklüğü doğrudan ilgili finansal varlığın kayıtlı değerinden düşülür. Ticari alacağın tahsil edilememesi durumunda bu tutar karşılık hesabından düşülerek silinir. Karşılık hesabındaki değişimler, kar veya zarar içinde muhasebeleştirilir.

Satılmaya hazır özkaynak araçları haricinde, değer düşüklüğü zararı sonraki dönemde azalır ve azalış değer düşüklüğü zararının muhasebeleştirilmesi sonrasında meydana gelen bir olayla ilişkilendirilebiliyorsa, önceden muhasebeleştirilen değer düşüklüğü zararı, değer düşüklüğünün iptal edileceği tarihte yatırımın değer düşüklüğü hiçbir zaman muhasebeleştirilmemiş olması durumunda ulaşacağı itfa edilmiş maliyet tutarını aşmayacak şekilde kar./zararda iptal edilir. Değer düşüklüğü sonrası satılmaya hazır özkaynak araçlarının gerçeğe uygun değerinde sonradan meydana gelen artış, doğrudan özkaynaklarda muhasebeleştirilir.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)



2. FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR (Devamı)

2.5 Önemli Muhasebe Politikalarının Özeti (Devamı)

2.5.8 Finansal Araçlar (Devamı)

Nakit ve nakit benzerleri

Nakit ve nakit benzeri kalemler, 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. Bu varlıkların defter değeri gerçeğe uygun değerlerine yakındır.

(b) Finansal Yükümlülükler

Grup'un finansal yükümlülükleri ve özkaynak araçları, sözleşmeye bağlı düzenlemelere ve finansal bir yükümlülüğün ve özkaynağa dayalı bir aracın tanımlanma esasına göre sınıflandırılır. Grup'un tüm borçları düşüldükten sonra kalan varlıklarındaki hakkı temsil eden sözleşme özkaynağa dayalı finansal araçtır. Belirli finansal yükümlülükler ve özkaynağa dayalı finansal araçlar için uygulanan muhasebe politikaları aşağıda belirtilmiştir.

Finansal yükümlülükler ya gerçeğe uygun değer farkı kâr veya zarara yansıtılan finansal yükümlülükler olarak ya da diğer finansal yükümlülükler olarak sınıflandırılır.

Gerçeğe uygun değer farkı kâr veya zarara yansıtılan finansal yükümlülükler

Gerçeğe uygun değer farkı kâr veya zarara yansıtılan finansal yükümlülükler, gerçeğe uygun değeriyle kayda alınır ve her raporlama döneminde, bilanço tarihindeki gerçeğe uygun değeriyle yeniden değerlendirilir. Gerçeğe uygun değerlerindeki değişim, kar / zararda muhasebeleştirilir. Kar/zarar içinde muhasebeleştirilen net kazanç ya da kayıplar, söz konusu finansal yükümlülük için ödenen faiz tutarını da kapsar.

Diğer finansal yükümlülükler

Diğer finansal yükümlülükler, finansal borçlar dahil başlangıçta işlem maliyetlerinden arındırılmış gerçeğe uygun değerleriyle muhasebeleştirilir. Diğer finansal yükümlülükler sonraki dönemlerde etkin faiz oranı üzerinden hesaplanan faiz gideri ile birlikte etkin faiz yöntemi kullanılarak itfa edilmiş maliyet bedelinden muhasebeleştirilir. Etkin faiz yöntemi, finansal yükümlülüğün itfa edilmiş maliyetlerinin hesaplanması ve ilgili faiz giderinin ilişkili olduğu döneme dağıtılması yöntemidir. Etkin faiz oranı; finansal aracın beklenen ömrü boyunca veya uygun olması durumunda daha kısa bir zaman dilimi süresince gelecekte yapılacak tahmini nakit ödemelerini tam olarak ilgili finansal yükümlülüğün net bugünkü değerine indirgeyen orandır.

Türev finansal araçlar ve finansal riskten korunma muhasebesi

Grup, içinde bulunduğu sektör ve faaliyetlerinin doğası gereği, kur ve faiz oranlarındaki değişimlere bağlı olan finansal risklerden etkilenebilmektedir.

Faiz oranı riskinin en önemli kaynağı finansal kiralama borçlarıdır. Grup'un politikası, bazı sabit faiz oranlı borçlarını, türev finansal araçlar kullanılarak, değişken faiz oranlı borçlara ve Euro cinsinden bazı borçlarını, ABD Doları cinsinden borçlara dönüştürmektir. Bu amaçla edinilen türev finansal araçlar riskten korunma muhasebesine konu edilmemekte ve ilgili finansal araçlardan kaynaklanan gerçeğe uygun değer farkı kar veya zararları doğrudan kar veya zararda muhasebeleştirilmektedir. Grup ayrıca değişken faiz oranlı finansal kiralama borçlarından bazılarını, türev finansal araçlar kullanarak sabit faiz oranlı finansal kiralama borçlarına dönüştürmüştür.

Grup 2009 yılından itibaren söz konusu işlemleri faiz oranına ilişkin nakit akım riskinden korunma işlemi olarak muhasebeleştirmektedir. Grup buna ek olarak 2009 yılından itibaren uçak yakıt fiyat risklerinden korunmak amaçlı türev finansal araçlar edinmeye başlamıştır. Grup söz konusu işlemleri uçak yakıt fiyatlarına ilişkin nakit akım riskinden korunma işlemi olarak muhasebeleştirmektedir.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

2. FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR (Devamı)

2.5 Önemli Muhasebe Politikalarının Özeti (Devamı)

2.5.8 Finansal Araçlar (Devamı)

Türev finansal araçlar ve finansal riskten korunma muhasebesi (Devamı)

Türev finansal araçların kullanımı, Grup'un risk yönetim stratejisine uygun olarak türev finansal araçların kullanımı ile ilgili kararların yönetim kurulu tarafından onaylandığı Grup politikası doğrultusunda yönetilmektedir.

Grup, türev finansal araçları spekülasyon amaçlı kullanmamaktadır.

Finansal riskten korunma muhasebesine, finansal riskten korunma aracının kullanım süresinin dolması, satılması ya da kullanılması veya finansal riskten korunma muhasebesi için gerekli şartları karşılayamaz hale geldiği durumda son verilir. İlgili tarihte, özkaynak içerisinde kayda alınmış olan finansal riskten korunma aracından kaynaklanan kümülatif kazanç veya zarara işlemin gerçekleşmesinin beklendiği tarihe kadar özkaynakta yer verilmeye devam edilir. Finansal riskten korunma işlemi gerçekleşmez ise özkaynak içindeki kümülatif net kazanç veya zarar, dönemin kar zararına kaydedilir.

Türev finansal araçlar, sözleşme tarihindeki gerçeğe uygun değeri ile hesaplanır ve sonraki raporlama dönemlerinde gerçeğe uygun değer ile tekrar hesaplanır. Gelecekteki nakit akımlarının finansal riskten korunması olarak belirlenen ve bu konuda etkin olan türev finansal araçların gerçeğe uygun değerindeki değişiklikler doğrudan özkaynak içerisinde etkin olmayan kısmı ise doğrudan kar veya zararda kayıtlara alınır.

2.5.9 Kur Değişiminin Etkileri

Yıl içerisinde gerçekleşen döviz işlemleri, işlem tarihindeki kurlar kullanılarak ABD Doları'na çevrilmiştir. Bilançoda yer alan dövize bağlı varlık ve borçlar, bilanço tarihinde geçerli olan kurlar kullanılarak ABD Doları'na çevrilmiştir.

Bu çevrimden ve dövizli işlemlerin tahsil / tediyelelerinden kaynaklanan kambiyo karları / zararları kar veya zararda yer almaktadır.

31 Aralık 2013 ve 2012 tarihleri itibarıyla dönem sonu ve ortalama ABD Doları/TL kuru aşağıdaki gibidir:

	<u>Dönem Sonu Kuru</u>	<u>Ortalama Kur</u>
31 Aralık 2013 tarihinde sona eren yıl	2,1343	1,9033
31 Aralık 2012 tarihinde sona eren yıl	1,7826	1,7922
31 Aralık 2011 tarihinde sona eren yıl	1,8889	1,6708

31 Aralık 2013 ve 2012 tarihleri itibarıyla dönem sonu ve ortalama Euro /ABD Doları kuru aşağıdaki gibidir:

	<u>Dönem Sonu Kuru</u>	<u>Ortalama Kur</u>
31 Aralık 2013 tarihinde sona eren yıl	1,3759	1,3287
31 Aralık 2012 tarihinde sona eren yıl	1,3193	1,2856
31 Aralık 2011 tarihinde sona eren yıl	1,2938	1,3912

2.5.10 Hisse Başına Kazanç

Hisse başına kazanç, net karın ilgili dönem içinde mevcut hisselerin ağırlıklı ortalama adedine bölünmesi ile tespit edilir. Türkiye'de şirketler, sermayelerini, hissedarlarına geçmiş yıl karlarından dağıttıkları "bedelsiz hisse" yolu ile arttırabilmektedirler. Hisse başına kazanç hesaplanırken, bu bedelsiz hisse ihracı çıkarılmış hisseler olarak sayılır. Dolayısıyla hisse başına kazanç hesaplamasında kullanılan ağırlıklı hisse adedi ortalaması, hisselerin bedelsiz olarak çıkarılmasını geriye dönük olarak uygulamak suretiyle elde edilir.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)



2. FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR (Devamı)

2.5 Önemli Muhasebe Politikalarının Özeti (Devamı)

2.5.11 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, finansal tablolara alınan tutarları bu yeni duruma uygun şekilde düzeltir.

2.5.12 Karşılıklar, Koşullu Varlık ve Yükümlülükler

Geçmiş olaylardan kaynaklanan mevcut bir yükümlülüğün bulunması, yükümlülüğün yerine getirilmesinin muhtemel olması ve söz konusu yükümlülük tutarının güvenilir bir şekilde tahmin edilebilir olması durumunda finansal tablolarda karşılık ayrılır. Karşılık olarak ayrılan tutar, yükümlülüğe ilişkin risk ve belirsizlikler göz önünde bulundurularak, bilanço tarihi itibarıyla yükümlülüğün yerine getirilmesi için yapılacak harcamanın tahmin edilmesi yoluyla hesaplanır.

Karşılığın, mevcut yükümlülüğün 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.

Zarara sebebiyet verecek sözleşmeler

Zarara sebebiyet verecek sözleşmelerden kaynaklanan mevcut yükümlülükler, karşılık olarak hesaplanır ve muhasebeleştirilir.

Grup'un, sözleşmeye bağlı yükümlülüklerini yerine getirmek için katlanılacak kaçınılmaz maliyetlerin bahse konu sözleşmeye ilişkin olarak elde edilmesi beklenen ekonomik faydaları aşan sözleşmesinin bulunması halinde, zarara sebebiyet verecek sözleşmenin var olduğu kabul edilir.

2.5.13 Finansal Bilgilerin Bölümlere Göre Raporlanması

Grup'un, yönetim tarafından performanslarını değerlendirme ve kaynak dağılımına karar vermek için kullandığı bilgileri içeren, hava taşımacılığı ve uçak teknik bakım faaliyetleri olmak üzere iki faaliyet bölümü bulunmaktadır. Şirket yönetimi, bölümlerin performansını değerlendirirken TMS' ye uygun olarak hesaplanan faaliyet karını kullanmaktadır.

2.5.14 Yatırım Amaçlı Gayrimenkuller

Yatırım amaçlı gayrimenkuller, kira ve/veya değer artış kazancı elde etmek amacıyla elde tutulan gayrimenkuller olup ilk olarak maliyet değerleri ve buna dahil olan işlem maliyetleri ile ölçülürler.

Başlangıç muhasebeleştirilmesi sonrasında yatırım amaçlı gayrimenkuller, bilanço tarihi itibarıyla piyasa koşullarını yansıtan gerçeğe uygun değer ile değerlendirilir.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

2. FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR (Devamı)

2.5 Önemli Muhasebe Politikalarının Özeti (Devamı)

2.5.14 Yatırım Amaçlı Gayrimenkuller (Devamı)

Yatırım amaçlı gayrimenkullerin gerçeğe uygun değerindeki değişikliklerden kaynaklanan kazanç veya zararlar oluştukları dönemde kar veya zarara dahil edilirler.

Yatırım amaçlı gayrimenkuller, satılmaları veya kullanılamaz hale gelmeleri ve satışından gelecekte herhangi bir ekonomik yarar sağlanamayacağı belirlenmesi durumunda bilanço dışı bırakılırlar. Yatırım amaçlı gayrimenkulün kullanım süresini doldurmasından veya satışından kaynaklanan kar/zarar, oluştukları dönemde kar veya zarara dahil edilir.

2.5.15 Kurum Kazancı Üzerinden Hesaplanan Vergiler

Türk Vergi Mevzuatı, ana şirket ve onun bağlı ortaklığına konsolide vergi beyannamesi hazırlaması izni vermediğinden, ekli konsolide finansal tablolarda da yansıtıldığı üzere, vergi karşılıkları her bir işletme bazında ayrı olarak hesaplanmıştır.

Gelir vergisi gideri, cari vergi ve ertelenmiş vergi giderinin toplamından oluşur.

Cari vergi

Cari yıl vergi yükümlülüğü, dönem karının vergiye tabi olan kısmı üzerinden hesaplanır. Vergiye tabi kâr, diğer yıllarda vergilendirilebilir ya da vergiden indirilebilir kalemler ile vergilendirilmesi ya da vergiden indirilmesi mümkün olmayan kalemleri hariç tutması nedeniyle, kar veya zarar ve diğer kapsamlı gelir tablosunda yer verilen kârdan farklılık gösterir.

Ertelenmiş vergi

Ertelenmiş vergi yükümlülüğü veya varlığı, varlıkların ve yükümlülüklerin finansal 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.

Ertelenmiş vergi yükümlülükleri vergilendirilebilir geçici farkların tümü için hesaplanırken, indirilebilir geçici farklardan oluşan ertelenmiş vergi varlıkları, gelecekte vergiye tabi kar elde etmek suretiyle söz konusu farklardan yararlanmanın kuvvetle muhtemel olması şartıyla hesaplanmaktadır. Bahse konu varlık ve yükümlülükler, ticari ya da mali kar/zararı etkilemeyen işleme ilişkin geçici fark, şerefiye veya diğer varlık ve yükümlülüklerin ilk defa finansal tablolara alınmasından (işletme birleşmeleri dışında) kaynaklanıyorsa muhasebeleştirilmez.

Ertelenmiş 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 ertelenmiş vergi varlıkları, yakın gelecekte vergiye tabi yeterli kar elde etmek suretiyle söz konusu farklardan yararlanmanın kuvvetle muhtemel olması ve gelecekte ilgili farkların ortadan kalkmasının muhtemel olması şartlarıyla hesaplanmaktadır.

Ertelenmiş vergi varlığının kayıtlı değeri, her 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.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)



2. FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR (Devamı)

2.5 Önemli Muhasebe Politikalarının Özeti (Devamı)

2.5.15 Kurum Kazancı Üzerinden Hesaplanan Vergiler (Devamı)

Ertelenmiş vergi (Devamı)

Ertelenmiş vergi varlıkları ve yükümlülükleri varlıkların gerçekleşeceği veya yükümlülüklerin yerine getirileceği dönemde geçerli olması beklenen ve bilanço tarihi itibarıyla yasallaşmış veya önemli ölçüde yasallaşmış vergi oranları (vergi düzenlemeleri) üzerinden hesaplanır. Ertelenmiş vergi varlıkları ve yükümlülüklerinin hesaplanması sırasında, Grup'un bilanço tarihi itibarıyla varlıklarının defter değerini geri kazanması 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, kar veya zararda gider ya da gelir olarak muhasebeleştirilir. İşletme birleşmelerinde, şerhiye hesaplanmasında ya da satın alınan, satın alınan bağlı ortaklığın tanımlanabilen varlık, yükümlülük ve şarta bağlı borçlarının gerçeğe uygun değerinde elde ettiği payın satın alım maliyetini aşan kısmının belirlenmesinde vergi etkisi göz önünde bulundurulur.

2.5.16 Devlet Teşvik ve Yardımları

Devlet teşviği, işletmenin teşviğin elde edilmesi için gerekli koşulları yerine getireceğine ve teşvikin 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.

2.5.17 Çalışanlara Sağlanan Faydalar / Kıdem Tazminatları

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 konsolide finansal tablolara yansıtılmıştır. Hesaplanan tüm aktüeryal kazançlar ve kayıplar diğer kapsamlı gelir olarak muhasebeleştirilmektedir.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

2. FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR (Devamı)

2.5 Önemli Muhasebe Politikalarının Özeti (Devamı)

2.5.18 Nakit Akış Tablosu

Nakit akış tablosunda, döneme ilişkin nakit akımları esas, yatırım ve finansman faaliyetlerine dayalı bir biçimde sınıflandırılarak raporlanır.

Esas faaliyetlerden kaynaklanan nakit akışları, Grup'un satış faaliyetlerinden kaynaklanan nakit akışlarını gösterir.

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

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

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

2.5.19 Sermaye ve Taahhütler

Adi hisseler, özsermaye olarak sınıflandırılır. Adi hisseler üzerinden dağıtılan temettüler, beyan edildiği dönemde birikmiş kardan indirilerek kaydedilir.

2.5.20 Hibe Krediler

Hibe krediler; uçak ve motorların satın alımlarında veya finansal kiralama yöntemiyle elde edilmelerinde kazanılmaktadır. Grup, hibe kredileri aktiflerin maliyetinden düşüktükten sonra aktifleri ekonomik ömürleri süresince itfa etmektedir. Faaliyet kiralamasına ilişkin kazanılan hibe krediler, ertelenmiş gelir olarak kaydedilmekte ve kiralama süresince itfa edilmektedir.

2.5.21 Bakım ve Onarım Giderleri

Maddi varlıkların ve kiralanan varlıkların düzenli bakımı ve onarımı için yapılan harcamalar, ilgili döneme faaliyet gideri olarak kaydedilmektedir. Sahip olunan veya finansal kiralama ile alınan uçakların büyük gövde ve motor bakımları gerçekleştiğinde aktifleştirilerek, bir sonraki bakıma kadar olan süre veya uçağın kalan faydalı ömrünün kısa olanı üzerinden amortismanına tabi tutulmaktadır. Operasyonel kiralanan uçakların bakımları ise periyodik bazda gider olarak tahakkuk ettirilmektedir.

2.5.22 Sık Uçuş Programı

Grup, üyelerine "Miles and Smiles" adında bir Sık Uçuş Programı (Frequent Flyer Program) dahilinde birikmiş mesafe üzerinden ücretsiz uçuş ödülü vermektedir. Uçuş ödülü satış işlemlerinin farklı bir bileşeni şeklinde muhasebeleştirilmektedir. Tahsil edilen bedelin rayiç değerinin bir kısmı müşteriye sağlanan menfaatlere dağıtılarak, söz konusu menfaatler müşteri tarafından kullanıldıkça (taşıma hizmeti alındığında) gelir kaydedilmektedir.

Grup, aynı zamanda "Miles&Smiles" kredi kartı ve diğer program ortakları ile gerçekleştirilen promosyonlar dahilinde katılımcılara mil kredisi satmaktadır. Elde edilen tutar ertelenmiş gelir olarak kaydedilmekte ve taşıma verildikçe gelir olarak kaydedilmektedir.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

2. FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR (Devamı)

2.6 Önemli Muhasebe Değerlendirme, Tahmin ve Varsayımları

Finansal tabloların hazırlanması, bilanço tarihi itibarıyla raporlanan varlıklar ve yükümlülüklerin tutarlarını, koşullu varlıkların ve yükümlülüklerin açıklamasını ve hesap dönemi boyunca raporlanan gelir ve giderlerin tutarlarını etkileyebilecek tahmin ve varsayımların kullanılmasını gerektirmektedir. Grup geleceğe yönelik tahmin ve varsayımlarda bulunmaktadır. Muhasebe tahminleri doğası gereği gerçekleşen sonuçlarla birebir aynı tutarlarda neticelenmeyebilir.

Gelecek finansal raporlama döneminde, varlık ve yükümlülüklerin kayıtlı değerinde önemli düzeltmelere neden olabilecek tahmin ve varsayımlar aşağıda belirtilmiştir:

Varlıklarda Değer Düşüklüğü Tespit Çalışması:

Grup'un varlıklarda değer düşüklüğü ile ilgili temel varsayımları ve hesaplama yöntemi Not 2.5.6'da açıklanmıştır.

Sık uçuş programı yükümlülüğü hesaplaması:

Not 2.5.22'de belirtildiği gibi, Grup'un üyeleri için "Miles&Smiles" adında bir sık uçuş programı (FFP) bulunmaktadır. Söz konusu programa ilişkin yükümlülük hesaplamalarında geçmiş yıllarda gerçekleşmiş veriler üzerinden istatistiki yöntemler kullanılarak bulunan kullanım oranı vasıtasıyla geçerliliğini yitirecek miller tahmin edilmektedir ve bu miller için bir yükümlülük hesaplanmamaktadır.

Maddi varlıkların faydalı ömürleri ve hurda değerleri:

Grup, maddi varlıkların üzerinden Not 2.5.3'te belirtilen faydalı ömürleri ve hurda değerleri dikkate alarak amortisman ayırmaktadır.

Ertelenmiş vergi:

Grup, vergiye esas yasal finansal tabloları ile TFRS'ye göre hazırlanmış finansal tabloları arasındaki farklılıklardan kaynaklanan geçici zamanlama farkları için ertelenmiş vergi varlığı ve yükümlülüğü muhasebeleştirilmektedir. Söz konusu farklılıklar genellikle bazı gelir ve gider kalemlerinin vergiye esas tutarları ile TFRS'ye göre hazırlanan konsolide finansal tablolarda farklı dönemlerde yer almasından kaynaklanmaktadır. Grup'un gelecekte oluşacak karlardan indirilebilecek kullanılmamış mali zararlar ve diğer indirilebilir geçici farklardan oluşan ertelenmiş vergi varlıkları bulunmaktadır. Ertelenmiş vergi varlıklarının kısmen ya da tamamen geri kazanılabilir tutarı mevcut koşullar altında tahmin edilmiştir.

KVK 32/A ve Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Karar'ın etkileri

5838 sayılı Kanununun 9. Maddesi ile 28 Şubat 2009 tarihinde yürürlüğe girmek üzere Kurumlar Vergisi Kanunu'na eklenen 32/A maddesi ile yatırımları kazanç vergileri yoluyla özendirmek amacıyla, yatırımlardan elde edilen kazançlara indirimli vergi uygulanması esası getirilmiştir. Getirilen sistem teşvikli yatırımlardan elde edilen kazancın yatırıma katkı tutarına ulaşıncaya kadar indirimli oran ile vergilendirilmesi esasına dayanmaktadır. Bu sisteme ilişkin esaslar 14 Temmuz 2009 tarih ve 2009/15199 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Karar ile Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Karar'ın Uygulanmasına İlişkin 2009/1 sayılı Tebliğ ile açıklanmıştır.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

2. FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR (Devamı)

2.6 Önemli Muhasebe Değerlendirme, Tahmin ve Varsayımları (Devamı)

KVK 32/A ve Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Karar'ın etkileri (Devamı)

Yeni düzenleme ile daha önceleri yürürlükte olan ve yatırım harcamalarının belli bir yüzdesinin kurumlar vergisi matrahından indirilmesini sağlayan Yatırım İndirimi uygulamasından farklı olarak, teşvikli yatırım tutarı üzerinden Bakanlar Kurulu Kararı'nda belirtilen "yatırıma katkı oranı" uygulanarak hesaplanacak "yatırıma katkı tutarı"na ulaşıncaya kadar teşvikli yatırımdan elde edilen kazancın indirimli kurumlar vergisi oranı ile vergilendirilerek yatırımın desteklenmesi söz konusudur.

Grup 2010 yılı ve sonrasında satın alacağı uçaklar için T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Teşvik ve Uygulama Genel Müdürlüğü'nden 28 Aralık 2010 tarih ve 99256 sayılı Teşvik Belgesi almıştır. Buna göre söz konusu uçak yatırımına ilişkin olarak %20 yatırıma katkı tutarı ve %50 kurumlar vergisi indirim oranı uygulanacaktır. 31 Aralık 2013 tarihine kadar teslim alınan uçaklarla ilgili olarak ileriki yıllarda, ilgili yatırım tutarı üzerinden elde edilecek olan kazanç üzerinden hesaplanacak kurumlar vergisi tutarından indirim konusu yapılabilecek olan yatırıma katkı tutarı 1.915.627.447 TL'dir (31 Aralık 2012 :1.761.739.184 TL).

TMS 12 "Gelir Vergileri" ve TMS 20 "Devlet Teşviklerinin Muhasebeleştirilmesi ve Devlet Yardımlarının Açıklanması" standartları, devlet teşviklerinin veya yatırımlara ilişkin vergi avantajlarının muhasebeleştirilmesi yöntemleri ile ilgili net bir husus içermemekle birlikte, Grup ilgili Bakanlar Kurulu kararı ile gelen yeni uygulama ile "yatırıma katkı tutarı"ndan faydalanmanın ilgili yatırımdan elde edilecek kazanç ve dolayısıyla ilgili varlığın geri kazanılmasına bağlı olması ve "yatırıma katkı tutarı"ndan faydalanmanın uzun yıllar alacağı sebepleriyle, ilgili yatırım desteğinin, varlığın faydalı ömrü boyunca sistematik bir biçimde gelir olarak kâr veya zararda muhasebeleştirilmesinin ilgili yatırım desteğinin doğasına daha uygun olacağı kanaatindeyiz.

2.7 Yeni ve Revize Edilmiş Standart ve Yorumlar

Grup, 31 Aralık 2013 tarihi itibarıyla ve aynı tarihte sona eren hesap dönemine ait konsolide finansal tabloların hazırlanmasında dikkate alınan muhasebe politikalarında, 1 Ocak 2013 tarihi itibarıyla geçerli tüm Türkiye Muhasebe Standartları, Türkiye Finansal Raporlama Standartları ile bunlara ilişkin ek ve yorumları uygulamıştır.

31 Aralık 2013 tarihi itibarıyla henüz yürürlükte olmayan standartlar ve yorumlar

Bazı yeni standartlar, standartlardaki değişiklikler ve yorumlar 31 Aralık 2013 tarihinde sona eren dönemde henüz geçerli olmayıp bu konsolide finansal tabloların hazırlanmasında uygulanmamıştır.

- TFRS 9 Finansal Araçlar, finansal varlıkların ölçüm ve sınıflamalarını değiştirebilecek ve 1 Ocak 2015 tarihinde ya da bu tarihten sonra başlayan yıllık hesap dönemleri için geçerli olacaktır.

- TMS 32 Finansal Araçlar: Sunum – Finansal Varlık ve Borçların Netleştirilmesi (Değişiklik), "muhasebeleştirilen tutarları netleştirme konusunda mevcut yasal bir hakkın bulunması" ifadesinin anlamına açıklık getirmekte ve TMS 32 netleştirme prensibinin eş zamanlı olarak gerçekleşmeyen ve brüt ödeme yapılan hesaplaşma (takas büroları gibi) sistemlerindeki uygulama alanına açıklık getirmektedir. Değişiklikler 1 Ocak 2014 ve sonrasında başlayan yıllık hesap dönemleri için geriye dönük olarak uygulanacaktır.

Grup, bu standartların erken uygulanmasını planlamamaktadır ve bunlarla ilgili olarak oluşabilecek etkiler henüz değerlendirilmemiştir.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)



2. FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR (Devamı)

2.7 Yeni ve Revize Edilmiş Standart ve Yorumlar (Devamı)

KGK tarafından yayınlanan ilke kararlar

KGK, finansal tablolarını TMS'ye uygun olarak düzenlemek zorunda olan şirketlerin finansal tablolar aracılığıyla ilgililere sunduğu bilgilerin gerçeğe ve ihtiyaca uygunluğunu, karşılaştırılabilirliğini, doğrulanabilirliğini ve anlaşılabilirliğini arttırmak, finansal tablolarının yeknesak olmasını sağlamak ve denetimi kolaylaştırmak amacıyla TMS'de bir düzenleme yapıncaya kadar aşağıdaki konulara ilişkin Kurul İlke Kararlarını yayınlamıştır.

• 2013-1 Finansal Tablo Örnekleri ve Kullanım Rehberi

KGK, 20 Mayıs 2013 tarihinde finansal tabloların yeknesak olmasını sağlamak ve denetimini kolaylaştırmak amacıyla "Finansal tablo örnekleri ve kullanım rehberi" yayınlamıştır. Bu düzenlemede yer alan finansal tablo örnekleri, bankacılık, sigortacılık, bireysel emeklilik veya sermaye piyasası faaliyetlerinde bulunmak üzere kurulan finansal kuruluşlar dışında TMS'yi uygulamakla yükümlü olan şirketlerin hazırlayacakları finansal tablolara örnek teşkil etmesi amacıyla yayınlamıştır. Grup, bu düzenlemelerin gerekliliklerini yerine getirmek amacıyla Not:49' da belirtilen sınıflama değişikliklerini yapmıştır.

• 2013-2 Ortak Kontrole Tabi İşletme Birleşmelerinin Muhasebeleştirilmesi

Karara göre i) ortak kontrole tabi işletme birleşmelerinin hakların birleşmesi (pooling of interest) yöntemi ile muhasebeleştirilmesi gerektiği, ii) dolayısıyla finansal tablolarda şerefiyeye yer verilmemesi gerektiği ve iii) hakların birleştirilmesi yöntemi uygulanırken, ortak kontrolün olduğu raporlama döneminin başı itibarıyla birleşme gerçekleşmiş gibi finansal tabloların düzeltilmesi ve ortak kontrolün olduğu raporlama döneminin başından itibaren karşılaştırmalı olarak sunulması gerektiği hükme bağlanmıştır. Söz konusu kararın Grup'un konsolide finansal tablolarında bir etkisi olmayacaktır.

• 2013-3 İntifa Senetlerinin Muhasebeleştirilmesi

İntifa senedinin hangi durumlarda finansal bir borç hangi durumlarda ise özkaynağa dayalı finansal araç olarak muhasebeleştirilmesi gerektiği konusuna açıklık getirilmiştir. Söz konusu kararın Grup'un konsolide finansal tablolarında bir etkisi olmayacaktır.

• 2013-4 Karşılıklı İştirak Yatırımlarının Muhasebeleştirilmesi

Bir işletmenin iştirak yatırımı olan bir işletmede kendisine ait hisselerin bulunması durumu karşılıklı iştirak ilişkisi olarak tanımlanmış ve karşılıklı iştiraklerin muhasebeleştirilmesi konusu, yatırımın türüne ve uygulanan farklı muhasebeleştirme esaslarına bağlı olarak değerlendirilmiştir. Söz konusu ilke kararı ile konu aşağıdaki üç ana başlık altında değerlendirilmiş ve her birinin muhasebeleştirme esasları belirlenmiştir.

- i) Bağlı ortaklığın, ana ortaklığın özkaynağa dayalı finansal araçlarına sahip olması durumu,
- ii) İştiraklerin veya iş ortaklığının yatırımcı işletmenin özkaynağa dayalı finansal araçlarına sahip olması durumu,
- iii) İşletmenin özkaynağa dayalı finansal araçlarına, TMS 39 ve TFRS 9 kapsamında muhasebeleştirdiği bir yatırımının bulunduğu işletme tarafından sahip olunması durumu.

Söz konusu kararın Grup'un konsolide finansal tablolarında bir etkisi olmayacaktır.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI 31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR (TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

2. FİNANSAL TABLOLARIN SUNUMUNA İLİŞKİN ESASLAR (Devamı)

2.8 Gerçeğe Uygun Değerlerin Belirlenmesi

Grup'un çeşitli muhasebe politikaları ve açıklamaları hem finansal hem de finansal olmayan varlık ve yükümlülüklerin gerçeğe uygun değerlerinin belirlenmesini gerektirmektedir. Uygulanabilir olması halinde, gerçeğe uygun değerlerin belirlenmesinde kullanılan varsayımlarla ilgili ilave bilgiler varlık veya yükümlülüğe özgü dipnotlarda sunulmuştur.

Seviyelere göre değerlendirme yöntemleri şu şekilde tanımlanmıştır:

- Seviye 1: Özdeş varlıklar veya borçlar için aktif piyasalardaki kayıtlı (düzeltilmemiş) fiyatlar;
- Seviye 2: Seviye 1'de yer alan kayıtlı fiyatlar dışında kalan ve varlıklar veya borçlar açısından doğrudan (fiyatlar aracılığıyla) veya dolaylı olarak (fiyatlardan türetilmek suretiyle) gözlemlenebilir nitelikteki veriler;
- Seviye 3: Varlık veya borçlara ilişkin olarak gözlemlenebilir piyasa verilerine dayanmayan veriler (gözlemlenebilir nitelikte olmayan veriler).

3. İŞLETME BİRLEŞMELERİ

MNG Teknik Uçak Bakım Hizmetleri A.Ş.' nin (MNG Teknik) % 100 hissesinin satın alınması ve Habom ile birleşmesi:

MNG Teknik hisselerinin tamamının Şirket tarafından satın alınmasına ilişkin hisse devir sözleşmesi Rekabet Kurumu'nun onayını müteakiben taraflar arasında 22 Mayıs 2013 tarihinde imzalanmıştır.

MNG Teknik'in 29 Ağustos 2013 tarihli Olağanüstü Genel Kurul toplantısında alınan karar neticesinde, aynı ortaklar tarafından kontrol altında tutulan Habom ile birleşme kararı alınmıştır. Birleşme Habom'un (devir olunan şirket) tüm aktif, pasif, hak ve yükümlülükleriyle külliyen MNG Teknik'e (devir alan şirket) devri şeklinde MNG Teknik'in yasal çatısı altında yapılmıştır. Şirketin ünvanı THY Habom A.Ş. olarak 13 Eylül 2013 tarihinde tescil edilmiştir.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)



3. İŞLETME BİRLEŞMELERİ (Devamı)

MNG Teknik Uçak Bakım Hizmetleri A.Ş.' nin (MNG Teknik) % 100 hissesinin satın alınması ve Habom ile birleşmesi: (Devamı)

Grup, 31 Aralık 2013 tarihi itibarıyla MNG Teknik'in iktisap sonrası faaliyet sonuçlarını tam konsolidasyon yöntemi ile kayıtlara almıştır. Eğer iktisap 1 Ocak 2013 tarihinde gerçekleşseydi, konsolide hasılatın 35.618.745 TL daha fazla, konsolide dönem karının ise 20.371.752 TL daha az olması beklenecekti. İktisap edilen varlık ve yükümlülüklerin iktisap tarihi itibarıyla kayıtlı değerleri ve piyasa değerleri TL cinsinden aşağıda verilmiştir:

	Not	İktisap öncesi kayıtlı değerler	Gerçeğe uygun değer düzeltmesi	İktisap değeri
Maddi duran varlıklar	18	101.436.163	-	101.436.163
Ticari ve diğer alacaklar		4.476.172	-	4.476.172
Diğer varlıklar		7.131.521	-	7.131.521
Nakit ve nakit benzerleri		486.236	-	486.236
Finansal borçlanmalar		(78.827.091)	-	(78.827.091)
Ticari ve diğer borçlar		(27.549.448)	-	(27.549.448)
Diğer yükümlülükler		(13.261.473)	-	(13.261.473)
Tanımlanabilir varlık ve yükümlülükler		(6.107.920)	-	(6.107.920)
İktisaptan dolayı ortaya çıkan şerefiye				52.523.964
Nakit ödeme				46.416.044
Elde edilen nakit				(486.236)
Net nakit çıkışı				45.929.808

İktisap öncesi kayıtlı değerler iktisap tarihinden hemen önce TFRS' ye göre hesaplanmıştır.

Tanımlanabilir varlık ve yükümlülükler ile birlikte ve iktisap tarihindeki birleşme maliyeti Grup tarafından provizyonel olarak kayıtlara alınmıştır. Varlık, yükümlülük ve şarta bağlı yükümlülüklerin piyasa değeri ile ilgili ilave ve düzeltmelerin yapılması için belirlenen zaman iktisap tarihinden itibaren 12 ay ile sınırlıdır.

4. DİĞER İŞLETMELERDEKİ PAYLAR

Özkaynak yöntemiyle değerlendirilen iş ortaklıkları aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Turkish DO&CO	90.923.583	60.907.106
THY Opet	74.931.561	66.777.834
TGS	83.543.135	64.547.149
Sun Express	76.197.771	8.388.295
TEC	46.355.553	53.595.748
Türkbine Teknik	8.632.676	7.373.945
Uçak Koltuk	4.142.150	4.166.036
TCI	4.189.363	2.901.708
Goodrich	758.407	411.724
	389.674.199	269.069.545



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

4. DİĞER İŞLETMELERDEKİ PAYLAR (Devamı)

Sun Express'in 31 Aralık 2013 ve 31 Aralık 2012 tarihlerine ilişkin finansal bilgileri aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Varlıklar	1.065.244.740	647.916.867
Yükümlülükler	912.849.199	631.140.277
Özkaynaklar	152.395.541	16.776.590
Grup'un özkaynaklardaki payı	76.197.771	8.388.295
	1 Ocak - 31 Aralık 2013	1 Ocak - 31 Aralık 2012
Hasılat	2.614.606.743	1.735.457.511
Dönem karı	113.274.964	(20.526.372)
Dönem karında Grup'un payı	56.637.482	(10.263.186)

Turkish DO&CO İkrım Hizmetleri A.Ş.'nin 31 Aralık 2013 ve 31 Aralık 2012 tarihlerine ilişkin finansal bilgileri aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Varlıklar	319.646.734	248.740.873
Yükümlülükler	137.799.569	126.926.662
Özkaynaklar	181.847.165	121.814.211
Grup'un özkaynaklardaki payı	90.923.583	60.907.106
	1 Ocak - 31 Aralık 2013	1 Ocak - 31 Aralık 2012
Hasılat	624.133.315	465.279.242
Dönem karı	62.730.768	18.091.704
Dönem karında Grup'un payı	31.365.384	9.045.852

P&W T.T Uçak Bakım Merkezi Ltd. Şti'nin 31 Aralık 2013 ve 31 Aralık 2012 tarihlerine ilişkin finansal bilgileri aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Varlıklar	309.937.317	225.834.697
Yükümlülükler	215.334.148	116.455.611
Özkaynaklar	94.603.169	109.379.086
Grup'un özkaynaklardaki payı	46.355.553	53.595.748
	1 Ocak - 31 Aralık 2013	1 Ocak - 31 Aralık 2012
Hasılat	249.765.163	163.637.539
Dönem zararı	(33.724.557)	(34.593.459)
Dönem zararında Grup'un payı	(16.525.033)	(16.950.794)



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)



4. DİĞER İŞLETMELERDEKİ PAYLAR (Devamı)

TGS'nin 31 Aralık 2013 ve 31 Aralık 2012 tarihlerine ilişkin finansal bilgileri aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Varlıklar	247.171.203	191.883.128
Yükümlülükler	80.084.934	62.788.835
Özkaynaklar	167.086.269	129.094.293
Grup'un özkaynaklardaki payı	83.543.135	64.547.149
	1 Ocak -	1 Ocak -
	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Hasılat	455.895.415	331.119.437
Dönem karı	37.030.104	12.981.772
Dönem karında Grup'un payı	18.515.052	6.490.886

17 Eylül 2009 tarihli protokol ve sermaye artışı neticesinde TGS'nin sermayesinin %50'sine tekabül eden 6.000.000 TL nominal tutarında hissenin emisyon primli olarak 119.000.000 TL karşılığında Havaş tarafından sermaye artışına iştirak edilmek suretiyle iktisap edilmesi neticesinde, TGS'nin özsermayesinde 113.000.000 TL emisyon primi oluşmuştur. Söz konusu emisyon priminin şirket ile TGS arasında 2010-2014 yıllarında geçerli olacak 5 yıllık hizmet sözleşmesi ile ilişkili olması nedeniyle, TGS'nin özkaynakları içerisinde yer alan emisyon priminin Grup payı (%50), hizmet alımı süresince itfa edilmek üzere 'Ertelenmiş Gelir' (Not 16) olarak kaydedilmiştir.

THY Opet Havaçılık Yakıtları A.Ş.'nin 31 Aralık 2013 ve 31 Aralık 2012 tarihlerine ilişkin finansal bilgileri aşağıdaki gibidir :

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Varlıklar	700.221.142	578.119.047
Yükümlülükler	550.358.020	444.563.380
Özkaynaklar	149.863.122	133.555.667
Grup'un özkaynaklardaki payı	74.931.561	66.777.834
	1 Ocak -	1 Ocak -
	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Hasılat	4.681.105.071	3.856.846.373
Dönem karı	45.310.172	60.380.095
Dönem karında Grup'un payı	22.655.086	30.190.047

Uçak Koltuk Üretimi A.Ş.'nin 31 Aralık 2013 ve 31 Aralık 2012 tarihlerine ilişkin finansal bilgileri aşağıdaki gibidir :

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Varlıklar	14.898.756	9.626.260
Yükümlülükler	6.614.456	1.294.188
Özkaynaklar	8.284.300	8.332.072
Grup'un özkaynaklardaki payı	4.142.150	4.166.036



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

4. DİĞER İŞLETMELERDEKİ PAYLAR (Devamı)

	1 Ocak - 31 Aralık 2013	1 Ocak - 31 Aralık 2012
Hasılat	183.528	21.602
Dönem zararı	(1.346.113)	8.195.892
Dönem zararında Grup'un payı	(673.057)	4.097.946

TCI Kabin İçi Sistemleri San ve Tic A.Ş.'nin 31 Aralık 2013 ve 31 Aralık 2012 tarihlerine ilişkin finansal bilgileri aşağıdaki gibidir :

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Varlıklar	16.410.105	6.680.844
Yükümlülükler	8.195.668	991.221
Özkaynaklar	8.214.437	5.689.623
Grup'un özkaynaklardaki payı	4.189.363	2.901.708

	1 Ocak - 31 Aralık 2013	1 Ocak - 31 Aralık 2012
Hasılat	2.155.586	1.133.385
Dönem zararı	(4.458.424)	(6.822.991)
Dönem zararında Grup'un payı	(2.273.796)	(3.479.684)

Turkbine Teknik Gaz Turbinleri Bakım Onarım A.Ş.'nin 31 Aralık 2013 ve 31 Aralık 2012 tarihlerine ilişkin finansal bilgileri aşağıdaki gibidir :

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Varlıklar	15.108.091	15.325.079
Yükümlülükler	(2.157.261)	577.189
Özkaynaklar	17.265.352	14.747.890
Grup'un özkaynaklardaki payı	8.632.676	7.373.945

Turkbine Teknik Gaz Turbinleri Bakım Onarım A.Ş.'nin 31 Aralık 2013 ve 31 Aralık 2012 tarihlerine ilişkin finansal bilgileri aşağıdaki gibidir :

	1 Ocak - 31 Aralık 2013	1 Ocak - 31 Aralık 2012
Hasılat	1.705.776	1.252.656
Dönem zararı	(363.832)	(707.763)
Dönem zararında Grup'un payı	(181.916)	(353.882)



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)



4. DİĞER İŞLETMELERDEKİ PAYLAR (Devamı)

Goodrich THY Teknik Servis Merkezi Ltd.Şti.'nin 31 Aralık 2013 ve 31 Aralık 2012 tarihlerine ilişkin finansal bilgileri aşağıdaki gibidir :

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Varlıklar	9.064.019	7.284.016
Yükümlülükler	7.168.001	6.254.706
Özkaynaklar	1.896.018	1.029.310
Grup'un özkaynaklardaki payı	758.407	411.724
	1 Ocak - 31 Aralık 2013	1 Ocak - 31 Aralık 2012
Hasılat	14.404.840	13.581.638
Dönem zararı	(1.364.225)	(3.103.680)
Dönem zararında Grup'un payı	(545.690)	(1.241.472)

Özkaynak yöntemiyle değerlendirilen yatırımların kar / (zarar) içindeki payları aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2013	1 Ocak - 31 Aralık 2012
Sun Express	56.637.482	(10.263.186)
Turkish DO&CO	31.365.384	9.045.852
THY Opet	22.655.086	30.190.047
TGS	18.515.052	6.490.886
Bosna Hersek Havayolları	-	(11.574.460)
Türkbine Teknik	(181.916)	(353.882)
Goodrich	(545.690)	(1.241.472)
Uçak Koltuk	(673.057)	4.097.946
TCI	(2.273.796)	(3.479.684)
TEC	(16.525.033)	(16.950.794)
Toplam	108.973.512	5.961.253



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

5. BÖLÜMLERE GÖRE RAPORLAMA

Grup yönetimi, bölümlere tahsis edilecek kaynaklara ilişkin kararların alınması ve bölümlerin performansının değerlendirilmesi amacıyla sonuçları ve faaliyetleri hava taşımacılığı ve uçak teknik bakım hizmetleri bazında incelemektedir. Grup'un satış bilgilerine ilişkin detaylı bilgiler Not 33'te verilmiştir.

5.1. Toplam Varlıklar ve Yükümlülükler

Toplam Varlıklar	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Havacılık	25.229.616.381	18.576.446.509
Teknik	1.883.103.317	1.235.350.264
Toplam	27.112.719.698	19.811.796.773
Eksi: Konsolidasyon eliminasyonları	(1.713.378.071)	(1.053.865.058)
Konsolide mali tablolara göre toplam varlıklar	25.399.341.627	18.757.931.715

Toplam Yükümlülükler	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Havacılık	18.226.396.169	13.204.626.821
Teknik	614.730.235	309.832.394
Toplam	18.841.126.404	13.514.459.215
Eksi: Konsolidasyon eliminasyonları	(404.275.133)	(161.571.089)
Konsolide mali tablolara göre toplam yükümlülükler	18.436.851.271	13.352.888.126

5.2. Vergi Öncesi Karı / (Zararı)

Bölüm Sonuçları:

1 Ocak-31 Aralık 2013	Havacılık	Teknik	Bölümlerarası Eliminasyon	Toplam
Grup Dışı Hasılat	18.459.362.069	317.422.256	-	18.776.784.325
Bölümlerarası Hasılat	30.469.756	778.177.154	(808.646.910)	-
Hasılat	18.489.831.825	1.095.599.410	(808.646.910)	18.776.784.325
Satışların Maliyeti (-)	(15.129.787.875)	(987.675.780)	812.808.238	(15.304.655.417)
Brüt Kar	3.360.043.950	107.923.630	4.161.328	3.472.128.908
Genel Yönetim Giderleri (-)	(337.878.995)	(115.314.855)	18.217.696	(434.976.154)
Pazarlama ve Satış Giderleri (-)	(1.937.967.673)	(10.194.727)	858.106	(1.947.304.294)
Esas Faaliyetlerden Diğer Gelirler	227.265.459	23.109.078	(19.819.490)	230.555.047
Esas Faaliyetlerden Diğer Giderler (-)	(65.064.004)	(17.024.926)	1.716.887	(80.372.043)
Esas Faaliyet Karı/Zararı	1.246.398.737	(11.501.800)	5.134.527	1.240.031.464
Yatırım Faaliyetlerinden Gelirler	139.076.819	524.910	(7.788.666)	131.813.063
Özkaynak Yöntemiyle Değerlenen Yatırımların Karlarından/Zararlarından Paylar	127.162.420	(18.188.908)	-	108.973.512
Finansman Geliri/Gideri Öncesi Faaliyet Karı/ (Zararı)	1.512.637.976	(29.165.798)	(2.654.139)	1.480.818.039
Finansman Gelirleri	61.368.752	5.059.839	(16.283.049)	50.145.542
Finansman Giderleri (-)	(571.821.258)	(9.601.962)	15.703.894	(565.719.326)
Sürdürülen Faaliyetler Vergi Öncesi Kar/ (Zararı)	1.002.185.470	(33.707.921)	(3.233.294)	965.244.255



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)



5. BÖLÜMLERE GÖRE RAPORLAMA (Devamı)

5.2. Vergi Öncesi Karı / (Zararı) (Devamı)

1 Ocak-31 Aralık 2012	Bölümlerarası			
	Havacılık	Teknik	Eliminasyon	Toplam
Grup Dışı Hasılat	14.580.603.989	181.458.257	-	14.762.062.246
Bölümlerarası Hasılat	48.332.280	686.807.235	(735.139.515)	-
Hasılat	14.628.936.269	868.265.492	(735.139.515)	14.762.062.246
Satışların Maliyeti (-)	(11.725.165.823)	(712.824.923)	721.016.678	(11.716.974.068)
Brüt Kar	2.903.770.446	155.440.569	(14.122.837)	3.045.088.178
Genel Yönetim Giderleri (-)	(296.548.347)	(82.315.076)	7.333.834	(371.529.589)
Pazarlama ve Satış Giderleri (-)	(1.580.298.722)	(9.306.890)	814.719	(1.588.790.893)
Esas Faaliyetlerden Diğer Gelirler	158.156.894	12.395.013	-	170.551.907
Esas Faaliyetlerden Diğer Giderler (-)	(104.480.554)	(11.482.166)	-	(115.962.720)
Esas Faaliyet Karı	1.080.599.717	64.731.450	(5.974.284)	1.139.356.883
Yatırım Faaliyetlerinden Gelirler	488.674.809	-	-	488.674.809
Özkaynak Yöntemiyle Değerlenen Yatırımların				
Karlarından/Zararlarından Paylar	26.431.485	(20.470.232)	-	5.961.253
Finansman Geliri/Gideri Öncesi Faaliyet Karı	1.595.706.011	44.261.218	(5.974.284)	1.633.992.945
Finansman Gelirleri	88.671.642	(154.751)	-	88.516.891
Finansman Giderleri (-)	(337.360.329)	(37.076)	-	(337.397.405)
Sürdürülen Faaliyetler Vergi Öncesi Kar	1.347.017.324	44.069.391	(5.974.284)	1.385.112.431

Özkaynak Yöntemiyle Değerlenen Yatırımlara İlişkin Gelir Tablosu Kalemleri:

1 Ocak-31 Aralık 2013	Bölümlerarası			
	Havacılık	Teknik	Eliminasyon	Toplam
Özkaynak Yöntemiyle Değerlenen Yatırımların				
Karlarından/Zararlarından Paylar	127.162.420	(18.188.908)	-	108.973.512

1 Ocak-31 Aralık 2012	Bölümlerarası			
	Havacılık	Teknik	Eliminasyon	Toplam
Özkaynak Yöntemiyle Değerlenen Yatırımların				
Karlarından/Zararlarından Paylar	26.431.485	(20.470.232)	-	5.961.253

5.3. Yatırım Faaliyetleri

1 Ocak - 31 Aralık 2013	Bölümlerarası			
	Havacılık	Teknik	Eliminasyon	Toplam
Maddi ve maddi olmayan varlık alımı	2.630.087.903	316.542.898	-	2.946.630.801
Cari dönem amortisman gideri ve itfa payı	1.154.356.982	86.170.177	-	1.240.527.159
Özkaynak yöntemiyle değerlendirilen yatırımlar	332.202.531	57.471.668	-	389.674.199

1 Ocak - 31 Aralık 2012	Bölümlerarası			
	Havacılık	Teknik	Eliminasyon	Toplam
Maddi ve maddi olmayan varlık alımı	2.517.407.045	126.241.439	-	2.643.648.484
Cari dönem amortisman gideri ve itfa payı	964.625.827	65.137.093	-	1.029.762.920
Özkaynak yöntemiyle değerlendirilen yatırımlar	206.493.307	62.576.238	-	269.069.545



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

6. NAKİT VE NAKİT BENZERLERİ

	<u>31 Aralık 2013</u>	<u>31 Aralık 2012</u>
Kasa	2.231.785	1.836.473
Banka – vadeli mevduatlar	782.265.403	1.121.913.532
Banka – vadesiz mevduatlar	521.069.942	222.290.264
Diğer hazır değerler	33.416.705	9.502.267
	<u>1.338.983.835</u>	<u>1.355.542.536</u>

31 Aralık 2013 tarihi itibarıyla vadeli mevduatlara ilişkin bilgiler aşağıdaki gibidir:

<u>Anapara</u>	<u>Para Birimi</u>	<u>Faiz Oranı</u>	<u>Vade</u>	<u>31 Aralık 2013</u>
106.265.000	TL	%6,41 - %9	Ocak 2014	106.268.154
36.984.472	EUR	%0,82 - %2,54	Ocak 2014	108.762.210
265.442.777	ABD Doları	%2,14 - %2,91	Mart 2014	567.235.039
				<u>782.265.403</u>

31 Aralık 2012 tarihi itibarıyla vadeli mevduatlara ilişkin bilgiler aşağıdaki gibidir:

<u>Anapara</u>	<u>Para Birimi</u>	<u>Faiz Oranı</u>	<u>Vade</u>	<u>31 Aralık 2012</u>
813.916.500	TL	%7,14 - %9,22	Mart 2013	825.411.927
125.082.952	EUR	%2,81 - %3,27	Mart 2013	296.501.605
				<u>1.121.913.532</u>



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)



7. FİNANSAL YATIRIMLAR

Kısa vadeli finansal yatırımlar aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
3 aydan uzun vadeli mevduatlar	42.774.034	476.958.794

3 aydan uzun vadeli mevduatlara ilişkin bilgiler aşağıdaki gibidir:

Anapara	Para Birimi	Faiz Oranı	Vade	31 Aralık 2013
20.000.000	USD	2,79%	Nisan 2014	42.774.034
Anapara	Para Birimi	Faiz Oranı	Vade	31 Aralık 2012
41.827.004	USD	3,53%	Nisan 2013	75.250.687
170.000.000	TL	%6,93-%7,27	Nisan 2013	170.577.495
97.844.734	EUR	%3,19-%3,20	Eylül 2013	231.130.612
				476.958.794

Uzun vadeli finansal yatırımlar aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Sita Inc.	1.679.619	1.679.619
Star Alliance Gmbh	44.465	44.465
Emek İnşaat ve İşletme A.Ş.	26.859	26.859
UATP Inc.	16.929	16.929
Yabancı Para Çevrim Farkı	684.849	281.372
	2.452.721	2.049.244

Sita Inc., Star Alliance GMBH, Emek İnşaat ve İşletme A.Ş. ve UATP Inc. aktif bir piyasada işlem görmediğinden dolayı maliyet değerleri ile gösterilmektedir.

Grup'un uzun vadeli finansal yatırımlarının 31 Aralık 2013 tarihi itibarıyla detayları aşağıdaki gibidir:

Şirketin Ünvanı	Şirketin ve Faaliyetin Yeri	Sahiplik Oranı	Sahip Olunan Oy Hakkı	Ana Faaliyet Alanı
Sita Inc.	Hollanda	% 0,1'den az	% 0,1'den az	Bilgi ve Telekomünikasyon Hizmetleri
Star Alliance Gmbh	Almanya	% 5,55	% 5,55	Star Alliance Üye Havayolları Arasındaki Koordinasyon
UATP Inc.	A.B.D.	% 4	% 4	UATP Kredi Kartı
Emek İnşaat ve İşletme A.Ş.	Türkiye	% 0,3	% 0,3	İnşaat



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

8. KISA VE UZUN VADELİ BORÇLANMALAR

Uzun vadeli borçlanmaların kısa vadeli kısımları aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Finansal kiralama işlemlerinden borçlar (Not:21)	1.188.220.823	866.011.394

Uzun vadeli borçlanmalar aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Finansal kiralama işlemlerinden borçlar (Not:21)	10.364.269.509	7.800.982.204

9. DİĞER FİNANSAL YÜKÜMLÜLÜKLER

Kısa vadeli diğer finansal yükümlülüklerin detayı aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Diğer finansal yükümlülükler	33.808.413	31.064.076

Bankaya borçlar hesabı ay sonu vergi ve SSK ödemeleri için banka tarafından faizsiz olarak kullanılan gecelik borçlardan oluşmaktadır.

10. İLİŞKİLİ TARAF AÇIKLAMALARI

Özkaynaktan pay alma yöntemiyle muhasebeleştirilen ortaklıklardan kısa vadeli ticari alacakların dökümü aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
TCI	382.750	447.790
TEC	-	12.736.341
Sun Express	-	5.791.128
	382.750	18.975.259

İlişkili taraflardan kısa vadeli diğer alacaklar aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
TCI	4.087.847	7.959
Türkbine Teknik	-	476
Uçak Koltuk Üretimi	-	96
	4.087.847	8.531



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

**31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR**
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)



10. İLİŞKİLİ TARAF AÇIKLAMALARI (Devamı)

Özkaynaktan pay alma yöntemiyle muhasebeleştirilen ortaklıklara kısa vadeli ticari borçlar aşağıdaki gibidir:

	<u>31 Aralık 2013</u>	<u>31 Aralık 2012</u>
THY Opet	184.980.253	139.538.456
Turkish DO&CO	67.793.993	16.035.217
Sun Express	54.322.677	19.426.776
TGS	33.853.908	27.246.944
TEC	31.294.411	12.462.870
Goodrich	2.361.168	289.812
TCI	-	244
Türkbine Teknik	-	676
	<u>374.606.410</u>	<u>215.000.995</u>

31 Aralık 2013 tarihinde sona eren hesap dönemine ilişkin ilişkili taraflarla olan işlemler aşağıdaki gibidir:

Satışlar

	<u>31 Aralık 2013</u>	<u>31 Aralık 2012</u>
Sun Express	85.596.025	42.182.656
TGS	28.690.121	32.959.604
TEC	12.334.619	15.621.347
Turkish DO&CO	5.285.615	2.566.491
THY Opet	3.097.997	160.909
TCI	228.038	944.319
Goodrich	148.057	1.890.294
Türkbine Teknik	51.652	360.275
Sun Express Deut.	40.217	70.008
Uçak Koltuk	-	29.231
	<u>135.472.341</u>	<u>96.785.134</u>

Alışlar

	<u>31 Aralık 2013</u>	<u>31 Aralık 2012</u>
THY Opet	3.943.188.972	3.192.744.391
Turkish DO&CO	538.461.828	385.433.214
Sun Express	435.937.741	73.735.876
TGS	389.830.809	311.898.310
TEC	191.381.580	36.222.756
Star Alliance GMBH	840.053	-
Goodrich	323.276	8.149.394
TCI	69.656	-
Türkbine Teknik	-	146.619
	<u>5.500.033.915</u>	<u>4.008.330.560</u>

Grup ile Sun Express arasındaki işlemler, koltuk ve uçak kiralama işlemlerinden; Turkish DO&CO arasındaki işlemler ikram hizmetleri işlemlerinden; TGS arasındaki işlemler yer hizmetleri temininden; TEC arasındaki işlemler motor bakım hizmetlerinden; THY Opet arasındaki işlemler havacılık yakıtları temininden kaynaklanmaktadır. İlişkili taraflardan olan alacaklar teminatsız olup, ticari olan alacakların vadesi yaklaşık 30 gündür.

Şirket'in, Yönetim Kurulu Başkan ve üyeleriyle Genel Müdür, Genel Koordinatör, Genel Müdür Yardımcıları gibi üst düzey yöneticilere cari dönemde sağlanan tamamı kısa vadeli faydalardan oluşan ücret ve benzeri menfaatlerin toplam tutarı 8.524.363 TL'dir (31 Aralık 2012: 6.301.658 TL).



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

11. TİCARİ ALACAK VE BORÇLAR

31 Aralık 2013 ve 2012 tarihleri itibariyle ilişkili olmayan taraflardan ticari alacaklar aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Ticari alacaklar	1.289.341.336	828.016.124
Şüpheli alacaklar karşılığı	(141.633.923)	(73.380.910)
	1.147.707.413	754.635.214

Şüpheli alacak karşılığı geçmişteki tahsil edilmeme tecrübesine dayanılarak belirlenmiştir. Grubun ticari alacaklarına ilişkin kredi riski, kur riski ve değer düşüklüğüne ilişkin detaylar Not:46' da açıklanmıştır.

31 Aralık 2013 ve 2012 tarihleri itibariyle ilişkili olmayan taraflara ticari borçlar aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Ticari borçlar	1.075.555.053	691.657.030
Diğer ticari borçlar	1.020.117	2.132.786
	1.076.575.170	693.789.816

12. ÇALIŞANLARA SAĞLANAN FAYDALAR KAPSAMINDA BORÇLAR

31 Aralık 2013 ve 2012 tarihleri itibariyle çalışanlara sağlanan faydalar kapsamında borçlar aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Maaş tahakkukları	260.194.780	147.057.807
Ödenecek SGK primleri	43.654.175	36.021.871
Toplu İş Sözleşmesi (TİS) farkı ^(*)	4.134.521	-
	307.983.476	183.079.678

^(*) Toplu İş Sözleşmesi fark tutarı, THY Habom A.Ş.' nin 25 Şubat 2014 tarihinde imzalanan ve 01 Ağustos 2013 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere ödenmesi gereken personel ücret artışlarından oluşmaktadır.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)



13. DİĞER ALACAKLAR VE BORÇLAR

31 Aralık 2013 ve 2012 tarihleri itibariyle ilişkili olmayan taraflardan kısa vadeli diğer alacaklar aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Uçak alımı için yapılan nakdi olarak geri alınacak ön ödemeler (net)	1.111.916.468	475.603.418
Yurtdışı satınalma işlemlerinden doğan alacaklar	119.869.279	98.482.319
Fon transferi güçlüğü olan banka hesapları ^(*)	85.538.901	160.469.134
Pilot ve adaylarına ilişkin eğitim alacakları	28.889.363	2.751.021
Geri alınacak vergiler	17.369.268	11.832.018
Personelden alacaklar	3.304.898	2.511.696
Diğer alacaklar	9.809.729	3.402.692
	1.376.697.906	755.052.298

^(*)31 Aralık 2013 tarihi itibariyle bu tutar Khartum, Akra, Addis Ababa, Taşkent, Sao Paulo, Kazablanka, Dakka ve Buenos Aires'teki bankalarda tutulan hesaplarla ilgilidir.

31 Aralık 2013 ve 2012 tarihleri itibariyle ilişkili olmayan taraflardan uzun vadeli diğer alacaklar aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Uçak alımı için yapılan nakdi olarak geri alınacak ön ödemeler (net)	2.120.392.457	1.167.114.676
Yatırım destek alacağı (Not 2.5.16)	199.642.624	107.714.141
Fon transferi güçlüğü olan banka hesapları ^(*)	185.575.908	176.900.543
Pilot ve adaylarına ilişkin eğitim alacakları	102.223.282	44.470.842
Faiz takası sözleşmeleri depozitoları	53.400.186	44.677.053
Verilen depozito ve teminatlar	15.170.163	26.601.535
Stopaj iadelerine ilişkin gelir tahakkukları	2.354.762	15.797.083
Sita depozito sertifikalarından alacaklar	1.849.444	1.643.236
	2.680.608.826	1.584.919.109

^(*) 31 Aralık 2013 ve 2012 tarihleri itibariyle bu tutar İran ve Suriye'deki bankalarda tutulan hesaplarla ilgilidir. İran Sivil Havacılık Otoritesi tarafından Kasım 2012 tarihine kadar İran'da yapılan bilet satışlarının İran para birimi (IRR)'den yabancı para birimlerine çevrimlerinde uygulanacak paritenin İran Merkez Bankası tarafından yayınlanan resmi parite (MB 1. Seviye) olması zorunlu tutulmuştur. Ancak İran'da yaşanan devalüasyon sonrasında Temmuz 2012 tarihinden itibaren İran Merkez Bankası tarafından ülke dışına yapılacak para transferinde MB 1. Seviye Paritesinin kullanılmasına izin verilmemektedir. Grup'un Kasım 2012 tarihine kadar yapılan satışlarından MB 1. Seviye Paritesine göre 60 milyon EUR tutarında bakiyesi bulunmaktadır. İran Sivil Havacılık Otoritesi ve İran Merkez Bankası ile yapılan görüşmeler neticesinde bu tutarın ülke dışına transferinde MB 1. Seviye paritenin kullanılması hususunda mutabık kalınmış olmakla birlikte henüz transfer gerçekleşmemiştir. İlgili döneme ait parite 1 EUR=15.966 IRR olarak belirlenmiştir. 31 Aralık 2013 ve 2012 tarihleri itibariyle bu bakiye belirtilen pariteden bilançoda gösterilmiştir.

İlişkili olmayan taraflara kısa vadeli diğer borçların detay aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Ödenecek vergi ve fonlar	81.943.879	41.742.240
Alınan depozito ve teminatlar	18.117.653	21.881.619
Sigorta şirketlerine borçlar	8.602.152	3.290.177
Diğer borçlar	5.518.003	9.892.163
	114.181.687	76.806.199

İlişkili olmayan taraflara uzun vadeli diğer borçların detayı aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Alınan depozito ve teminatlar	30.917.704	15.659.634



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

14. STOKLAR

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Teknik malzeme stokları	288.403.089	230.339.657
Diğer stoklar	68.251.673	46.562.105
	356.654.762	276.901.762
Değer düşüklüğü karşılığı (-)	(14.330.391)	(17.701.999)
	342.324.371	259.199.763

31 Aralık 2013 ve 2012 tarihlerinde sona eren hesap dönemlerine ilişkin stok değer düşüklüğündeki değişim aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2013	1 Ocak - 31 Aralık 2013
Dönem başı ayrılmış karşılık	17.701.999	17.555.587
Yabancı para çevrim farkı	2.739.001	(993.935)
Dönem içinde ayrılan / iptal edilen karşılık	(6.110.609)	1.140.347
Dönem sonu itibarıyla ayrılan karşılık	14.330.391	17.701.999

15. CANLI VARLIKLAR

Yoktur (31 Aralık 2012: Yoktur).

16. PEŞİN ÖDENMİŞ GİDERLER VE ERTELENMİŞ GELİRLER

31 Aralık 2013 ve 2012 tarihleri itibarıyla, peşin ödenmiş giderler ve ertelenmiş gelirler aşağıdaki gibidir:

Kısa vadeli peşin ödenmiş giderler

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Peşin ödenmiş satış komisyonları	30.382.160	21.096.986
Peşin ödenmiş faaliyet tipi kiralama giderleri	16.133.614	14.191.310
Peşin ödenmiş diğer giderler	15.591.581	8.844.769
Peşin ödenmiş reklam giderleri	13.953.426	4.565.568
Verilen sipariş avansları	9.283.739	35.473.673
Peşin ödenmiş diğer kira giderleri	4.021.595	381.025
	89.366.115	84.553.331



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)



16. PEŞİN ÖDENMİŞ GİDERLER VE ERTELENMİŞ GELİRLER (Devamı)

Uzun vadeli peşin ödenmiş giderler

	<u>31 Aralık 2013</u>	<u>31 Aralık 2012</u>
Peşin ödenmiş motor bakım giderleri	311.691.062	146.478.543
Maddi duran varlık alımlarına ilişkin yapılan ödemeler	52.089.326	60.987.232
Peşin ödenmiş uçak finansman giderleri	33.770.950	27.830.021
Peşin ödenmiş diğer giderler	12.850.445	699.010
Peşin ödenmiş faaliyet tipi kiralama giderleri	1.840.398	1.891.246
	<u>412.242.181</u>	<u>237.886.052</u>

Kısa vadeli ertelenmiş gelirler

	<u>31 Aralık 2013</u>	<u>31 Aralık 2012</u>
TGS hisse devri ile ilgili kazanılmamış gelir (Not:4)	16.961.685	12.870.201
Gelecek aylara ait banka protokol geliri	12.272.118	7.720.681
Alınan diğer avanslar	12.095.796	20.187.231
Gelecek aylara ait diğer gelirler	4.258.542	-
Özel kira avansları	1.041.847	1.041.539
	<u>46.629.988</u>	<u>41.819.652</u>

Uzun vadeli ertelenmiş gelirler

	<u>31 Aralık 2013</u>	<u>31 Aralık 2012</u>
Brüt hibe krediler	59.077.997	49.342.847
Hibe krediler birikmiş amortismanı	(36.261.496)	(25.877.761)
Gelecek aylara ait banka protokol geliri	8.277.860	10.732.856
Alınan diğer avanslar	63.625	-
TGS hisse devri ile ilgili kazanılmamış gelir (Not:4)	-	13.248.491
	<u>31.157.986</u>	<u>47.446.433</u>

17. YATIRIM AMAÇLI GAYRİMENKULLER

	<u>1 Ocak- 31 Aralık 2013</u>	<u>1 Ocak- 31 Aralık 2012</u>
Açılış bakiyesi	57.985.000	54.720.000
Yabancı para çevrim farkı	11.592.599	(3.068.810)
Çıkışlar	(500.000)	-
Makul değer değişikliğinden kaynaklanan kazanç (Not :37)	7.242.401	6.333.810
Kapanış bakiyesi	<u>76.320.000</u>	<u>57.985.000</u>

Yatırım amaçlı gayrimenkullerin gerçeğe uygun değeri Sermaye Piyasası Kurulu tarafından yetkilendirilmiş bağımsız bir ekspertiz şirketi tarafından benzer gayrimenkuller ile ilgili piyasa işlem fiyatlarının referans alınmasıyla tespit edilmiştir.

Yatırım amaçlı gayrimenkullerden elde edilen kira geliri bulunmamaktadır.

Yatırım amaçlı gayrimenkullerin gerçeğe uygun değeri, değerlendirme yöntemleri tekniklerine göre seviye 3 kapsamındadır.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

18. MADDİ DURAN VARLIKLAR

	Yerüstü		Teknik		Diğer	Uçaklar	Motorlar	Yedek	Komponent ve	Özel	Yapılmakta	Toplam
	Düzenlemeleri	Binalar	Simülasyon ve	Ekipman,								
Maliyet												
Açılış Bakiyesi 1 Ocak 2013	198.408.933	376.616.472	240.693.235	15.623.706.346	617.668.430	373.795.361	79.440.618	679.208.519	18.189.537.914			
Çevrim farkı	50.758.543	78.448.375	52.336.616	3.340.915.790	126.293.664	86.008.634	16.565.015	173.815.300	3.925.141.937			
İlaveler	16.840.529	65.156.820	34.916.365	2.214.600.352	88.137.166	136.001.760	7.346.994	353.927.914	2.916.927.900			
İşletme birleşmelerinden	95.852.356	13.504.753	14.527.198	-	-	-	-	-	123.884.307			
İlaveler	9.747.371	121.891	-	-	-	-	-	(13.454.280)	(3.585.018)			
Transferler (*)	(16.861.874)	(43.250.416)	(4.354.063)	(85.378.599)	(51.635.818)	(34.984.561)	-	-	(236.465.331)			
Çıkışlar	354.745.858	490.597.895	338.119.351	21.093.843.889	780.463.442	560.821.194	103.352.627	1.193.497.453	24.915.441.709			
Kapanış bakiyesi:31 Aralık 2013												
Birikmiş Amortisman												
Açılış Bakiyesi 1 Ocak 2013	73.594.821	202.883.246	175.979.342	4.659.039.951	187.327.416	145.803.610	51.569.939	-	5.496.198.325			
Çevrim farkı	16.392.273	38.272.051	37.546.770	1.032.252.809	39.364.275	33.721.956	11.670.541	-	1.209.220.675			
Cari dönem amortismanı	9.246.828	31.576.872	32.235.486	1.016.780.059	66.210.218	57.206.508	12.326.072	-	1.225.582.043			
İşletme birleşmelerinden	12.596.916	3.598.750	6.252.478	-	-	-	-	-	22.448.144			
İlaveler	(5.117.056)	(43.019.175)	(4.140.988)	(85.378.599)	(46.391.924)	(16.376.406)	-	-	(200.424.148)			
Çıkışlar	106.713.782	233.311.744	247.873.088	6.622.694.220	246.509.985	220.355.668	75.566.552	-	7.753.025.039			
Kapanış bakiyesi:31 Aralık 2013												
Net defter değeri:												
31 Aralık 2013	248.032.076	257.286.151	90.246.263	14.471.149.669	533.953.457	340.465.526	27.786.075	1.193.497.453	17.162.416.670			

(*) 3.585.018 TL tutarındaki maddi duran varlık, maddi olmayan duran varlıklara transfer edilmiştir.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

18. MADDİ DURAN VARLIKLAR (Devamı)

	Teknik Ekipman, Simülator ve Binalar		Diğer Ekipmanlar ve Demirbaşlar		Uçaklar		Yedek Motorlar		Komponent ve Tamir Edilebilir Yedek Parçalar		Yapılmakta Olan Yatırımlar		Toplam
	Yerüstü Düzenlemeleri ve Binalar	Yerüstü Ekipman, Simülator ve Binalar	Diğer Ekipmanlar ve Demirbaşlar	Diğer Ekipmanlar ve Demirbaşlar	Uçaklar	Yedek Motorlar	Yedek Parçalar	Özel Maliyetler	Yapılmakta Olan Yatırımlar	Yapılmakta Olan Yatırımlar			
Maliyet													
Açılış Bakiyesi 1 Ocak 2012	194.445.053	461.185.261	148.453.434	12.863.510.809	615.266.465	399.664.054	111.431.957	435.264.825	15.229.221.858				
Çevrim farkı	(13.372.432)	(11.893.982)	(32.665.326)	(1.198.885.929)	(40.357.310)	(22.460.963)	(19.301.794)	(16.786.206)	(1.355.723.942)				
İlavelemler	7.963.128	29.345.241	21.907.776	2.145.180.214	42.759.275	107.991.879	3.066.771	268.881.536	2.627.095.820				
Çıkışlar	-	(3.044.015)	(668.343)	(4.915.771)	-	(111.399.609)	(540.525)	-	(120.568.263)				
Satış amacıyla elde tutulan duran varlıklardan transfer	-	-	-	1.815.991.128	-	-	-	-	1.815.991.128				
Hesaplar arası transferler ⁽¹⁾	9.373.184	(98.976.033)	103.665.694	2.825.895	-	-	(15.215.791)	(8.151.636)	(6.478.687)				
Kapanış bakiyesi:31 Aralık 2012	198.408.933	376.616.472	240.693.235	15.623.706.346	617.668.430	373.795.361	79.440.618	679.208.519	18.189.537.914				
Birikmiş Amortisman													
Açılış Bakiyesi 1 Ocak 2012	64.597.647	321.520.088	69.210.291	3.291.791.980	139.105.118	185.035.834	65.366.028	-	4.136.626.986				
Çevrim farkı	(3.713.730)	(46.270.367)	(10.871.418)	(676.742.705)	(9.554.028)	(10.413.104)	(11.725.708)	-	(769.291.060)				
Cari dönem amortismanı	3.337.720	24.324.384	24.439.402	848.529.631	57.776.326	49.368.777	13.300.035	-	1.021.076.275				
Çıkışlar	-	(2.330.508)	(523.204)	(4.915.771)	-	(78.187.897)	(154.625)	-	(86.112.005)				
Satış amacıyla elde tutulan duran varlıklardan transfer	-	-	-	1.200.376.816	-	-	-	-	1.200.376.816				
Hesaplar arası transferler ⁽¹⁾	9.373.184	(94.360.351)	93.724.271	-	-	-	(15.215.791)	-	(6.478.687)				
Kapanış bakiyesi:31 Aralık 2012	73.594.821	202.883.246	175.979.342	4.659.039.951	187.327.416	145.803.610	51.569.939	-	5.496.198.325				
Net defter değeri:31 Aralık 2012	124.814.112	173.733.226	64.713.893	10.964.666.395	430.341.014	227.991.751	27.870.679	679.208.519	12.693.339.589				
Net defter değeri:31 Aralık 2011	129.847.406	139.665.173	79.243.143	9.571.718.829	476.161.347	214.628.220	46.065.929	435.264.825	11.092.594.872				

*Grup 1 Temmuz 2012 tarihinde yeni bir Kurumsal Kaynak Planlama ("ERP") sistemine geçmiş olup, bu kapsamda maddi ve maddi olmayan duran varlıkların sınıflamasında bazı değişiklikler yapılmıştır. 6.478.687 TL tutarındaki maddi duran varlık ve birikmiş amortisman maddi olmayan duran varlıklara transfer edilmiştir.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

19. DİĞER MADDİ OLMAYAN DURAN VARLIKLAR

	Slot Hakkı	Haklar	Toplam
Maliyet			
Açılış Bakiyesi: 1 Ocak 2013	23.069.393	128.876.837	151.946.230
Çevrim farkı	4.551.501	29.466.538	34.018.039
İlaveler	-	29.702.901	29.702.901
Çıkışlar	-	(3.712)	(3.712)
Transferler	-	3.585.018	3.585.018
Kapanış bakiyesi:31 Aralık 2013	27.620.894	191.627.582	219.248.476
Birikmiş Amortisman			
Açılış Bakiyesi 1 Ocak 2013	-	100.762.463	100.762.463
Çevrim farkı	-	21.693.450	21.693.450
Cari dönem itfa payı	-	14.945.116	14.945.116
Çıkışlar	-	(3.712)	(3.712)
Kapanış bakiyesi:31 Aralık 2013	-	137.397.317	137.397.317
Net defter değeri:31 Aralık 2013	27.620.894	54.230.265	81.851.159
Maliyet			
Açılış Bakiyesi: 1 Ocak 2012	24.445.066	113.740.124	138.185.190
Çevrim farkı	(1.375.673)	(7.175.696)	(8.551.369)
İlaveler	-	16.552.664	16.552.664
Çıkışlar	-	(718.942)	(718.942)
Transferler	-	6.478.687	6.478.687
31 Aralık 2012 kapanış bakiyesi	23.069.393	128.876.837	151.946.230
Birikmiş Amortisman			
Açılış Bakiyesi: 1 Ocak 2012	-	91.222.250	91.222.250
Yabancı Para Çevrim Farkları	-	(5.513.033)	(5.513.033)
Cari dönem itfa payı	-	8.686.645	8.686.645
Çıkışlar	-	(112.086)	(112.086)
Transferler	-	6.478.687	6.478.687
Kapanış bakiyesi:31 Aralık 2012	-	100.762.463	100.762.463
Net defter değeri:31 Aralık 2012	23.069.393	28.114.374	51.183.767

Grup, satın almış olduğu slot haklarını süre konusunda herhangi bir sınırlandırma olmadığından sınırsız yararlı ömre sahip maddi olmayan duran varlık kapsamında değerlendirmiştir.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)



20. ŞEREFİYE

	<u>31 Aralık 2013</u>
Maliyet	
Açılış Bakiyesi	-
İlaveler (Not:3)	52.523.964
Çevrim farkı	5.716.838
Kapanış bakiyesi	<u>58.240.802</u>

21. KİRALAMA İŞLEMLERİ

Finansal kiralama borçlarının vadelerine göre dağılımı aşağıdaki gibidir:

	<u>31 Aralık 2013</u>	<u>31 Aralık 2012</u>
1 yıldan az	1.464.764.110	1.068.307.603
1 – 5 yıl arası	5.809.555.437	4.291.572.222
5 yıldan fazla	5.970.519.946	4.624.307.819
	<u>13.244.839.493</u>	<u>9.984.187.644</u>
Eksi: Gelecek yıllara ait faiz gideri	(1.692.349.161)	(1.317.194.046)
Mali tablolarda gösterilen finansal kiralama borçlarının anapara tutarı	<u>11.552.490.332</u>	<u>8.666.993.598</u>
	<u>31 Aralık 2013</u>	<u>31 Aralık 2012</u>
Faiz aralığı:		
Değişken oranlı borçlar	5.073.110.037	3.355.700.565
Sabit oranlı borçlar	6.479.380.295	5.311.293.033
	<u>11.552.490.332</u>	<u>8.666.993.598</u>

31 Aralık 2013 tarihi itibarıyla, ABD Doları, Euro ve Japon Yeni cinsinden ifade edilen finansal kiralama borçlarının ağırlıklı ortalama faiz oranları, sabit oranlı borçlar için %3,80 (31 Aralık 2012: %4,14), değişken oranlı borçlar için ise %0,88 (31 Aralık 2012: %0,61)'dir.

22. İMTİYAZLI HİZMET ANLAŞMALARI

Yoktur (31 Aralık 2012: Yoktur).

23. VARLIKLARDA DEĞER DÜŞÜKLÜĞÜ

Yoktur (31 Aralık 2012: Yoktur).

24. DEVLET TEŞVİK VE YARDIMLARI

2010 sonrasında alımı planlanan uçakların alımında kullanılmak üzere Hazine Müsteşarlığı'ndan 28.12.2010 / 99256 no'lu teşvik belgesi temin edilmiştir. Teşvik belgesi kapsamında, kurumlar vergisi indirimi, gümrük vergisi muafiyeti ve sigorta primi işveren hissesi desteği avantajlarından yararlanılacaktır. İlgili yatırım desteğinin muhasebeleştirilmesine ilişkin Not: 2.5.16'ya bakınız.

25. BORÇLANMA MALİYETLERİ

2013 yılında maddi duran varlık üzerinde aktifleştirilmiş borçlanma maliyeti bulunmamaktadır (31 Aralık 2012 yoktur).



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

26. KARŞILIKLAR, KOŞULLU VARLIK VE BORÇLAR

31 Aralık 2013 ve 2012 tarihleri itibariyle kısa vadeli karşılıklar aşağıdaki gibidir:

(a) Çalışanlara Sağlanan Faydalara İlişkin Kısa Vadeli Karşılıklar

	<u>31 Aralık 2013</u>	<u>31 Aralık 2012</u>
Kullanılmamış izin karşılığı	<u>64.731.115</u>	<u>41.066.116</u>

İzin karşılıklarının 31 Aralık 2013 ve 31 Aralık 2012 hesap dönemlerindeki değişimi aşağıdaki gibidir:

	<u>1 Ocak - 31 Aralık 2013</u>	<u>1 Ocak - 31 Aralık 2013</u>
Dönem başı ayrılmış karşılık	41.066.116	11.914.374
İşletme birleşmelerinden ilaveler	2.278.037	-
Cari dönemde ayrılan karşılık	22.377.281	29.210.389
Yabancı para çevrim farkı	(990.319)	(58.647)
Dönem sonu itibariyle ayrılan karşılık	<u>64.731.115</u>	<u>41.066.116</u>

(b) Diğer Kısa Vadeli Karşılıklar

	<u>31 Aralık 2013</u>	<u>31 Aralık 2012</u>
Dava karşılıkları	<u>29.819.212</u>	<u>35.516.181</u>

Dava karşılıklarının 31 Aralık 2013 ve 31 Aralık 2012 hesap dönemlerindeki değişimi aşağıdaki gibidir:

	<u>1 Ocak - 31 Aralık 2013</u>	<u>1 Ocak - 31 Aralık 2012</u>
Dönem başı ayrılmış karşılık	35.516.181	26.224.798
Cari dönemde ayrılan karşılık	3.282.172	15.507.398
Konusu kalmayan karşılık	(9.047.242)	(7.170.892)
Yabancı para çevrim farkı	68.101	954.877
Dönem sonu itibariyle ayrılan karşılık	<u>29.819.212</u>	<u>35.516.181</u>

Grup, faaliyetleri gereği maruz kaldığı aleyhte açılan davalara ilişkin karşılık ayırmaktadır. Aleyhte açılan davalar genellikle eski çalışanların açtığı işe iade davaları ile kayıp ya da hasar görmüş bagaj ve kargolara ilişkindir.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)



27. TAAHHÜTLER

a) Verilen Teminatlar: 31 Aralık 2013 itibariyle verilen teminat mektupları tutarı 168.237.282 TL'dir (31 Aralık 2012: 103.501.040 TL).

	31 Aralık 2013		31 Aralık 2012	
	Dövizli Tutar	TL Karşılığı	Dövizli Tutar	TL Karşılığı
A. Kendi tüzel kişiliği adına verilen Teminat Rehin ve İpotekler (TRI)	-	168.237.282	-	103.501.040
- Teminatlar				
TL	-	19.793.631	-	11.882.222
EUR	10.289.903	30.216.299	6.719.618	15.802.526
USD	53.499.485	114.183.950	40.957.707	73.011.209
Diğer	-	4.043.402	-	2.805.083
B. Tam konsolidasyon kapsamına dahil edilen ortaklıklar lehine verilen TRI'ler	-	-	-	-
C. Olağan ticari faaliyetlerinin yürütülmesi amacıyla diğer 3. Kişilerin borcunu temin için verilen TRI'ler	-	-	-	-
D. Diğer Verilen TRI'lerin Toplam Tutarı	-	-	-	-
i. Ana ortak lehine verilen TRI'ler	-	-	-	-
ii. B ve C maddeleri kapsamına girmeyen diğer grup şirketleri lehine verilen TRI'ler	-	-	-	-
iii. C maddesi kapsamına girmeyen 3. kişiler lehine verilen TRI'ler	-	-	-	-
		168.237.282		103.501.040

Şirket'in vermiş olduğu diğer TRI'lerin Grup'un özkaynaklarına oranı 31 Aralık 2013 tarihi itibariyle %0'dır (31 Aralık 2012: %0).

b) Faaliyet Tipi Uçak Kiralama Borçları: Grup'un henüz tahakkuk etmemiş ve iskonto edilmemiş tutarlar üzerinden, faaliyet tipi uçak kiralama borçlarının dökümü aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Bir yıldan az	306.818.229	282.339.574
1 – 5 yıl arası	668.136.183	810.999.803
5 yıldan fazla	151.948.537	81.178.443
	1.126.902.949	1.174.517.820

Grup, 2010-2015 yılları arasında teslim almak üzere, uçak üreticisi firmalarca yapılacak indirimler öncesi liste fiyatlarına göre, uçak alımlarının toplam bedeli yaklaşık olarak 11,8 milyar ABD Doları olan 89 adet uçak için anlaşma imzalamıştır. Söz konusu uçaklardan 10 tanesi 2010 yılında, 29 tanesi 2011 yılında, 19 tanesi 2012 yılında, 18 tanesi de 2013 yılında teslim alınmıştır. Ayrıca grup 2013-2021 yılları arasında teslim almak üzere, uçak üreticisi firmalarca yapılacak indirimler öncesi liste fiyatlarına göre, uçak alımlarının toplam bedeli yaklaşık olarak 37,5 milyar ABD Doları olan 252 adet uçak için anlaşma imzalamıştır. Grup, uçak alımları ile ilgili olarak ilgili firmalara 31 Aralık 2013 itibariyle 1.529 milyon ABD Doları avans ödemesi yapmıştır.

c) Faaliyet Tipi Diğer Kiralama Borçları

Şirketin kullanımda ve kiralama dönemi 15 yıl olan, inşaatı devam eden ve kiralama dönemi 23 yıl olan hangar arazilerine ilişkin faaliyet tipi kiralamaları bulunmaktadır. Grup'un bu kira sözleşmelerine ilişkin yükümlülükleri aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Bir yıldan az	10.291.602	2.081.088
1 – 5 yıl arası	50.256.243	16.417.472
5 yıldan fazla	118.021.858	49.973.307
	178.569.703	68.471.867



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

28. ÇALIŞANLARA SAĞLANAN FAYDALAR

31 Aralık 2013 ve 2012 tarihleri itibariyle çalışanlara sağlanan faydalara ilişkin uzun vadeli karşılıklar aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Kıdem tazminatı karşılığı	249.604.088	234.019.405

Kıdem tazminatı karşılığı aşağıdaki açıklamalar çerçevesinde ayrılmaktadır:

Yürürlükteki İş Kanunu hükümleri uyarınca, çalışanlardan kıdem tazminatına hak kazanacak şekilde iş sözleşmesi sona erenlere, hak kazandıkları yasal kıdem tazminatlarının ödenmesi yükümlülüğü vardır. Ayrıca, halen yürürlükte bulunan 506 sayılı Sosyal Sigortalar Kanununun 6 Mart 1981 tarih, 2422 sayılı ve 25 Ağustos 1999 tarih, 4447 sayılı yasalar ile değişik 60'ıncı maddesi hükmü gereğince kıdem tazminatını alarak işten ayrılma hakkı kazananlara da yasal kıdem tazminatlarını ödeme yükümlülüğü bulunmaktadır. Emeklilik öncesi hizmet şartlarıyla ilgili bazı geçiş karşılıkları, ilgili kanunun 23 Mayıs 2002 tarihinde değiştirilmesi ile Kanun'dan çıkarılmıştır.

1 Ocak 2014 tarihi itibariyle ödenecek kıdem tazminatı tavanı 3.438 TL (1 Ocak 2013: 3.129 TL)'dir.

Kıdem tazminatı yükümlülüğü yasal olarak herhangi bir fonlamaya tabi değildir. Kıdem tazminatı karşılığı, Şirket'in, çalışanların emekli olmasından kaynaklanan gelecekteki muhtemel yükümlülük tutarının bugünkü değerinin tahmin edilmesi yoluyla hesaplanmaktadır.

TMS 19 ("Çalışanlara Sağlanan Faydalar"), şirketin 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. Bu nedenle, 31 Aralık 2013 tarihi itibariyle, ekli konsolide finansal tablolarda karşılıklar, geleceğe ilişkin, çalışanların emekliliğinden kaynaklanacak muhtemel yükümlülüğün bugünkü değeri tahmin edilerek hesaplanır. İlgili bilanço tarihlerindeki karşılıklar, yıllık %6,00 enflasyon (31 Aralık 2012: %5,00) ve %10,20 iskonto (31 Aralık 2012: %7,63) oranı varsayımlarına göre hesaplanmıştır. İsteğe bağlı işten ayrılmalar neticesinde ödenmeyip, Şirket'e kalacak olan kıdem tazminatı tutarlarının tahmini oranı %2,37 olarak dikkate alınmıştır (31 Aralık 2012: %2,40). Kıdem tazminatı tavanı altı ayda bir revize edilmekte olup, Grup'un kıdem tazminatı karşılığının hesaplanmasında 1 Ocak 2014 tarihinden itibaren geçerli olan 3.438 TL tavan tutarı dikkate alınmıştır. Kıdem tazminatı yükümlülüğündeki değişim aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2013	1 Ocak - 31 Aralık 2012
Dönem başı ayrılmış karşılık	234.019.405	191.632.448
İşletme birleşme etkisi	2.797.612	-
Cari hizmet maliyetleri	57.237.528	33.585.087
Faiz maliyeti	8.967.974	4.802.966
Aktüeryal kazanç / (kayıp)	(25.626.992)	26.922.256
Ödemeler	(28.139.267)	(25.874.633)
Yabancı para çevrim farkı	347.828	2.951.281
Dönem sonu itibari ile ayrılan karşılık	249.604.088	234.019.405



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)



29. NİTELİKLERİNE GÖRE GİDERLER

31 Aralık 2013 ve 2012 tarihlerinde sona eren hesap dönemlerinde niteliklerine göre giderler aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2013	1 Ocak - 31 Aralık 2012
Akaryakıt giderleri	6.574.220.845	5.160.597.731
Personel giderleri	3.026.021.360	2.492.920.458
Amortisman giderleri	1.240.527.159	1.029.762.920
Yer hizmetleri giderleri	1.060.201.271	824.244.995
Yolcu hizmet ve ikram giderleri	891.516.771	622.510.934
Üstgeçiş giderleri	864.180.730	633.465.331
Konma ve konaklama giderleri	663.698.287	494.716.002
Komisyon ve teşvik giderleri	632.021.257	530.632.435
Bakım giderleri	608.898.333	395.064.193
Kısa dönemli uçak kirası giderleri	578.564.737	121.741.196
Rezervasyon sistem giderleri	389.415.337	301.657.615
Faaliyet tipi kiralama giderleri	283.209.307	312.873.093
Reklam ve tanıtım giderleri	252.395.319	191.636.103
Diğer giderler	142.334.177	121.221.560
Hizmet giderleri	123.806.654	119.125.251
Diğer kira giderleri	84.729.834	85.640.155
Sigorta giderleri	77.332.407	86.814.456
Haberleşme ve bilişim giderleri	58.033.421	39.822.198
Vergi gideri	36.685.626	25.796.751
Nakliye giderleri	36.673.174	31.819.818
Müşavirlik ve danışmanlık giderleri	25.412.102	16.581.380
Aydınlatma, ısıtma, enerji ve su giderleri	15.650.445	19.869.276
Üyelik giderleri	11.075.966	12.618.507
Sistem kullanım ve üyelik giderleri	10.331.346	6.162.192
	17.686.935.865	13.677.294.550

30. YOLCU UÇUŞ YÜKÜMLÜLÜKLERİ

Yolcu uçuş yükümlülüklerinin dökümü aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Bilet satışından doğan yolcu uçuş yükümlülükleri	2.109.459.830	1.271.723.065
Mil yükümlülükleri	453.046.437	396.752.754
	2.562.506.267	1.668.475.819



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI 31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR (TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

31. DİĞER VARLIK VE YÜKÜMLÜLÜKLER

31 Aralık 2013 ve 2012 tarihleri itibariyle diğer dönen varlıkların dökümü aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Devreden KDV	102.299.545	57.926.347
Personel ve iş avansları	9.644.840	3.337.806
Diğer dönen varlıklar	479.567	781.620
	112.423.952	62.045.773

31 Aralık 2013 ve 2012 diğer kısa vadeli yükümlülüklerin dökümü aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Bakım onarım gider tahakkukları	611.392.419	480.887.247
Diğer gider tahakkukları	4.318.568	14.182.943
Diğer yükümlülükler	4.033.193	1.360.052
	619.744.180	496.430.242

32. ÖZKAYNAKLAR

Grup'un sermaye yapısı aşağıdaki gibidir:

	Grup	%	31 Aralık 2013	%	31 Aralık 2012
T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı (*)	A, C	49,12	677.884.849	49,12	589.465.086
Diğer (Halka Açık Kısım)	A	50,88	702.115.151	50,88	610.534.914
Ödenmiş sermaye			1.380.000.000		1.200.000.000
Sermaye düzeltmesi farkları			1.123.808.032		1.123.808.032
Düzeltilmiş sermaye			2.503.808.032		2.323.808.032

(*) Özel şahıslara ait 1.644 adet hisse THY 1984 yılında özelleştirme programına alındığı sırada dikkate alınmamıştır. Bilahare, THY'nin Yüksek Planlama Kurulu'nun 30 Ekim 1990 tarihli kararıyla onaylanan ana sözleşmesi gereği söz konusu hisseler T.C. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı ("ÖİB") adına kaydedilmiştir.

31 Aralık 2013 tarihi itibariyle Grup'un çıkarılmış ve ödenmiş sermayesi her biri 1 Kr nominal değerli 137.999.999.999 adet A grubu hisse ve 1 Kr nominal değerli 1 adet C grubu hisseden oluşmaktadır. Bu hisseler nama yazılıdır. C grubu hisse ÖİB'ye ait olup aşağıda belirtilen imtiyazlara sahiptir:

Ana Sözleşme Madde 7: Nama yazılı hisselerin devrinde Yönetim Kurulu onayı ile beraber C grubu hisseyi temsilen seçilen Yönetim Kurulu üyesinin olumlu oyunun bulunması şarttır.

Ana Sözleşme Madde 10: Yönetim Kurulunun 9 üyesinden 8 üyesinin A grubu hissedarların kendi aralarında yaptıkları seçimden en çok oy alan adaylardan ve bir üyesinin de C grubu hissedarın göstereceği adaydan seçilmesi zorunludur.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)



32. ÖZKAYNAKLAR (Devamı)

Ana Sözleşme Madde 14: Aşağıdaki konularda Yönetim Kurulu'nun alacağı kararların geçerliliği C grubu hisseyi temsilen seçilen üyenin olumlu oy kullanmasına bağlıdır:

- a) Ana Sözleşmenin 3.1. maddesinde belirtilen şirket misyonunu açıkça olumsuz etkileyecek kararların alınması,
- b) Genel kurula ana sözleşme değişikliği önerilmesi,
- c) Sermaye arttırılması,
- d) Nama yazılı hisselerin devrinin onaylanması ve devrin pay defterine işlenmesi,
- e) Şirket'in Sermaye Piyasası Kurulu'na sunduğu son yıllık bilançosunda yer alan aktif toplamının beher sözleşme bazında %5'ini geçen ve Şirket'i doğrudan veya dolaylı olarak bağlayan her türlü işlem yapması, taahhüt altına sokacak her türlü kararın alınması (şöyle ki kamu payının Şirket sermayesindeki payı %20'nin altına düştüğünde bu bent hükmü kendiliğinden ortadan kalkacaktır),
- f) Şirket'in başka gruplarla birleşmesi, feshi veya tasfiyesi,
- g) Münhasıran pazar şartları dahilinde veya diğer kaynaklarla operasyon giderini dahi karşılayamayan hatlar haricinde, herhangi bir uçuş hattının kaldırılması veya sefer sayısının belirgin bir şekilde azaltılmasına ilişkin kararların alınması.

Kardan Ayrılan Kısıtlanmış Yedekler

Türk Ticaret Kanunu'na göre, Şirket'in ödenmiş sermayesinin %20'sine ulaşıncaya kadar, kanuni net karın %5'i olarak genel kanuni yedek akçe ayrılır. Ayrıca %20 sınırına tabi olmaksızın ödenmiş sermayenin %5'ini aşan tutarda kar dağıtımı yapılması halinde, aşan kısmın %10'u kadar genel kanuni yedek akçe ayrılır. Türk Ticaret Kanunu'na göre, genel kanuni yedek akçe ödenmiş sermayenin yarısını aşmadığı takdirde, sadece zararların kapatılmasına, işlerin iyi gitmediği zamanlarda işletmeyi devam ettirmeye veya işsizliğin önüne geçmeye ve sonuçlarını hafifletmeye elverişli önlemler alınması için kullanılabilir. Halka açık şirketler, temettü dağıtımlarını SPK'nın öngördüğü şekilde yaparlar.

Yabancı Para Çevrim Farkları

Konsolide finansal tablolar ve dipnotların hazırlanabilmesi amacıyla, TMS 21 uyarınca, ilk etapta Grup'un yasal finansal tablolarındaki parasal bilanço kalemleri bilanço tarihindeki ABD Doları kuruyla; parasal olmayan bilanço kalemleri, gelir ve giderler ile nakit akımları ise işlemin gerçekleştiği tarihin kuruyla (tarihsel kur) ABD Doları'na çevrilmiş ve çevrim farkı özkaynaklar altında gösterilmiştir. Yabancı para cinsinden olan işlemlerin çevriminden doğan çevrim karı/zararı ise, kar veya zararda finansman giderleri altında, kur farkı gideri hesabında ve ticari faaliyetlerden kaynaklanan çevrim karı / zararı ise esas faaliyetlerden giderler altında kur farkı gideri hesabında gösterilmiştir. Ayrıca, yabancı para çevrim farklarında Grup'un müşterek yönetime tabi ortaklığı olan ve özkaynaktan pay alma yöntemine göre muhasebeleştirilen Sun Express'in özkaynaklarında kur değişiminden kaynaklanan değişim takip edilmektedir.

Kar Payı Dağıtımı

Halka açık şirketler, kar payı dağıtımlarını SPK'nın 1 Şubat 2014 tarihinden itibaren yürürlüğe giren II-19.1 no'lu Kâr Payı Tebliği'ne göre yaparlar.

Ortaklıklar, kârlarını genel kurulları tarafından belirlenecek kâr dağıtım politikaları çerçevesinde ve ilgili mevzuat hükümlerine uygun olarak genel kurul kararıyla dağıtır. Söz konusu tebliğ kapsamında, asgari bir dağıtım oranı tespit edilmemiştir. Şirketler esas sözleşmelerinde veya kar dağıtım politikalarında belirlenen şekilde kar payı öderler. Ayrıca, kar payları eşit veya farklı tutarlı taksitler halinde ödenebilecek ve ara dönem finansal tablolarda yer alan kâr üzerinden nakden kâr payı avansı dağıtılabilecektir.

2012 yılına dair, Şirket'in 29 Mart 2013 tarihli Olağan Genel Kurul Toplantısında, 173.280.963 TL tutarında nakit, 180.000.000 TL tutarında bedelsiz hisse senedi olarak temettü dağıtılmasına karar verilmiştir. 31 Aralık 2013 tarihi itibarıyla, nakit temettü ödemeleri ve bedelsiz hisse dağıtım işlemleri tamamlanmıştır.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

32. ÖZKAYNAKLAR (Devamı)

Kar Payı Dağıtım (Devamı)

Şirket'in 31 Aralık 2013 tarihli yasal kayıtlarında yer alan özkaynak kalemlerinin tutarları aşağıdaki gibidir:

Ödenmiş Sermaye	1.380.000.000
Hisse Senedi İhraç Primleri	181.185
Yasal Yedekler	75.739.047
Olağanüstü Yedekler (*)	-
Diğer Kâr Yedekleri	9
Özel Fonlar	10.577.516
Geçmiş Yıllar Kârları (*)	-
Dönem Zararı (*)	(1.023.653.930)
Toplam Özkaynaklar	442.843.827

(*) Yasal kayıtlara göre kar dağıtımına konu edilebilecek tutarlar olup bunların toplamı negatiftir.

Finansal Riskten Korunma Kazanç/Kayıpları

Finansal Riskten Korunma Kazanç/Kayıpları, gelecekteki nakit akımlarının finansal riskten korunması olarak belirlenen ve bu konuda etkin olan türev finansal araçların gerçeğe uygun değerindeki değişikliklerin doğrudan özkaynak içerisinde muhasebeleştirilmesi sonucu ortaya çıkar. Finansal riske karşı korunmadan elde edilen ertelenmiş kazanç/zarar toplamı, finansal riske karşı korunan işlemin etkisi kar/zararı etkilediğinde kar/zararda muhasebeleştirilir.

33. HASILAT

Brüt kârın dökümü aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2013	1 Ocak - 31 Aralık 2012
Tarifeli hizmetler		
Yolcu	16.587.466.680	13.128.871.780
Kargo ve Posta	1.638.176.082	1.288.141.709
Toplam tarifeli hizmetler	18.225.642.762	14.417.013.489
Tarifesiz hizmetler	162.840.851	127.776.312
Teknik gelirler	317.422.256	188.895.224
Diğer gelirler	70.878.456	28.377.221
Net satışlar	18.776.784.325	14.762.062.246
Satışların maliyeti (-)	(15.304.655.417)	(11.716.974.068)
Brüt kar	3.472.128.908	3.045.088.178



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)



33. HASILAT (Devamı)

Tarifeli hizmetlerin coğrafi dağılımı aşağıdaki gibidir:

Tarifeli Hizmetlerin Coğrafi Dağılımı

	1 Ocak - 31 Aralık 2013	1 Ocak - 31 Aralık 2012
- Avrupa	6.103.089.788	4.772.031.464
- Uzak Doğu	3.928.544.390	3.214.994.008
- Orta Doğu	2.257.537.309	1.874.211.753
- Amerika	1.871.684.644	1.427.284.335
- Afrika	1.512.471.540	1.081.276.013
Yurtdışı	15.673.327.671	12.369.797.573
Yurtiçi	2.552.315.091	2.047.215.916
Toplam tarifeli hizmetler ve uçuş geliri	18.225.642.762	14.417.013.489

34 SATIŞLARIN MALİYETİ

Satışların maliyetinin dökümü aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2013	1 Ocak - 31 Aralık 2012
Akaryakıt giderleri	6.572.690.533	5.159.187.276
Personel giderleri	2.261.315.199	1.847.455.115
Amortisman giderleri	1.183.623.060	982.774.191
Yer hizmetleri giderleri	1.060.201.271	824.244.995
Yolcu hizmet ve ikram giderleri	891.516.771	622.510.934
Üstgeçiş giderleri	864.180.730	633.465.331
Konma ve konaklama giderleri	663.698.287	494.716.002
Bakım giderleri	602.494.058	387.897.396
Kısa dönemli uçak kirası giderleri	578.564.737	121.741.196
Faaliyet tipi kiralama giderleri	283.209.307	312.873.093
Hizmet giderleri	89.263.220	84.198.175
Sigorta giderleri	75.445.618	85.514.580
Diğer kira giderleri	50.149.164	43.004.409
Nakliye giderleri	36.673.174	31.819.818
Vergi gideri	18.787.659	17.157.765
Aydınlatma, ısıtma, enerji ve su giderleri	11.008.092	12.430.824
Diğer satışların maliyeti	61.834.537	55.982.968
	15.304.655.417	11.716.974.068



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

35. GENEL YÖNETİM GİDERLERİ VE PAZARLAMA VE SATIŞ GİDERLERİ

Genel yönetim giderleri aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2013	1 Ocak - 31 Aralık 2012
Personel giderleri	266.042.066	225.371.238
Amortisman giderleri	44.574.203	35.826.796
Haberleşme ve bilişim giderleri	43.193.773	30.053.436
Hizmet giderleri	22.219.578	28.891.431
Sistem kullanım üyelik giderleri	10.331.346	6.162.192
Müşavirlik ve danışmanlık giderleri	9.518.180	6.806.424
Kira giderleri	8.682.388	10.213.003
Bakım giderleri	6.404.275	7.166.797
Aydınlatma, ısıtma, enerji ve su giderleri	4.642.353	7.438.452
Sigorta giderleri	1.886.789	1.299.876
Diğer genel yönetim giderleri	17.481.203	12.299.944
	434.976.154	371.529.589

Pazarlama ve satış giderleri aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2013	1 Ocak - 31 Aralık 2012
Komisyon ve teşvik giderleri	632.021.257	530.632.435
Personel giderleri	498.664.095	420.094.105
Rezervasyon sistem giderleri	389.415.337	301.657.615
Reklam ve tanıtım giderleri	252.395.319	191.636.103
Kira giderleri	25.898.282	32.422.743
Vergi giderleri	17.897.967	8.638.986
Müşavirlik ve danışmanlık giderleri	15.893.922	9.774.956
Haberleşme ve bilişim giderleri	14.839.648	9.768.762
Amortisman giderleri	12.329.896	11.161.933
Hizmet giderleri	12.323.856	6.035.645
Üyelik giderleri	11.075.966	12.618.507
Akaryakıt giderleri	1.530.312	1.410.455
Diğer satış pazarlama giderleri	63.018.437	52.938.648
	1.947.304.294	1.588.790.893



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)



36. ESAS FAALİYETLERDEN DİĞER GELİRLER VE GİDERLER

Esas faaliyetlerden diğer gelirlerin dökümü aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2013	1 Ocak - 31 Aralık 2012
Ticari faaliyetlerden kaynaklanan kur farkı geliri, net	76.147.165	-
Sigorta, tazminat ve ceza gelirleri	52.395.739	61.303.525
Uçak, motor ve diğer alımlara ilişkin hibe kredi gelirleri	17.910.135	16.267.517
Konusu kalmayan karşılıklar	14.784.893	24.358.091
TGS hisse senedi ihraç primi (Not:4)	11.187.211	14.088.535
Bankalardan elde edilen faiz dışı gelirler	9.627.810	8.906.897
Vade farkı geliri	7.420.527	6.352.932
Kira gelirleri	7.140.139	4.318.765
Diğer faaliyet gelirleri	33.941.428	34.955.645
	230.555.047	170.551.907

Esas faaliyetlerden diğer giderlerin dökümü aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2013	1 Ocak - 31 Aralık 2012
Karşılık giderleri	43.162.345	28.869.760
Tazminat ve ceza gideri	5.594.677	4.942.022
Ticari faaliyetlerden kaynaklanan kur farkı gideri, net	-	64.544.740
Diğer faaliyet giderleri	31.615.021	17.606.198
	80.372.043	115.962.720

37. YATIRIM FAALİYETLERİNDEN GELİRLER VE GİDERLER

Yatırım faaliyetlerinden gelirlerin dökümü aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Devlet teşvik gelirleri	93.786.035	62.319.152
Finansal yatırımlar faiz geliri	29.126.209	65.558.458
Duran varlık satış karları	1.658.418	3.321.066
Yatırım amaçlı gayrimenkuller gelir ve karları	7.242.401	6.333.810
Satılmaya hazır varlıkların ve maddi varlık değer düşüşkarşılığı iptali (*)	-	351.142.323
	131.813.063	488.674.809

(*) 2011 yılında satış amaçlı elde tutulan varlık olarak sınıflandırılan 7 adet A340 uçaklarının 2012 yılında satış planındaki değişiklik sebebiyle maddi duran varlık grubuna geri sınıflanması ve bir önceki yıl ayrılan değer düşüş karşılığının iptalinden oluşmaktadır.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

38. ÇEŞİT ESASINA GÖRE SINIFLANDIRILMIŞ GİDERLER

31 Aralık 2013 ve 2012 tarihlerinde sona eren hesap dönemlerine ilişkin giderler fonksiyon bazında olarak gösterilmiş olup detayları Not 34 ve 35'te yer almaktadır.

39. FİNANSMAN GELİRLERİ VE GİDERLERİ

Finansman gelirlerinin dökümü aşağıdaki gibidir:

	<u>31 Aralık 2013</u>	<u>31 Aralık 2012</u>
Faiz gelirleri	50.145.542	63.013.758
Türev araçlardan kârlar	-	25.503.133
	<u>50.145.542</u>	<u>88.516.891</u>

Finansman giderlerinin dökümü aşağıdaki gibidir:

	<u>31 Aralık 2013</u>	<u>31 Aralık 2012</u>
Finansal kiralama faiz gideri	247.443.605	208.066.460
Kur farkı zararları	223.079.056	96.486.559
Türev araç işlem zararları	44.471.986	-
Uçak finansmanı idari giderleri	26.600.791	14.559.832
Uçak alımına ilişkin ön ödeme reeskont faiz giderleri	7.551.044	8.875.679
Kıdem tazminatı faiz maliyeti	8.967.974	4.802.966
Diğer finansal giderler	7.604.870	4.605.909
	<u>565.719.326</u>	<u>337.397.405</u>

40. DİĞER KAPSAMLI GELİR UNSURLARININ ANALİZİ

31 Aralık 2013 tarihinde sona eren hesap döneminde Şirket'in kâr veya zararda yeniden sınıflandırılmayacak diğer kapsamlı geliri/gideri 20.010.648 TL tutarında gelir (31 Aralık 2012:22.349.824 TL tutarında gider), kâr veya zarar olarak yeniden sınıflandırılacak diğer kapsamlı geliri/gideri ise 1.028.009.655 TL tutarında gelir (31 Aralık 2012: 227.251.285 TL tutarında gider) gerçekleşmiştir.

41. VERGİ VARLIK VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ

Cari dönem vergisiyle ilgili varlıklar aşağıdaki gibidir:

	<u>31 Aralık 2013</u>	<u>31 Aralık 2012</u>
Peşin ödenen vergiler ve fonlar	<u>16.507.184</u>	<u>19.666.261</u>

Vergi gideri aşağıdaki kalemlerden oluşmaktadır:

	<u>1 Ocak - 31 Aralık 2013</u>	<u>1 Ocak - 31 Aralık 2012</u>
Cari dönem vergi gideri	-	32.616.486
Ertelenen vergi gideri	282.536.828	196.778.888
Vergi gideri	<u>282.536.828</u>	<u>229.395.374</u>



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)



41. VERGİ VARLIK VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ (Devamı)

Diğer kapsamlı gelire ait vergi etkileri aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2013			1 Ocak - 31 Aralık 2012		
	Vergi öncesi tutar	Vergi (gideri)/ geliri	Vergi sonrası tutar	Vergi öncesi tutar	Vergi gideri/ geliri	Vergi sonrası tutar
Yabancı para çevrim farklarındaki değişim	1.083.831.570	-	1.083.831.570	(228.479.860)	-	(228.479.860)
Finansal riskten korunma fonundaki değişim	(69.777.394)	13.955.479	(55.821.915)	1.535.719	(307.144)	1.228.575
Tanımlanmış emeklilik planlarındaki aktüeryal kayıplardaki değişim	25.013.310	(5.002.662)	20.010.648	(27.937.280)	5.587.456	(22.349.824)
Diğer kapsamlı gelir	1.039.067.486	8.952.817	1.048.020.303	(254.881.421)	5.280.312	(249.601.109)

Diğer kapsamlı gelire dahil yabancı para çevrim farklarındaki değişime ilişkin vergi etkisi bulunmamaktadır.

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. Türk vergi mevzuatı, ana ortaklık olan şirketin bağlı ortaklıkları konsolide ettiği finansal tabloları üzerinden vergi beyannamesi vermesine olanak tanımamaktadır. Bu sebeple bu konsolide finansal tablolara yansıtılan vergi yükümlülükleri, konsolidasyon kapsamına alınan tüm şirketler için ayrı ayrı hesaplanmıştır.

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.

2013 yılında uygulanan efektif vergi oranı %20'dir.

Türkiye'de geçici vergi üçer aylık dönemler itibariyle hesaplanmakta ve tahakkuk ettirilmektedir. 2013 yılı kurum kazançlarının geçici vergi dönemleri itibariyle vergilendirilmesi aşamasında kurum kazançları üzerinden hesaplanması gereken geçici vergi oranı %20'dir. Zararlar gelecek yıllarda oluşacak vergilendirilebilir kardan düşülmek üzere maksimum 5 yıl taşınabilir. Ancak oluşan zararlar geriye dönük olarak önceki yıllarda oluşan karlardan düşülemez.

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.

Gelir Vergisi Stopajı

Kurumlar vergisine ek olarak, dağıtılması durumunda kar payı elde eden ve bu kar paylarını kurum kazancına dahil ederek beyan eden tam mükellef kurumlara ve yabancı şirketlerin Türkiye'deki şubelerine dağıtılanlar hariç olmak üzere kar payları üzerinden ayrıca gelir vergisi stopajı hesaplanması gerekmektedir. Gelir vergisi stopajı 22 Temmuz 2006 tarihinden itibaren, 2006/10731 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile %15 olarak uygulanmaktadır. Dağıtılmayıp sermayeye ilave edilen kar payları gelir vergisi stopajına tabi değildir.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

41. VERGİ VARLIK VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ (Devamı)

Ertelenmiş Vergi

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

Ertelenmiş vergi aktifleri ve pasiflerinin hesaplanmasında kullanılan vergi oranı %20'dir.

Türkiye'de işletmelerin konsolide vergi iadesi beyan edememeleri sebebiyle, ertelenmiş vergi varlıkları olan bağlı ortaklıklar, ertelenmiş vergi yükümlülükleri olan bağlı ortaklıklar ile netleştirilmez ve ayrı olarak gösterilir.

Hesaplanan ertelenmiş vergi varlıkları/ (yükümlülükleri) aşağıdaki gibidir:

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Sabit kıymetler	(1.531.002.251)	(919.880.215)
Bilet satış avans karşılığı	(44.871.518)	(78.216.603)
Gider tahakkukları	174.802.486	152.179.387
Kıdem tazminatı karşılığı	50.592.290	46.803.881
Gelecek aylara ait gelir ve giderler	26.572.442	17.216.979
Uzun vadeli finansal kiralama borcu	10.394.612	12.075.091
Şüpheli alacaklar karşılığı	10.750.057	5.963.723
Kullanılmamış izin karşılığı	12.462.435	8.213.223
Stok değer düşüş karşılığı	2.866.078	3.540.398
Birikmiş mali zarar	184.051.336	-
Diğer	(1.215.119)	8.020.476
Ertelenen vergi yükümlülükleri	(1.104.597.152)	(744.083.660)

31 Aralık 2013 ve 2012 dönemlerindeki ertelenmiş vergi yükümlülüğü hareketi aşağıdadır:

	1 Ocak - 31 Aralık 2013	1 Ocak - 31 Aralık 2012
Dönem başı ertelenmiş vergi yükümlülüğü	744.083.660	574.679.843
Ertelenmiş vergi gideri	282.536.828	196.778.888
Riskten korunma kazançları/kayıpları vergi geliri	(13.112.336)	1.196.086
Tanımlanmış emeklilik paylarındaki aktüeryal kayıpların vergi gideri	5.125.398	(5.384.451)
Yabancı para çevrim farkları	85.963.602	(23.186.706)
Dönem sonu ertelenmiş vergi yükümlülüğü	1.104.597.152	744.083.660



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)



41. VERGİ VARLIK VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ (Devamı)

31 Aralık 2013 ve 2012 Tarihleri İtibariyle Hesaplanan Ertelenen Vergi Varlıkları ve Yükümlülükleri

Vergi karşılığının mutabakatı:	1 Ocak- 31 Aralık 2013	1 Ocak- 31 Aralık 2012
Faaliyetlerden elde edilen vergi öncesi kar	965,244,255	1,385,112,431
%20 vergi oranı	193,048,851	277,022,486
Vergi etkileri:		
- yatırım destek kazancı	(18,757,207)	(12,445,209)
- kanunen kabul edilmeyen giderler	6,792,351	2,406,311
- çevrim kar/(zararı)	125,045,660	(36,770,976)
- özsermaye metodu	(21,794,705)	(1,192,251)
- diğer	(1,798,122)	375,013
Gelir tablosundaki vergi karşılığı gideri	282,536,828	229,395,374

42. PAY BAŞINA KAZANÇ

Konsolide gelir tablolarında belirtilen pay başına kazanç, net kârın ilgili dönem içinde mevcut payların ağırlıklı ortalama adedine bölünmesi ile tespit edilir.

Şirketler mevcut paydaşlara birikmiş karlardan payları oranında pay dağıtarak ("Bedelsiz Pay") sermayelerini arttırabilir. Pay başına kazanç hesaplanırken, bu bedelsiz pay ihracı çıkarılmış pay olarak sayılır. Dolayısıyla pay başına kazanç hesaplamasında kullanılan ağırlıklı pay adedi ortalaması, payların bedelsiz olarak çıkarılmasını geriye dönük olarak uygulamak suretiyle elde edilir.

Pay başına kazanç, net karın ilgili dönemler içindeki ağırlıklı ortalama pay adedine bölünmesi ile hesaplanmıştır.

Toplam payların 31 Aralık 2013 ve 2012 tarihlerindeki sayısı ve pay başına kazancın hesaplaması aşağıda gösterildiği gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2013	1 Ocak - 31 Aralık 2012
1 Ocak itibariyle pay adedi (tam adet)	120.000.000.000	120.000.000.000
Bedelsiz çıkarılan yeni pay adedi (tam adet)	18.000.000.000	-
31 Aralık itibariyle pay adedi (tam adet)	138.000.000.000	138.000.000.000
Payların dönem içerisindeki ağırlıklı ortalaması (tam adet)	138.000.000.000	138.000.000.000
Dönem karı	682.707.427	1.155.717.057
Pay başına kazanç (Kr)	0,49	0,84

43. KUR DEĞİŞİMİNİN ETKİLERİ

31 Aralık 2013 ve 2012 tarihlerine ilişkin kur değişimi etkilerinin analizi Not 46'da yer almaktadır.

44. 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.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

45. TÜREV ARAÇLAR

31 Aralık 2013 ve 2012 tarihlerinde Grup'un türev finansal araç varlık ve yükümlülükleri aşağıdaki gibidir:

Türev finansal varlıklar

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Faiz oranı nakit akım riskinden koruma amaçlı türev araçlar	41.282.298	42.919.379
Çapraz kur takas sözleşmeleri	12.920.386	22.176.806
Akaryakıt fiyatı nakit akım riskinden korunma amaçlı türev araçlar	10.076.978	9.765.464
	64.279.662	74.861.649

Türev finansal yükümlülükler

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Faiz oranı nakit akım riskinden koruma amaçlı türev araçlar	101.487.620	142.390.259
Çapraz kur takas sözleşmeleri	113.727.977	19.246.363
Akaryakıt fiyatı nakit akım riskinden korunma amaçlı türev araçlar	18.733.493	-
	233.949.090	161.636.622

46. 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 8.notta açıklanan finansal borçları da içeren borçlar ve sırasıyla nakit ve nakit benzerleri, ödenmiş sermaye, yedekler ile geçmiş yıl karlarını da içeren özkaynaklar kalemlerinden oluşmaktadır.

Grup'un yönetim kurulu sermaye yapısını periyodik olarak inceler. Bu incelemeler sırasında kurul, sermaye maliyeti ile birlikte her bir sermaye sınıfıyla ilişkilendirilen riskleri değerlendirir. Grup, kurulun yaptığı önerilere dayanarak, sermaye yapısını yeni borç edinilmesi veya mevcut olan borcun geri ödenmesiyle dengede tutmaktadır.

Grup'un genel stratejisinde 2012 yılına göre bir değişiklik olmamıştır.

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
Toplam Borçlar	13.041.029.326	9.606.848.485
Eksi: Nakit ve nakit benzerleri ve vadesi üç aydan uzun banka mevduatları	(1.381.757.869)	(1.832.501.330)
Net Borç	11.659.271.457	7.774.347.155
Toplam Özkaynak	6.962.490.356	5.405.043.589
Toplam Sermaye	18.621.761.813	13.179.390.744
Net borç/toplam sermaye oranı	0,63	0,59



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)



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

(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 edilmesine odaklanmaktadır. Grup, çeşitli finansal risklerden korunmak amacıyla türev ürünleri kullanmaktadır.

Risk yönetimi, Yönetim Kurulu tarafından onaylanan politikalar doğrultusunda yürütülmektedir. Risk politikalarına ilişkin olarak ise finansal risk tanımları, değerlendirilir ve Grup'un operasyon üniteleri ile birlikte çalışmak suretiyle riskin azaltılmasına yönelik araçlar kullanılır.

b.1) Kredi riski yönetimi

	Alacaklar					
	Ticari Alacaklar		Diğer Alacaklar		Bankalardaki	Türev
31 Aralık 2013	İlişkili Taraf	Diğer Taraf	İlişkili Taraf	Diğer Taraf	Mevduat	Araçlar
Raporlama tarihi itibarıyla maruz kalınan azami kredi riski						
(*)	382.750	1.147.707.413	4.087.847	4.057.306.722	1.346.109.379	64.279.662
-Azami riskin teminat, vs ile güvence altına alınmış kısmı						
(**)	-	31.828.539	-	-	-	-
A. Vadesi geçmemiş ya da değer düşüklüğüne uğramamış finansal varlıkların net defter değeri	382.750	761.719.849	4.087.847	4.057.306.722	1.346.109.379	64.279.662
B. Koşulları yeniden görüşülmüş bulunan, aksisi takdirde vadesi geçmiş veya değer düşüklüğüne uğramış sayılacak finansal varlıkların defter değeri	-	-	-	-	-	-
C. Vadesi geçmiş ancak değer düşüklüğüne uğramamış varlıkların net defter değeri	-	385.987.564	-	-	-	-
-Terminat, vs ile güvence altına alınmış kısmı	-	10.274.940	-	-	-	-
D. Değer düşüklüğüne uğrayan varlıkların net defter değerleri	-	-	-	-	-	-
-Vadesi geçmiş (brüt defter değeri)	-	141.633.923	-	-	-	-
-Değer Düşüklüğü (-)	-	(141.633.923)	-	-	-	-
-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.

(**)Terminatlar, müşterilerden alınan nakit teminat ve teminat mektuplarından oluşmaktadır.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

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

(b) Finansal risk faktörleri (Devamı)

b.1)Kredi riski yönetimi (Devamı)

	Alacaklar						Türev Araçlar
	Diğer Alacaklar			Diğer Alacaklar			
	İlişkili Taraf	Diğer Taraf	İlişkili Taraf	Diğer Taraf	Bankalardaki Mevduat		
31 Aralık 2012							
Raporlama tarihi itibarıyla maruz kalınan azami kredi riski	18.975.259	754.635.214	8.531	2.339.971.407	1.821.162.590	74.861.649	
(*)							
-Azami riskin teminat, vs ile güvence altına alınmış kısmı	-	9.844.132	-	-	-	-	-
(**)							
A. Vadesi geçmemiş ya da değer düşüklüğüne uğramamış finansal varlıkların net defter değeri	18.975.259	438.919.881	8.531	2.339.971.407	1.821.162.590	74.861.649	
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	-	315.715.333	-	-	-	-	-
-Teminat, vs ile güvence altına alınmış kısmı	-	3.574.589	-	-	-	-	-
D. Değer düşüklüğüne uğrayan varlıkların net defter değerleri	-	-	-	-	-	-	-
-Vadesi geçmiş (brüt defter değeri)	-	73.380.910	-	-	-	-	-
-Değer Düşüklüğü (-)	-	(73.380.910)	-	-	-	-	-
-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.

(**)Teminatlar, müşterilerden alınan nakit teminat ve teminat mektuplarından oluşmaktadır.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

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

(b) Finansal risk faktörleri (Devamı)

b.1)Kredi riski yönetimi (Devamı)

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 dolaylı dağılmış durumdadır ve önemli bir kredi risk yoğunlaşması yoktur.

Grup'un 31 Aralık 2013 tarihi itibarıyla vadesi geçmiş alacaklarının vade analizi aşağıda sunulmuştur.

	Alacaklar			Türev Araçlar	Diğer	Toplam
	Ticari Alacaklar	Diğer Alacaklar	Bankalardaki Mevduat			
31 Aralık 2013						
Vadesi üzerinden 1-30 gün geçmiş	83.380.022	-	-	-	-	83.380.022
Vadesi üzerinden 1-3 ay geçmiş	90.112.596	-	-	-	-	90.112.596
Vadesi üzerinden 3-12 ay geçmiş	337.402.180	-	-	-	-	337.402.180
Vadesi üzerinden 1-5 yıl geçmiş	16.726.689	-	-	-	-	16.726.689
Vadesi üzerinden 5 yıldan fazla geçmiş	-	-	-	-	-	-
Toplam vadesi geçen alacaklar	527.621.487	-	-	-	-	527.621.487
Teminat, vs ile güvence altına alınmış kısmı	10.274.940	-	-	-	-	10.274.940



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

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

(b) Finansal risk faktörleri (Devamı)

b.1)Kredi riski yönetimi (Devamı)

Grup'un 31 Aralık 2012 tarihi itibarıyla vadesi geçmiş alacaklarının vade analizi aşağıda sunulmuştur.

31 Aralık 2012	Alacaklar		Bankalardaki Mevduat	Türev Araçlar	Diğer	Toplam
	Ticari Alacaklar	Diğer Alacaklar				
Vadesi üzerinden 1-30 gün geçmiş	183.386.997	-	-	-	-	183.386.997
Vadesi üzerinden 1-3 ay geçmiş	95.288.491	-	-	-	-	95.288.491
Vadesi üzerinden 3-12 ay geçmiş	80.449.746	-	-	-	-	80.449.746
Vadesi üzerinden 1-5 yıl geçmiş	29.971.009	-	-	-	-	29.971.009
Vadesi üzerinden 5 yıldan fazla geçmiş	-	-	-	-	-	-
Toplam vadesi geçen alacaklar	389.096.243	-	-	-	-	389.096.243
Teminat, vs ile güvence altına alınmış kısmı	3.574.589	-	-	-	-	3.574.589

Bilanço tarihi itibarıyla Grup'un vadesi geçmiş ticari alacaklardan karşılık ayrılmamış olanlara ilişkin nakit teminat ve teminat mektupları toplamı 10.274.940 TL'dir (31 Aralık 2012: 3.574.589 TL).

Bilanço tarihi itibarıyla, vadesi geçmiş ticari alacaklardan karşılık ayrılmış olanlara ilişkin alınan teminatlar bulunmamaktadır.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)



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

(b) Finansal risk faktörleri (Devamı)

b.2) Değer düşüklüğü

Ticari alacaklar için ayrılan şüpheli alacak karşılığı, dava konusu alacaklar için ayrılmış karşılıklar ve geçmiş tahsil edilememe tecrübesine dayanılarak hesaplanmış karşılıklardan oluşmaktadır. Grup'un 31 Aralık 2013 ve 2012 tarihlerinde sona eren yıllara ilişkin şüpheli alacak karşılığındaki değişimi aşağıdaki gibidir:

	1 Ocak - 31 Aralık 2013	1 Ocak - 31 Aralık 2012
Dönem başı ayrılan karşılık	73.380.910	79.913.899
Cari dönem gideri	39.880.173	13.362.362
Tahsil edilen alacak	(5.737.651)	(16.012.185)
İşletme birleşmelerinden ilaveler	3.300.151	-
Yabancı para çevrim farkı	31.896.860	(3.883.166)
Silinen alacak	(1.086.520)	-
Dönem sonu itibarıyla ayrılan karşılık	141.633.923	73.380.910

b.3) Likidite riski yönetimi

Likidite riski yönetimi ile ilgili esas sorumluluk, Yönetim Kurulu'na 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. Düzeltmeler kolonu ilerleyen dönemdeki muhtemel nakit akımına sebep olan kalemi göstermektedir. Bahse konu kalem vade analizine dahil edilmiş olup, bilançodaki finansal yükümlülüklerin bilanço değerine dahil edilmemiştir.

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 ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

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

(b) Finansal risk faktörleri (Devamı)

b.3) Likidite riski yönetimi (Devamı)

Likidite riski tablosu:

31 Aralık 2013

Sözleşme uyarınca vadeler	Defter değeri	Sözleşme uyarınca nakit çıkışlar toplamı	3 Aydan Kısa (I)	3-12 ay arası (II)	1-5 yıl arası (III)	5 yıldan uzun (IV)
		(I+II+III+IV)				
Türev olmayan finansal yükümlülükler						
Finansal kiralama yükümlülükleri	11.552.490.332	13.244.839.493	339.918.526	1.124.845.584	5.809.555.437	5.970.519.946
Ticari borçlar	1.451.181.580	1.457.603.865	1.454.054.864	-	3.549.001	-
Diğer finansal yükümlülükler	33.808.413	33.808.413	33.808.413	-	-	-
Toplam	13.037.480.325	14.736.251.771	1.827.781.803	1.124.845.584	5.813.104.438	5.970.519.946

31 Aralık 2012

Sözleşme uyarınca vadeler	Defter değeri	Sözleşme uyarınca nakit çıkışlar toplamı	3 Aydan Kısa (I)	3-12 ay arası (II)	1-5 yıl arası (III)	5 yıldan uzun (IV)
		(I+II+III+IV)				
Türev olmayan finansal yükümlülükler						
Finansal kiralama yükümlülükleri	8.666.993.598	9.984.187.644	245.252.701	823.054.902	4.291.572.222	4.624.307.819
Ticari borçlar	908.790.811	909.471.958	909.471.958	-	-	-
Diğer finansal yükümlülükler	31.064.076	31.064.076	31.064.076	-	-	-
Toplam	9.606.848.485	10.924.723.678	1.185.788.735	823.054.902	4.291.572.222	4.624.307.819



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)



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

(b) Finansal risk faktörleri (Devamı)

b.3) Likidite riski yönetimi (Devamı)

31 Aralık 2013

Sözleşme uyarınca vadeler	Defter değeri	Sözleşme	3 Aydan Kısa	3-12 ay arası	1-5 yıl arası	5 yıldan uzun
		uyarınca nakit çıkışlar toplamı (I+II+III+IV)				
Türev finansal (yükümlülükler)/varlıklar, net						
Türev nakit giriş çıkışları, net	(169.669.428)	(141.197.757)	(32.313.484)	(57.121.495)	(65.694.436)	13.931.658
Toplam	(169.669.428)	(141.197.757)	(32.313.484)	(57.121.495)	(65.694.436)	13.931.658

31 Aralık 2012

Sözleşme uyarınca vadeler	Defter değeri	Sözleşme	3 Aydan Kısa	3-12 ay arası	1-5 yıl arası	5 yıldan uzun
		uyarınca nakit çıkışlar toplamı (I+II+III+IV)				
Türev finansal (yükümlülükler)/varlıklar, net						
Türev nakit giriş çıkışları, net	(86.774.973)	(71.960.047)	(16.065.497)	(9.064.927)	(39.600.180)	(7.229.443)
Toplam	(86.774.973)	(71.960.047)	(16.065.497)	(9.064.927)	(39.600.180)	(7.229.443)

b.4) Piyasa riski yönetimi

Grup'un faaliyetleri öncelikle, aşağıda ayrıntılarına yer verildiği üzere, döviz kurundaki ve faiz oranındaki değişiklikler ve akaryakıt fiyatı 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.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

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

(b) Finansal risk faktörleri (Devamı)

b.4) Piyasa riski yönetimi (Devamı)

b.4.1) Kur riski yönetimi (Devamı)

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:

	31 Aralık 2013				
	TL TOPLAM	TL	AVRO	GBP	Diğer
1. Ticari Alacaklar	947.327.630	31.353.397	338.112.213	75.143.932	502.718.088
2a. Parasal Finansal Varlıklar	543.803.453	155.675.333	152.223.433	3.096.083	232.808.604
2b. Parasal Olmayan Finansal Varlıklar	-	-	-	-	-
3. Diğer	387.659.539	184.802.343	84.962.534	11.514.608	106.380.054
4. Dönen Varlıklar (1+2+3)	1.878.790.622	371.831.073	575.298.180	89.754.623	841.906.746
5. Ticari Alacaklar	-	-	-	-	-
6a. Parasal Finansal Varlıklar	-	-	-	-	-
6b. Parasal Olmayan Finansal Varlıklar	-	-	-	-	-
7. Diğer	997.534.972	748.349.005	87.482.099	501.032	161.202.836
8. Duran Varlıklar (5+6+7)	997.534.972	748.349.005	87.482.099	501.032	161.202.836
9. Toplam Varlıklar (4+8)	2.876.325.594	1.120.180.078	662.780.279	90.255.655	1.003.109.582
10. Ticari Borçlar	969.871.905	452.325.406	317.042.284	21.783.396	178.720.819
11. Finansal Yükümlülükler	752.698.394	33.807.762	625.806.345	-	93.084.287
12a. Parasal Olan Diğer Yükümlülükler	68.266.019	6.150.112	62.115.743	164	-
12b. Parasal Olmayan Diğer Yükümlülükler	12.453.925	11.178.585	1.275.340	-	-
13. Kısa Vadeli Yükümlülükler (10+11+12)	1.803.290.243	503.461.865	1.006.239.712	21.783.560	271.805.106
14. Ticari Borçlar	3.549.001	3.549.001	-	-	-
15. Finansal Yükümlülükler	6.461.648.607	-	5.107.964.213	-	1.353.684.394
16a. Parasal Olan Diğer Yükümlülükler	224.355	224.355	-	-	-
16b. Parasal Olmayan Diğer Yükümlülükler	202.053.957	202.053.957	-	-	-
17. Uzun Vadeli Yükümlülükler (14+15+16)	6.667.475.920	205.827.313	5.107.964.213	-	1.353.684.394
18. Toplam Yükümlülükler (13+17)	8.470.766.163	709.289.178	6.114.203.925	21.783.560	1.625.489.500
19. Bilanço Dışı Döviz Cinsinden Türev Araçların Net Varlık / (Yükümlülük) Pozisyonu (19a-19b)	-	-	-	-	-
19a. Aktif Karakterli Bilanço Dışı Döviz Cinsinden Türev Ürünlerin Tutarı	-	-	-	-	-
19b. Pasif Karakterli Bilanço Dışı Döviz Cinsinden Türev Ürünlerin Tutarı	-	-	-	-	-
20. Net Yabancı Para Varlık / (Yükümlülük) Pozisyonu (9-18+19)	(5.594.440.569)	410.890.900	(5.451.423.646)	68.472.095	(622.379.918)
21. Parasal Kalemler Net Yabancı Para Varlık / (Yükümlülük) Pozisyonu (UFRS 7.B23) (=1+2a+5+6a-10-11-12a-14-15-16a)	(6.765.127.198)	(309.027.906)	(5.622.592.939)	56.456.455	(889.962.808)
22. Döviz Hedge'i İçin Kullanılan Finansal Araçların Toplam Gerçeğe Uygun Değeri	-	-	-	-	-
23. Döviz Varlıklarının Hedge Edilen Kısımının Tutarı	-	-	-	-	-
24. Döviz Yükümlülüklerinin Hedge Edilen Kısımının Tutarı	-	-	-	-	-



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)



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

(b) Finansal risk faktörleri (Devamı)

b.4) Piyasa riski yönetimi (Devamı)

b.4.1) Kur riski yönetimi (Devamı)

	31 Aralık 2012				
	TL TOPLAM	TL	AVRO	GBP	Diğer
1.Ticari Alacaklar	634.402.805	25.181.888	351.122.013	65.978.982	192.119.922
2a.Parasal Finansal Varlıklar	1.663.471.138	733.264.141	561.563.227	1.892.829	366.750.941
2b.Parasal Olmayan Finansal Varlıklar	-	-	-	-	-
3.Diğer	119.057.956	41.727.171	47.948.107	717.425	28.665.253
4.Dönen Varlıklar (1+2+3)	2.416.931.899	800.173.200	960.633.347	68.589.236	587.536.116
5.Ticari Alacaklar	-	-	-	-	-
6a.Parasal Finansal Varlıklar	-	-	-	-	-
6b.Parasal Olmayan Finansal Varlıklar	-	-	-	-	-
7.Diğer	330.950.818	322.569.155	8.381.663	-	-
8.Duran Varlıklar (5+6+7)	330.950.818	322.569.155	8.381.663	-	-
9.Toplam Varlıklar (4+8)	2.747.882.717	1.122.742.355	969.015.010	68.589.236	587.536.116
10.Ticari Borçlar	607.473.920	424.954.742	96.952.598	10.679.777	74.886.803
11.Finansal Yükümlülükler	502.511.260	30.961.079	471.550.181	-	-
12a.Parasal Olan Diğer Yükümlülükler	63.814.374	87.238	63.727.136	-	-
12b.Parasal Olmayan Diğer Yükümlülükler	33.859.220	33.760.522	98.698	-	-
13.Kısa Vadeli Yükümlülükler (10+11+12)	1.207.658.774	489.763.581	632.328.613	10.679.777	74.886.803
14.Ticari Borçlar	-	-	-	-	-
15.Finansal Yükümlülükler	4.078.465.791	-	4.078.465.791	-	-
16a.Parasal Olan Diğer Yükümlülükler	-	-	-	-	-
16b.Parasal Olmayan Diğer Yükümlülükler	186.265.911	186.265.911	-	-	-
17.Uzun Vadeli Yükümlülükler (14+15+16)	4.264.731.702	186.265.911	4.078.465.791	-	-
18.Toplam Yükümlülükler (13+17)	5.472.390.476	676.029.492	4.710.794.404	10.679.777	74.886.803
19.Bilanço Dışı Döviz Cinsinden					
Türev Araçların Net Varlık / (Yükümlülük)	-	-	-	-	-
Pozisyonu (19a-19b)					
19a.Aktif Karakterli Bilanço Dışı Döviz Cinsinden	-	-	-	-	-
Türev Ürünlerin Tutarı	-	-	-	-	-
19b.Pasif Karakterli Bilanço Dışı Döviz Cinsinden	-	-	-	-	-
Türev Ürünlerin Tutarı	-	-	-	-	-
20.Net Yabancı Para Varlık / (Yükümlülük)	(2.724.507.759)	446.712.863	(3.741.779.394)	57.909.459	512.649.313
Pozisyonu (9-18+19)					
21.Parasal Kalemler Net Yabancı Para Varlık / (Yükümlülük) Pozisyonu (UFRS 7.B23)	(2.954.391.402)	302.442.970	(3.798.010.466)	57.192.034	483.984.060
(=1+2a+5+6a-10-11-12a-14-15-16a)					
22.Döviz Hedge'i İçin Kullanılan Finansal Araçların Toplam Gerçeğe Uygun Değeri	-	-	-	-	-
23.Döviz Varlıklarının Hedge Edilen Kısımının Tutarı	-	-	-	-	-
24.Döviz Yükümlülüklerinin Hedge Edilen Kısımının Tutarı	-	-	-	-	-



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

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

(b) Finansal risk faktörleri (Devamı)

b.4) Piyasa riski yönetimi (Devamı)

b.4.1) Kur riski yönetimi (Devamı)

Kur riskine duyarlılık

Grup, başlıca, EURO, TL, GBP ve Japon Yeni cinsinden kur riskine maruz kalmaktadır. Aşağıdaki tablo Grup'un, EURO, TL 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 artışta ifade eder.

	31 Aralık 2013	
	Vergi Öncesi Kar / (Zarar)	
	Yabancı paranın %10 değer kazanması	Yabancı paranın %10 değer kaybetmesi
1- TL net varlık / yükümlülüğü	41.089.090	(41.089.090)
2- TL riskinden korunan kısım (-)	-	-
3- TL net etki (1+2)	41.089.090	(41.089.090)
4- Avro net varlık / yükümlülük	(545.142.365)	545.142.365
5- Avro riskinden korunan kısım (-)	-	-
6- Avro net etki (4+5)	(545.142.365)	545.142.365
7- GBP net varlık / yükümlülüğü	6.847.210	(6.847.210)
8- GBP riskinden korunan kısım (-)	-	-
9- GBP net etki (7+8)	6.847.210	(6.847.210)
10- Diğer net varlık / yükümlülüğü	(62.237.992)	62.237.992
11- Diğer riskinden korunan kısım (-)	-	-
12- Diğer net etki (10+11)	(62.237.992)	62.237.992
TOPLAM (3+6+9+12)	(559.444.057)	559.444.057



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI



**31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR**
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

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

(b) Finansal risk faktörleri (Devamı)

b.4) Piyasa riski yönetimi (Devamı)

b.4.1) Kur riski yönetimi (Devamı)

Kur riskine duyarlılık (Devamı)

	31 Aralık 2012	
	Vergi Öncesi Kar / (Zarar)	
	Yabancı paranın %10 değer kazanması	Yabancı paranın %10 değer kaybetmesi
1- TL net varlık / yükümlülüğü	44.671.286	(44.671.286)
2- TL riskinden korunan kısım (-)	-	-
3- TL net etki (1+2)	44.671.286	(44.671.286)
4- Avro net varlık / yükümlülük	(374.177.939)	374.177.939
5- Avro riskinden korunan kısım (-)	-	-
6- Avro net etki (4+5)	(374.177.939)	374.177.939
7- GBP net varlık / yükümlülüğü	8.875.509	(8.875.509)
8- GBP riskinden korunan kısım (-)	-	-
9- GBP net etki (7+8)	8.875.509	(8.875.509)
10- Diğer net varlık / yükümlülüğü	9.030.818	(9.030.818)
11- Diğer riskinden korunan kısım (-)	-	-
12- Diğer net etki (10+11)	9.030.818	(9.030.818)
TOPLAM (3+6+9+12)	(311.600.326)	311.600.326

b.4.2) Faiz oranı riski yönetimi

Grup sabit ve değişken faiz oranları üzerinden borçlanmaktadır. Mevcut borçların faiz durumları göz önüne alındığında değişken faizli borçların büyük çoğunluğu oluşturduğu görülmekle beraber, son yıllarda yapılan uçak finansmanlarında maliyetin de uygun olması şartıyla sabit faizli borçlanmaların ağırlığı yükseltilerek değişken ve sabit faizli borçlar arasında kısmi bir denge oluşturulmaya çalışılmaktadır. Grup'un değişken faiz oranlı borçları Libor ve Euribor'a bağlı olduğu için lokal risklere bağımlılık düşüktür.

Faiz Pozisyonu Tablosu

	31 Aralık 2013	31 Aralık 2012
<u>Sabit Faizli Finansal Araçlar</u>		
Finansal Yükümlülükler	6.479.380.295	5.311.293.033
<u>Değişken Faizli Finansal Araçlar</u>		
Finansal Yükümlülükler	5.073.110.037	3.355.700.565
Riskten Korunma Muhasebesine Konu Olmayan Faiz Takası Sözleşmeleri (Net)	(101.775.690)	(11.666.319)
Riskten Korunma Muhasebesine Konu Olan Faiz Takası Sözleşmeleri (Net)	(32.146.390)	(59.464.968)

Not 47'de belirtildiği üzere Grup 31 Aralık 2013 tarihi itibarıyla 534.839.185 TL tutarındaki değişken faizli finansal yükümlülüklerinin faiz oranını faiz takası işlemleri ile sabitlemiştir.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

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

(b) Finansal risk faktörleri (Devamı)

b.4) Piyasa riski yönetimi (Devamı)

b.4.1) Kur riski yönetimi (Devamı)

Faiz oranı duyarlılığı

Aşağıdaki duyarlılık analizleri raporlama tarihinde maruz kalınan faiz oranı riskine ve bu oranda meydana gelebilecek değişikliğe göre belirlenir ve tüm raporlama dönemi boyunca sabit tutulur. Grup yönetimi değişken faizli borçların faizi olan, Libor ve Euribor faiz oranında %0,5'lik bir dalgalanma durumunda ortaya çıkabilecek etkileri hesaplamakta ve üst yönetime raporlamaktadır.

Libor ve Euribor faiz oranında %0,5'lik bir yükseliş olması ve diğer tüm değişkenlerin sabit tutulması durumunda:

Grup'un vergi öncesi dönem karı 25.365.550 TL azalacaktır (31 Aralık 2012 döneminde vergi öncesi dönem karı 16.778.503 TL azalacaktır). Libor ve Euribor faiz oranının %0,5 düşmesi durumunda ise vergi öncesi net dönem karı aynı tutarlarda artacaktır.

Ayrıca, faiz oranı nakit akım riskinden korunma muhasebesine konu faiz takası sözleşmelerinden dolayı Libor ve Euribor faiz oranlarında % 0,5'lik bir artış meydana gelmesi durumunda ertelenmiş vergi etkisi hariç Grup özkaynakları 66.930.624 TL artacaktır (31 Aralık 2012 döneminde ertelenmiş vergi etkisi hariç Grup özkaynakları 13.823.126 TL artacaktır). Libor ve Euribor faiz oranlarında % 0,5'lik bir düşüş meydana gelmesi durumunda ise ertelenmiş vergi etkisi hariç Grup özkaynakları aynı tutarda azalacaktır.

b.4.3) Akaryakıt Fiyatı Duyarlılığı

Not 47'de açıklandığı üzere Grup 2009 yılından itibaren akaryakıt alımlarından kaynaklanan nakit akım riskinden korunma amaçlı olarak vadeli yakıt alım sözleşmeleri yapmıştır. Akaryakıt fiyatı nakit akım riskinden korunma muhasebesine konu edilen vadeli yakıt alım sözleşmelerinden dolayı, akaryakıt fiyatlarında %10'luk bir artış meydana gelmesi durumunda ertelenmiş vergi etkisi hariç Grup özkaynakları 101.753.630 TL artacaktır. Akaryakıt fiyatlarında %10'luk bir düşüş meydana gelmesi durumunda ise ertelenmiş vergi etkisi hariç Grup özkaynakları 50.999.922 TL azalacaktır.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

47. FİNANSAL ARAÇLAR

Finansal Araçların Gerçeğe Uygun Değeri

Finansal varlıkların ve yükümlülüklerin gerçeğe uygun değeri aşağıdaki gibi belirtilir:

- Standart vade ve koşullarda, aktif likit bir piyasada işlem gören finansal varlık ve yükümlülüklerin gerçeğe uygun değeri kote edilmiş piyasa fiyatı üzerinden belirlenir.
- Türev araçların gerçeğe uygun değeri, kote edilmiş fiyatları kullanılmak suretiyle hesaplanır. Fiyatların mevcut olmadığı durumlarda, türev araçların (forward ve swap) vadeleri için uygulanabilir getiri eğrisi kullanılmak suretiyle indirgenmiş nakit akımı analizi kullanılır.

31 Aralık 2013 Bilanço

	Krediler ve Alacaklar	Finansal Riskten Korunma		Gerçeğe Uygun Değeri Kar/Zarara Yansıtılan Türev Araçlar	Maliyet Değeri ile Gösterilen Satılmaya Hazır Yatırımlar	İtfa Edilmiş Değerlerinden Gösterilen Finansal Yükümlülükler	Not
		Muhasebesine Göre Muhasebeleştirilen Türev Araçlar	Muhasebeleştirilen Türev Araçlar				
Finansal Varlıklar	1.338.983.835	-	-	-	-	-	6
Nakit ve Nakit Benzerleri	42.774.034	10.076.979	54.202.683	2.452.721	-	-	7
Finansal Yatırımlar	1.148.090.163	-	-	-	-	-	10
Ticari Alacaklar	4.061.394.579	-	-	-	-	-	13
Diğer Alacaklar	-	-	-	-	-	-	-
Finansal Yükümlülükler	-	-	-	-	-	-	-
Banka Kredileri	-	-	-	-	-	-	8
Finansal Kiralama Borçları	-	-	-	-	-	-	8
Diğer Finansal Yükümlülükler	-	32.146.390	201.802.700	-	-	-	9
Ticari Borçlar	-	-	-	-	-	-	10

31 Aralık 2012 Bilanço

	Krediler ve Alacaklar	Finansal Riskten Korunma		Gerçeğe Uygun Değeri Kar/Zarara Yansıtılan Türev Araçlar	Maliyet Değeri ile Gösterilen Satılmaya Hazır Yatırımlar	İtfa Edilmiş Değerlerinden Gösterilen Finansal Yükümlülükler	Not
		Muhasebesine Göre Muhasebeleştirilen Türev Araçlar	Muhasebeleştirilen Türev Araçlar				
Finansal Varlıklar	1.355.542.536	-	-	-	-	-	6
Nakit ve Nakit Benzerleri	476.958.794	9.765.473	65.096.176	2.049.244	-	-	7
Finansal Yatırımlar	773.610.473	-	-	-	-	-	10
Ticari Alacaklar	2.339.979.938	-	-	-	-	-	13
Diğer Alacaklar	-	-	-	-	-	-	-
Finansal Yükümlülükler	-	-	-	-	-	-	-
Banka Kredileri	-	-	-	-	-	-	8
Finansal Kiralama Borçları	-	-	-	-	-	-	8
Diğer Finansal Yükümlülükler	-	59.464.968	102.171.654	-	-	-	9
Ticari Borçlar	-	-	-	-	-	-	10



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

47. FİNANSAL ARAÇLAR (Devamı)

Finansal Araçların Gerçeğe Uygun Değeri (Devamı)

Finansal varlıkların ve yükümlülüklerin gerçeğe uygun değeri aşağıdaki gibi belirlenir:

- Birinci seviye: Finansal varlık ve yükümlülükler, birbirinin aynı varlık ve yükümlülükler için aktif piyasada işlem gören borsa fiyatlarından değerlendirilmiştir.
- İkinci seviye: Finansal varlık ve yükümlülükler, ilgili varlık ya da yükümlülüğün birinci seviyede belirtilen borsa fiyatından başka direkt ya da indirekt olarak piyasada gözlenebilen fiyatının bulunmasında kullanılan girdilerden değerlendirilmiştir.
- Üçüncü seviye: Finansal varlık ve yükümlülükler, varlık ya da yükümlülüğün gerçeğe uygun değerinin bulunmasında kullanılan piyasada gözlenebilir bir veriye dayanmayan girdilerden değerlendirilmiştir.

Gerçeğe uygun değerleriyle gösterilen finansal varlık ve yükümlülüklerin seviye sınıflamaları aşağıdaki gibidir:

Finansal varlıklar	Raporlama tarihi itibarıyla gerçeğe uygun değer seviyesi			
	31 Aralık 2013	1. Seviye TL	2. Seviye TL	3. Seviye TL
Gerçeğe uygun değer farkı kar/zarara yansıtılan finansal varlıklar	54.202.683	-	54.202.683	-
Türev araçlar				
Finansal riskten korunma muhasebesine göre muhasebeleştirilen finansal varlıklar	10.076.979	-	10.076.979	-
Türev araçlar				
Toplam	64.279.662	-	64.279.662	-
Finansal yükümlülükler				
Gerçeğe uygun değer farkı kar/zarara yansıtılan finansal varlıklar	201.802.700	-	201.802.700	-
Türev araçlar				
Finansal riskten korunma muhasebesine göre muhasebeleştirilen finansal varlıklar	32.146.390	-	32.146.390	-
Türev araçlar				
Toplam	233.949.090	-	233.949.090	-



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)



47. FİNANSAL ARAÇLAR (Devamı)

Türev Araçlar ve Riskten Korunma İşlemleri

Grup, gelecekteki önemli işlemleri ve nakit akımlarını finansal riskten korumak amacıyla bazı sabit faiz oranlı finansal kiralama borçlarını değişken faiz oranlı finansal kiralama boçlarına çevirmek ve bazı Euro cinsinden olan finansal kiralama borçlarını ABD Doları cinsinden finansal kiralama borçlarına çevirmek üzere faiz oranı ve çapraz kur takası sözleşmelerine girmiştir. Bu işlemlerle ilgili türev araçların gerçeğe uygun değerlerindeki değişim doğrudan dönem kar/zararı içerisinde muhasebeleştirilmektedir.

Grup'un değişken faizli finansal yükümlükleri Not: 46 b.4.2'de açıklanmaktadır. Eylül 2009 tarihinden itibaren Grup uzun dönem finansal kiralama borçluluğunu dikkate alarak faiz maliyetlerinin karşılanabilir seviyede tutulması amacıyla vadeleri 2010 yılı 2. yarısından sonraya denk gelen finansal kiralama yükümlülüklerine ait değişken faiz geri ödemeli USD ve EUR borçlarının yaklaşık %26'sının faiz oranlarını sabitlemek için sabit ödeyen/değişken alan faiz takası işlemlerine girmiştir. Değişken faizli finansal kiralama yükümlülüklerinden kaynaklanan nakit akım risklerine karşı riskten korunma muhasebesine konu edilen bu türev araçların gerçeğe uygun değerlerindeki değişimin riskten korunmada etkin olan kısmı özkaynaklar altında nakit akım riskinden korunma fonu içerisinde muhasebeleştirilmektedir.

2010 yılında Grup satışların maliyetinin yaklaşık olarak %37'si olan akaryakıt fiyatlarındaki dalgalanmalardan kaynaklanan riski kontrol edebilmek ve akaryakıt maliyetinin, akaryakıt fiyatlarında yaşanan dalgalanmalardan etkilenmesini azaltmak amacıyla yıllık jet yakıtı tüketim miktarının yaklaşık %20'sine kadar olan kısmı için "Riskten Korunma" işlemleri yapmaya başlamıştır. Grup bu amaçla nakit hesaplanılan vadeli yakıt alım sözleşmelerine girmiştir. Şirket'in 21 Ocak 2011 tarihli yönetim kurulu kararına göre aylık tüketim rakamının %20'si olacak şekilde uygulanmakta olan riskten korunma oranının 12 ay sonra %50 olacak şekilde tedicisi olarak her ay %2,5 oranında artırılmasına karar verilmiştir. Ayrıca şirket akaryakıt riskinden korunmak için 2011 yılı başından itibaren vadeli yakıt alım sözleşmeleri yerine sıfır maliyetli dört bariyerli bantları (zero cost 4 way collar) aracı kullanmaya başlamıştır. Gelecekteki akaryakıt alımlarından kaynaklanan nakit akım risklerine karşı riskten korunma muhasebesine konu edilen bu türev araçların gerçeğe uygun değerlerindeki değişimin riskten korunmada etkin olan kısmı özkaynaklar altında nakit akım riskinden korunma fonu içerisinde muhasebeleştirilmektedir.

Grup'un 31 Aralık 2013 ve 31 Aralık 2012 tarihleri itibariyle yukarıdaki işlemler dolayısıyla girmiş olduğu türev araçlar ve bakiyeleri aşağıda sunulmuştur:

31 Aralık 2013	Pozitif gerçeğe uygun değer	Negatif gerçeğe uygun değer	Toplam
Faiz oranı nakit akım riskinden korunma amaçlı elde edilen sabit faiz ödemeli/değişken faiz almalı faiz takas sözleşmeleri	-	(32.146.390)	(32.146.390)
Akaryakıt fiyatı nakit akım riskinden korunma amaçlı elde edilen vadeli akaryakıt alım sözleşmeleri	-	(18.733.493)	(18.733.493)
Akaryakıt fiyatı nakit akım riskinden korunma amaçlı elde edilen vadeli akaryakıt dört bariyerli bantları	10.076.979	-	10.076.979
Riskten korunma işlemine konu edilen türev araçların gerçeğe uygun değeri	10.076.979	(50.879.883)	(40.802.904)
Riskten korunma muhasebesine konu olmayan çapraz kur takas sözleşmeleri	17.161.052	(35.014.730)	(17.853.678)
Riskten korunma muhasebesine konu olmayan faiz takas sözleşmeleri	37.041.631	(138.817.321)	(101.775.690)
Riskten korunma muhasebesine konu olmayan vadeli döviz alım satım sözleşmeleri	-	(9.237.156)	(9.237.156)
Riskten korunma işlemine konu edilmeyen türev araçların gerçeğe uygun değeri	54.202.683	(183.069.207)	(128.866.524)
Toplam	64.279.662	(233.949.090)	(169.669.428)



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR

(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

47. FİNANSAL ARAÇLAR (Devamı)

Türev Araçlar ve Riskten Korunma İşlemleri (Devamı)

31 Aralık 2012

	Pozitif gerçeğe uygun değer	Negatif gerçeğe uygun değer	Toplam
Faiz oranı nakit akım riskinden korunma amaçlı elde edilen sabit faiz ödemeli/değişken faiz almalı faiz takas sözleşmeleri	-	(59.464.968)	(59.464.968)
Akaryakıt fiyatı nakit akım riskinden korunma amaçlı elde edilen vadeli akaryakıt alım sözleşmeleri	-	-	-
Akaryakıt fiyatı nakit akım riskinden korunma amaçlı elde edilen vadeli akaryakıt dört bariyerli bantları	9.765.473	-	9.765.473
Riskten korunma işlemine konu edilen türev araçların gerçeğe uygun değeri	9.765.473	(59.464.968)	(49.699.495)
Riskten korunma muhasebesine konu olmayan çapraz kur takas sözleşmeleri	20.161.677	(35.253.615)	(15.091.938)
Riskten korunma muhasebesine konu olmayan faiz takas sözleşmeleri	41.005.786	(52.672.105)	(11.666.319)
Riskten korunma muhasebesine konu olmayan vadeli döviz alım satım sözleşmeleri	3.928.713	(14.245.934)	(10.317.221)
Riskten korunma işlemine konu edilmeyen türev araçların gerçeğe uygun değeri	65.096.176	(102.171.654)	(37.075.478)
Toplam	74.861.649	(161.636.622)	(86.774.973)

	Akaryakıt riski korunması	Faiz riski korunması	Kur riski korunması	Toplam
Riskten korunma işlemine konu edilen türev araçların gerçeğe uygun değer kazancı/(kaybı)	(10.076.979)	36.362.100	87.181.132	113.466.253
Finansal riskten korunma fonundan finansal giderlere sınıflanan tutarı	-	(1.560.278)	-	(1.560.278)
Akaryakıt riskinden korunma amaçlı edinilen türev aracın gerçeğe uygun değer kazancının riskten korunmada etkin olmayan kısmının gelir/gidere sınıflanan tutarı	-	-	-	-
Yabancı para çevrim farkları	(274.009)	11.282.667	2.347.322	13.355.980
Toplam	(10.350.988)	46.084.489	89.528.454	125.261.955
Ertelenmiş vergi etkisi	2.070.198	(8.219.675)	(17.905.692)	(24.055.169)
31 Aralık 2013 itibarıyla Finansal Riskten Korunma Fonu	(8.280.790)	37.864.814	71.622.762	101.206.786

	Akaryakıt riski korunması	Faiz riski korunması	Kur riski korunması	Toplam
Riskten korunma işlemine konu edilen türev araçların gerçeğe uygun değer kazancı/(kaybı)	9.765.473	(59.464.968)	-	(49.699.495)
Finansal riskten korunma fonundan finansal giderlere sınıflanan tutarı	-	(1.255.299)	-	(1.255.299)
Akaryakıt riskinden korunma amaçlı edinilen türev aracın gerçeğe uygun değer kazancının riskten korunmada etkin olmayan kısmının gelir/gidere sınıflanan tutarı	5.679.985	-	-	5.679.985
Yabancı para çevrim farkları	(1.567.896)	(9.888.384)	-	(11.456.280)
Toplam	13.877.562	(70.608.651)	-	(56.731.089)
Ertelenmiş vergi etkisi	(2.775.512)	14.121.730	-	11.346.218
31 Aralık 2012 itibarıyla Finansal Riskten Korunma Fonu	11.102.050	(56.486.921)	-	(45.384.871)



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)



48. RAPORLAMA DÖNEMİNDEN SONRAKİ OLAYLAR

Yoktur.

49. FİNANSAL TABLOLARI ÖNEMLİ ÖLÇÜDE ETKİLEYEN YA DA FİNANSAL TABLOLARIN ÇIK, YORUMLANABİLİR VE ANLAŞILABİLİR OLMASI AÇISINDAN AÇIKLANMASI GEREKEN DİĞER HUSUSLAR

Mali durum ve performans trendlerinin tespitine imkan vermek üzere, Grup'un konsolide finansal tabloları önceki dönemle karşılaştırmalı olarak hazırlanmaktadır. Cari dönem konsolide finansal tabloların sunumu ile uygunluk sağlanması açısından karşılaştırmalı bilgiler gerekli görüldüğünde yeniden sınıflandırılır ve önemli farklılıklar açıklanır. Grup cari dönem konsolide finansal tabloların sunumu ile uygunluk sağlaması açısından, önceki dönem konsolide finansal tablolarında düzeltme ve sınıflamalar yapmıştır.

SPK'nın 7 Haziran 2013 tarih ve 20/670 sayılı toplantısında alınan karar uyarınca "Sermaye Piyasasında Finansal Raporlamaya İlişkin Esaslar Tebliği" kapsamına giren sermaye piyasası kurumları için 31 Mart 2013 tarihinden sonra sona eren dönemlerden itibaren yürürlüğe giren finansal tablo örnekleri ve kullanım rehberi yayımlanmıştır. Yürürlüğe giren bu formatlar uyarınca Grup'un konsolide finansal tablolarında çeşitli sınıflamalar yapılmıştır.

İlişikteki konsolide finansal tabloların, SPK'nın 13 Haziran 2013 tarih ve 28676 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Seri II, 14.1 No'lu "Sermaye Piyasasında Finansal Raporlamaya İlişkin Esaslar Tebliği" (Tebliğ) hükümlerine uygun olarak yeniden düzenlenmesi sonucu önceki dönem tarihli konsolide finansal tablolarına ilişkin olarak yapılan önemli sınıflama kayıtları takip eden paragraflarda konsolide finansal tablo ve kalemler bazında özet olarak açıklanmıştır.

31 Aralık 2012 tarihi itibarıyla hazırlanan bilançoda yapılan sınıflandırmalar:

- Ticari Alacaklar/Ticari Borçlar içerisinde gösterilen ilişkili taraflardan ticari alacaklar/borçlar, bilanço sunumunda, Ticari Alacaklar/Ticari Borçlar altında 'İlişkili Taraflardan Alacaklar/Borçlar' olarak ayrı gösterilmiş ve sırasıyla 18.975.259 TL, 215.000.995 TL bilançoda sınıflanmıştır. 758.427.363 TL ve 697.323.279 TL ise sırasıyla bilanço sunumunda Ticari Alacaklar/Ticari Borçlar altında 'İlişkili Olmayan Taraflardan Alacaklar/Borçlar' olarak gösterilmiştir.
- Diğer Alacaklar içerisinde gösterilen ilişkili taraflardan diğer alacaklar, bilanço sunumunda, Diğer Alacaklar altında 'İlişkili Taraflardan Diğer Alacaklar' olarak ayrı olarak gösterilmiş ve 8.531 TL bilançoda sınıflanmıştır.
- Finansal Yatırımlar ve Diğer Finansal Yükümlülükler altında gösterilen 'Türev Enstrümanlar Gerçeğe Uygun Değeri' bilanço sunumunda 'Türev Araçlar' adı altında ayrı bir mali tablo kalemi olarak gösterilmiş ve sırasıyla 74.861.649 TL, 161.636.622 TL bilançoda sınıflandırılmıştır.
- Diğer Dönen Varlıklar içerisinde gösterilen 'Peşin Ödenmiş Satış Komisyonları, Peşin Ödenmiş Faaliyet Tipi Kiralama Giderleri, Peşin Ödenen Sigorta Giderleri, Verilen Sipariş Avansları ve Diğer Peşin Ödenen Giderler' bilançoda ayrı bir mali tablo kalemi olarak 'Peşin Ödenmiş Giderler' adı altında gösterilmiş ve 136.483.380 TL sınıflandırılmıştır. Sınıflanmış bu giderler arasında 15.291.272 TL tutarındaki 'pilot adaylarına ilişkin' tutar 'Uzun Vadeli Diğer Alacaklara' sınıflandırılmıştır.
- Diğer Duran Varlıklar içerisinde gösterilen 'Peşin Ödenen Faaliyet Tipi Kiralama Giderleri, Peşin Ödenen Uçak Finansmanı Giderleri, Motor Bakım Rezervi, Maddi Duran Varlık Alımlarına İlişkin Yapılan Ödemeler ve Gelecek Yıllara Ait Giderler' bilançoda ayrı bir mali tablo kalemi olarak 'Peşin Ödenmiş Giderler' adı altında gösterilmiş ve 237.886.052 TL sınıflandırılmıştır.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT
KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR
(TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

49. FİNANSAL TABLOLARI ÖNEMLİ ÖLÇÜDE ETKİLEYEN YA DA FİNANSAL TABLOLARIN ÇIK, YORUMLANABİLİR VE ANLAŞILABİLİR OLMASI AÇISINDAN AÇIKLANMASI GEREKEN DİĞER HUSUSLAR (Devamı)

31 Aralık 2012 tarihi itibarıyla hazırlanan bilançoda yapılan sınıflandırmalar (devamı):

- Diğer Dönen Varlıklar içerisinde gösterilen 'Peşin Ödenen Vergi ve Fonlar' bilançoda ayrı bir mali tablo kalemi olarak 'Cari Dönem Vergisiyle İlgili Varlıklar' adı altında gösterilmiş ve 2.206.083 TL sınıflandırılmıştır. Ayrıca Kısa Vadeli Diğer Borçlar içerisinde 'Ödenecek Vergi ve Fonlar' olarak gösterilen 17.460.178 TL, Grup tarafından 'Peşin Ödenen Vergi ve Fonlar'a sınıflandırılmış ve böylece Cari Dönem Vergisiyle İlgili Varlıklar 19.666.261 TL olarak gösterilmiştir.
- Finansal Borçlar içerisinde gösterilen 866.011.394 TL tutarındaki 'Finansal Kiralama Borçları' bilançoda ayrı bir bilanço kalemi olarak 'Uzun Vadeli Borçlanmaların Kısa Vadeli Kısımları'na sınıflandırılmıştır.
- 'Çalışanlara Sağlanan Faydalar' mali tablo kaleminde isim değişikliği yapılmış ve 'Çalışanlara Sağlanan Faydalar Kapsamında Borçlar' olarak gösterilmiştir. Kısa Vadeli Diğer Borçlar içerisinde gösterilen 36.021.871 TL tutarındaki 'Ödenecek SGK Primleri' 'Çalışanlara Sağlanan Faydalar Kapsamında Borçlar'a sınıflandırılmıştır. Ayrıca 'Çalışanlara Sağlanan Faydalar' içerisinde bulunan 41.066.116 TL tutarındaki 'İzin Karşılıkları' bilançoda ayrı bir mali tablo kalemi olarak 'Kısa Vadeli Karşılıklar' altında 'Çalışanlara Sağlanan Faydalara İlişkin Kısa Vadeli Karşılıklar'a sınıflandırılmıştır.
- Kısa Vadeli Diğer Borçlar içerisinde gösterilen 'Özel Kira Avansları ve Alınan Diğer Avanslar' ile Diğer Kısa Vadeli Yükümlülükler içerisinde gösterilen 'Gelecek Aylara Ait Gelirler ve TGS Hisse Senedi Devri ile İlgili Kazanılmış Gelirler' bilançoda ayrı bir mali tablo kalemi olarak 'Kısa Vadeli Ertelenmiş Gelirler' adı altında gösterilmiş ve sırasıyla 21.228.770 TL ve 20.590.882 TL sınıflandırılmıştır.
- Diğer Uzun Vadeli Yükümlülükler içerisinde gösterilen "Brüt Hibe Krediler, Hibe Krediler Birikmiş Amortismanı, TGS Hisse Devri ile İlgili Kazanılmamış Gelir ve Gelecek Aylara Ait Banka Protokol Geliri" bilançoda ayrı bir mali tablo kalemi olarak "Uzun Vadeli Ertelenmiş Gelirler" adı altında gösterilmiş ve 47.446.433 TL sınıflandırılmıştır.

31 Aralık 2012 Tarihinde Sona Eren Hesap Dönemine İlişkin Kar veya Zarar ve Diğer Kapsamlı Gelir Tablosu'nda Yapılan Sınıflandırmalar

Önceki ismi "Kapsamlı Gelir Tablosu" olan "Kar veya Zarar ve Diğer Kapsamlı Gelir Tablosu" nda yapılan sınıflamalar takip eden paragraflarda özet olarak sunulmuştur.

- Grup'un ticari faaliyetlerinden ve pilot eğitim alacaklarından kaynaklanan 5.681.632 TL tutarındaki reeskont geliri, 671.300 TL tutarındaki vade farkı gelirleri Finansman Gelirlerinden, "Esas Faaliyetlerden Diğer Gelirler" kalemine sınıflandırılmıştır.
- Grup'un ticari faaliyetlerinden kaynaklanan 8.250.296 TL tutarındaki reeskont faiz gideri, ile 64.544.740 TL tutarındaki yabancı para kur farkı giderleri Finansman Gelirlerinden, "Esas Faaliyetlerden Diğer Giderler" kalemine sınıflandırılmıştır.
- Grup'un uzun vadeli varlık yatırımlarından elde edilen 65.558.458 TL tutarındaki faiz geliri, Finansman Gelirlerinden 'Yatırım Faaliyetlerinden Gelirler' kalemine sınıflandırılmıştır. Ayrıca 'Esas Faaliyetlerden Diğer Gelirler' içerisinde gösterilen 3.321.066 TL tutarındaki sabit kıymet satış karları, 6.333.810 TL tutarındaki yatırım amaçlı gayrimenkuller makul değer değişikliğinden kaynaklanan kazançlar, 62.319.152 TL tutarındaki devlet teşvik gelirleri ve 351.142.323 TL tutarındaki satılmaya hazır varlıkların ve maddi varlık değer düşüklüğü karşılığı iptali 'Yatırım Faaliyetlerinden Gelirler'e sınıflandırılmıştır.



TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI



31 ARALIK 2013 TARİHİNDE SONA EREN HESAP DÖNEMİNE AİT KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLARA İLİŞKİN DİPNOTLAR (TUTARLAR, AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE, TÜRK LİRASI (TL) OLARAK GÖSTERİLMİŞTİR.)

49. FİNANSAL TABLOLARI ÖNEMLİ ÖLÇÜDE ETKİLEYEN YA DA FİNANSAL TABLOLARIN ÇIK, YORUMLANABİLİR VE ANLAŞILABİLİR OLMASI AÇISINDAN AÇIKLANMASI GEREKEN DİĞER HUSUSLAR (Devamı)

31 Aralık 2012 Tarihinde Sona Eren Hesap Dönemine İlişkin Kar veya Zarar ve Diğer Kapsamlı Gelir Tablosu'nda Yapılan Sınıflandırmalar (Devamı)

Ayrıca, Grup'un 2012 yılında kullanıma geçirdiği yeni kurumsal kaynak planlama yazılımı (ERP) ile ilişkili olarak finansal tabloların kalemlerinin ve dipnotların gösterimi ve sınıflandırılmasında bazı değişiklikler yapılmıştır. Bu kapsamda yapılan önemli sınıflamalar aşağıda özetlenmiştir:

- 31 Aralık 2012 tarihinde 'Diğer Dönen Varlıklar' altında gösterilen 934.729 TL tutarındaki bakım tahakkukları 'Diğer Alacaklar'a sınıflandırılmıştır.
- 31 Aralık 2012 tarihinde 'Diğer Duran Varlıklar' altında gösterilen 15.797.083 TL tutarındaki stopaj iadelerine ilişkin gelir tahakkukları 'Uzun Vadeli Diğer Alacaklar'a sınıflandırılmıştır.
- 31 Aralık 2012 tarihinde 'Diğer Borçlar' altında gösterilen 40.430.926 TL tutarındaki sigortaya borçlar Peşin Ödenmiş Giderler altında gösterilen peşin ödenmiş sigorta giderleri ile netlenmiştir.
- 31 Aralık 2012 tarihinde 'Peşin Ödenen Giderler' altında gösterilen 3.792.149 TL tutarındaki ters bakiye 'Ticari Alacaklar' ile netlenmiştir.
- 31 Aralık 2012 tarihinde 'Ticari Borçlar' altında gösterilen 3.533.463 TL tutarındaki sigortaya borçlar 'Kısa Vadeli Diğer Borçlar'a sınıflandırılmıştır.
- 31 Aralık 2012 tarihinde sona eren hesap döneminde 'Satışların Maliyeti' içerisinde gösterilen 184.489.880 TL tutarındaki diğer havayolu yolcu taşıma gideri 'Hasılat' ile netlenmiştir.
- 31 Aralık 2012 tarihinde sona eren hesap döneminde 'Esas Faaliyetlerden Diğer Gelirler' içerisinde gösterilen 12.760.680 TL tutarındaki kiralama şirketlerinden alınan bakım iadeleri 'Satışların Maliyeti' hesabı ile netlenmiştir.
- 31 Aralık 2012 tarihinde sona eren hesap döneminde 'Finansal Gelirler' içerisinde gösterilen 1.708.364 TL tutarındaki uçak alımına ilişkin ön ödeme reeskont faiz gelirleri 'Finansal Giderler' hesabı ile netlenmiştir.
- 31 Aralık 2012 tarihinde sona eren hesap döneminde 'Finansal Giderler' içerisinde gösterilen 2.840.806 TL tutarındaki kıdem tazminatı faiz maliyeti 'Satışların Maliyeti' hesabına sınıflanmıştır.
- 31 Aralık 2012 tarihinde sona eren hesap döneminde grup içi işlemlerin eliminasyonuna istinaden 'Satışların Maliyeti' içerisinde gösterilen 30.110.741 TL tutarındaki personel gideri, 4.248.310 TL tutarındaki hizmet gideri, 2.854.637 TL tutarındaki bakım gideri, 334.620 TL tutarındaki diğer satışların maliyeti olmak üzere toplam 37.548.308 TL 'Hasılat' ile, 'Satışların Maliyeti' içerisinde gösterilen 107.949 TL "Esas Faaliyetlerden Diğer Gelirler" hesabı ile netlenmiştir.



TURKISH AIRLINES

A STAR ALLIANCE MEMBER 

TÜRK HAVA YOLLARI GENEL YÖNETİM BİNASI

Atatürk Hava Limanı Yeşilköy 34149 İstanbul

Tel: 0212 463 6363 Faks: 0212 465 2121

Rezervasyon: 444 0849

ir@thy.com (Yatırımcı İlişkileri)