

T.C.
OKAN ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS TEZİ
İŞLETME ANABİLİM DALI
MUHASEBE VE DENETİM PROGRAMI

Uğur DODAK

BORSA İSTANBUL'DA FAALİYET GÖSTEREN 2
HAVACILIK ŞİRKETİNİN 2019-2022 (PANDEMİ)
DÖNEMİNDE FİNANSAL TABLO DEĞİŞİMLERİ ÜZERİNE
BİR ÇALIŞMA (THY VE PEGASUS HAVAYOLU)

Tez Danışmanı
Doç. Dr. Hakan ÖZCAN

İstanbul, Ocak 2024

T.C.
OKAN ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS TEZİ
İŞLETME ANABİLİM DALI
MUHASEBE VE DENETİM PROGRAMI

Uğur DODAK
202008012

BORSA İSTANBUL'DA FAALİYET GÖSTEREN 2
HAVACILIK ŞİRKETİNİN 2019-2022 (PANDEMİ)
DÖNEMİNDE FİNANSAL TABLO DEĞİŞİMLERİ ÜZERİNE
BİR ÇALIŞMA (THY VE PEGASUS HAVAYOLU)

Tez Danışmanı
Doç. Dr. Hakan ÖZCAN

İstanbul, Ocak 2024

T.C.
İSTANBUL OKAN ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS TEZİ
İŞLETME ANABİLİM DALI
MUHASEBE VE DENETİMİ PROGRAMI

Uğur DODAK
(202008012)

BORSA İSTANBUL'DA FAALİYET GÖSTEREN 2 HAVACILIK
ŞİRKETİNİN 2019-2022 (PANDEMİ) DÖNEMİNDE FİNANSAL
TABLO DEĞİŞİMLERİ ÜZERİNE BİR ÇALIŞMA
(THY VE PEGASUS HAVAYOLU)

Tezin Enstitüye Teslim Edildiği Tarih:
Tezin Savunulduğu Tarih: 25.01.2024

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Hakan ÖZCAN İstanbul Gelişim Üniversitesi

Diğer Jüri Üyeleri:

Dr. Öğr. Üyesi Deniz SÖNMEZ İstanbul Okan Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Beyza TOKSOY İstanbul Okan Üniversitesi

TEŞEKKÜR

Akademik alıŐma sűrecinde benden desteklerini esirgemeyen ve her zaman benim yanımda yer alan tez danıŐmanım Doç. Dr. Hakan Őzcan hocama ve aileme teŐekkűrlerimi sunarım.

İstanbul, 2023

Uğur DODAK

İÇİNDEKİLER

SAYFA NO

TEŞEKKÜR	i
İÇİNDEKİLER	ii
ÖZET	iv
SUMMARY	v
ŞEKİLLER LİSTESİ	vi
TABLOLAR LİSTESİ	vii
GRAFİKLER LİSTESİ.....	ix
1. GİRİŞ ve AMAÇ	1
2. GENEL BİLGİLER.....	4
2.1. Covid-19 Pandemi Dönemi	4
2.1.1. Covid-19'un Ortaya Çıkması ve Yayılması.....	4
2.1.2. Covid-19'un Etkileri	5
2.1.3. Covid-19'un Önemi	8
2.2. Havacılık Sektörü.....	10
2.2.1. Havacılık Sektörünün Tanımı ve Tarihi Gelişimi	10
2.2.2. Havacılık Sektöründe Başlıca Faaliyetler.....	12
2.2.3. Havacılık Sektöründe Hizmet Sürecinin Aşamaları	14
2.2.4. Havacılık Sektörünü Etkileyen Faktörler	16
2.2.5. Havacılık Sektörü Hakkında Gelecekteki Beklentiler.....	18

2.3. Finansal Tablolar.....	20
2.3.1. Finansal Tablo Kavramı	20
2.3.2. Finansal Tabloların Özellikleri	20
2.3.3. Finansal Tablo Türleri ve Finansal Tabloların Analizi	22
2.3.4. Finansal Tabloların Yorumlanması	25
2.4. İlgili Araştırmalar	26
3. YÖNTEM	28
3.1. Araştırmanın Problemi	28
3.2. Araştırmanın Amacı	28
3.3. Evren ve Örneklem.....	29
3.4. Veri Toplama Araçları	30
3.5. Verilerin Toplanması.....	30
3.6. Verilerin Analizi.....	30
4. BULGULAR.....	31
5. SONUÇ ve ÖNERİLER	71
KAYNAKÇA	75

ÖZET

BORSA İSTANBUL'DA FAALİYET GÖSTEREN 2 HAVACILIK ŞİRKETİNİN 2019-2022 (PANDEMİ) DÖNEMİNDE FİNANSAL TABLO DEĞİŞİMLERİ ÜZERİNE BİR ÇALIŞMA (THY VE PEGASUS HAVAYOLU)

Covid-19 pandemi dönemi ile birlikte havayolu işletmeleri, büyük bir krizle karşılaşmıştır. Bu çalışmanın amacı THY ve Pegasus Havayolu işletmeleri özelinde covid-19 pandemi dönemindeki finansal tablo değişimlerini incelemektir. Çalışmada Borsa İstanbul'da açıklanan veriler kullanılmıştır. Çalışmanın sonuçlarına göre THY ve Pegasus Havayolu işletmeleri covid-19'un etkilerinin azalmaya başlamasının ardından pandemi öncesi duruma yakın bir performans sergilemeye başlamıştır. Gelir, net kar, özkaynaklar gibi veriler kullanılarak THY ve Pegasus Havayolu işletmelerinin finansal tablo değişimlerinin paralel yönde seyrettiği sonucuna varılmıştır. Bu çalışmanın sonuçları THY ve Pegasus Havayolu işletmeleri tarafından açıklanan verilerle sınırlıdır.

Anahtar Kelimeler: Havacılık Sektörü, Covid-19, Finansal Tablolar, THY, Pegasus Havayolu.

SUMMARY

A STUDY ON FINANCIAL STATEMENT CHANGES OF 2 AVIATION COMPANIES OPERATING IN BORSA ISTANBUL DURING THE 2019-2022 (PANDEMIC) PERIOD (THY AND PEGASUS AIRLINE)

With the Covid-19 pandemic period, airline companies faced a major crisis. The purpose of this study is to examine the financial statement changes during the covid-19 pandemic period, specifically for THY and Pegasus Airline companies. Data announced in Borsa Istanbul were used in the study. According to the results of the study, THY and Pegasus Airline companies started to exhibit a performance close to the pre-pandemic situation after the effects of Covid-19 began to decrease. By using data such as income, net profit and shareholders' equity, it has been concluded that the financial statement changes of THY and Pegasus Airline companies follow a parallel direction. The results of this study are limited to the data announced by THY and Pegasus Airlines.

Key Words: Aviation Sector, Covid-19, Financial Statements, THY, Pegasus Airline.

ŞEKİLLER LİSTESİ

SAYFA NO

Şekil 1. Covid-19'un Çevreye Olumlu Etkileri.....	6
Şekil 2. Covid-19'un Çevreye Olumsuz Etkileri.....	7
Şekil 3. Havacılık Sektörü	11
Şekil 4. Havacılık Sektöründe Hizmet Sürecinin Aşamaları	15
Şekil 5. Havacılık Sektöründe Gelecek Beklentilerinin Belirleyicileri	19
Şekil 6. THY Organizasyon Şeması	31
Şekil 7. Pegasus Havayolu Organizasyon Şeması	32
Şekil 8. THY Sermaye Yapısı.....	33
Şekil 9. Pegasus Sermaye Yapısı	34

TABLolar LİSTESİ

SAYFA NO

Tablo 1. Covid-19 ve Diğer Pandemilerin Kıyaslanması	9
Tablo 2. Havacılık Sektöründe Faaliyetler	13
Tablo 3. Havacılık Sektörü Sektörel Yapı	17
Tablo 4. Satışların Maliyeti Tablosu.....	22
Tablo 5. Özet Bilanço Tablosu	23
Tablo 6. Ayrıntılı Gelir Tablosu	24
Tablo 7. THY Yolcu Trafiği Verileri (2019-2020).....	35
Tablo 8. THY Yolcu Trafiği Verileri (2019-2021).....	37
Tablo 9. THY Yolcu Trafiği Verileri (2019-2022).....	38
Tablo 10. Pegasus Yolcu Trafiği Verileri (2019-2020).....	39
Tablo 11. Pegasus Yolcu Trafiği Verileri (2020-2021).....	40
Tablo 12. Pegasus Yolcu Trafiği Verileri (2021-2022).....	41
Tablo 13. THY Gelirlere Yönelik Finansal Tablo Kalemleri (İlk 6 Ay).....	42
Tablo 14. THY Toplam Gelirler (2023 İlk 6 Ay).....	43
Tablo 15. THY Giderlere Yönelik Finansal Tablo Kalemleri (2023 İlk 6 Ay)	44
Tablo 16. THY Katılım Finans Genel Bilgiler (2023 İlk 6 Ay)	45
Tablo 17. Pegasus Havayolu Gelirlere Yönelik Finansal Tablo Kalemleri (İlk 6 Ay)...	46
Tablo 18. Pegasus Havayolu Toplam Gelirler (2023 İlk 6 Ay).....	47
Tablo 19. Pegasus Havayolu Giderlere Yönelik Finansal Tablo Kalemleri (2023 İlk 6 Ay)	48
Tablo 20. Pegasus Havayolu Katılım Finans Genel Bilgiler (2023 İlk 6 Ay)	49
Tablo 21. THY Finansal Tablo Verileri (2019-2020).....	50
Tablo 22. THY Finansal Tablo Verileri (2020-2021).....	51

Tablo 23. THY Finansal Tablo Verileri (2021-2022).....	52
Tablo 24. Pegasus Havayolu Finansal Tablo Verileri (2019-2020)	53
Tablo 25. Pegasus Havayolu Finansal Tablo Verileri (2020-2021)	54
Tablo 26. Pegasus Havayolu Finansal Tablo Verileri (2021-2022)	55
Tablo 27. THY Finansal Durum Tablosu (2020-2022)	56
Tablo 28. THY Kar veya Zarar Kapsamlı Gelir Tablosu (2020-2022)	58
Tablo 29. Pegasus Havayolu Finansal Durum Tablosu (2020-2022).....	60
Tablo 30. Pegasus Havayolu Kar veya Zarar Kapsamlı Gelir Tablosu (2020-2022).....	62



GRAFİKLER LİSTESİ

SAYFA NO

Grafik 1. THY Genel Finansal Durum Grafiği (Milyon TL)	57
Grafik 2. THY Gelir Tablosu (Milyon TL)	59
Grafik 3. Pegasus Havayolu Genel Finansal Durum Grafiği (Milyon YL).....	61
Grafik 4. Pegasus Havayolu Gelir Tablosu (Milyon TL)	63
Grafik 5. THY - Pegasus Döner Varlıklar Grafiği.....	64
Grafik 6. THY - Pegasus Duran Varlıklar Grafiği.....	65
Grafik 7. THY - Pegasus Toplam Varlıklar Grafiği	66
Grafik 8. THY - Pegasus Kısa Vadeli Yükümlülükler Grafiği.....	67
Grafik 9. THY - Pegasus Uzun Vadeli Yükümlülükler Grafiği	68
Grafik 10. THY - Pegasus Esas Faaliyet Karı/Zararı Grafiği.....	69
Grafik 11. THY - Pegasus Net Faaliyet Karı/Zararı Grafiği	70

1. GİRİŞ ve AMAÇ

Havacılık sektörü geçmişten bu yana çeşitli zorluklarla karşı karşıya kalmıştır ve bunun neticesinde inişler-çıkışlar yaşanmıştır. Havacılık sektörü dünyadaki her ülkenin ekonomisinde önemli bir rol oynamakta ve aynı zamanda küresel ekonomiye de katkı sağlamaktadır. Devasa bir endüstri olan havayolu sektörünün diğer sektörlerin büyümesi üzerinde doğrudan etkisi vardır. Havacılık sektörü büyük bir sektör olmakla birlikte düzenli şekilde büyümesine paralel olarak içinde bulunulan dönemde tedarik zincirinin vazgeçilmez bir parçası haline gelmiştir (Tunalı, 2022: 89). Havacılık sektörünün Türkiye'de ve dünyada ekonomik sistemde üstlendiği rollerin artması, böyle bir çalışma konusu seçilmesindeki temel etkenlerden birisidir.

Çin'de ortaya çıkan ve kısa sürede tüm dünyaya yayılan covid-19, hayatın tüm alanlarını olumsuz yönde etkilemiştir. Covid-19 pandemi dönemi, köklü değişimlerin ve dönüşümlerin yaşandığı bir süreci ifade etmektedir. Havacılık sektörü de covid-19 pandemi döneminin yansımalarını derinden hissetmiştir. Ekonomik faaliyetlerin sekteye uğraması ve turizm sektörünün durma noktasına gelmesi covid-19 pandemisinin havacılık sektörüne etkilerinde ayrı bir öneme sahiptir (Melas ve Melasova, 2020: 39). Çalışmada covid-19 pandemi döneminde havacılık sektörünün içinde bulunduğu durumun ortaya koyulması hedeflenmektedir.

Covid-19 pandemisi tüm dünyada havacılık sektörünü büyük ölçüde etkilemiştir. Araştırmacılar tarafından pandemilerin havacılık endüstrisi üzerindeki olası etkileri üzerine çok sayıda çalışma yapılmıştır. Bu çalışmalarda sektörün pek çok açıdan olumsuz etkilendiği ortaya koyulmuştur. Covid-19 pandemi dönemi ile birlikte havacılık talebindeki ve kullanıcı tercihlerindeki mevcut eğilimler riskten kaçınmaya yöneliktir. Havacılık hizmetlerine olan talep ve arzın yanı sıra sektördeki yatırım ve inovasyon, olası

bir ekonomik yavaşlama nedeniyle daha da karmaşık hale gelebilir (Göv ve Erbay, 2021: 329). Havacılık sektörünün kendisine özgü niteliklerinin bu süreçte göz önünde bulundurulması gerekir. Çalışmada bu hususlar dikkate alınarak ilerleme kaydedilmektedir.

Modern koşullarda finansal tablolar, bir şirketin mülkiyeti ve mali durumu hakkında görüş oluşturabilecek en eksiksiz, objektif ve güvenilir bilgi tabanıdır. Mevzuata uygun olarak muhasebe finansal tabloları açık bir bilgi kaynağı olup, kompozisyonu, içeriği ve sunum biçimleri temel parametrelerle birleştirilmiş olup, okunması ve analiz edilmesi için standart yöntemlerin geliştirilmesi mümkün hale gelmektedir. Finansal raporlama, bir şirketin yönetimi tarafından yönetsel kararların alınmasında temel olarak kullanılır (Osadchy vd., 2018: 340). Veriler kuruluşun faaliyetlerinin analizi için gereklidir. Bu sayede önceden belirlenmiş parametrelerden sapmaların nedenlerini tespit etmek mümkündür. Çalışmada finansal tablolara dair kapsamlı açıklamalar getirilmesi tasarlanmaktadır.

Havacılık sektörü farklı sektörlerde faaliyet gösteren çok sayıda işletmeden oluşmaktadır. Sektörü oluşturan işletmelerin performanslarının ölçülebilmesi ve sağlıklı şekilde değerlendirilebilmesi için finansal performans göstergelerinin analiz edilmesi gerekmektedir. Bu da finansal tabloların havacılık sektöründeki işletmeler için öncelikli konulardan birisi olmasını beraberinde getirmektedir. Rekabet düzeyinin yüksek olması sebebiyle havacılık sektöründe finansal performans göstergelerinin önemi büyüktür. Havacılık sektöründe finansal tablolar, işletmelerin yoğun rekabet altında alacağı kararlar açısından belirleyici niteliktedir (Keleş ve Özulucan, 2020: 503). Çalışmada işletmeler için doğru karar verme araçlarından birisi olarak finansal tablolar havacılık sektörü açısından değerlendirmeye alınmaktadır.

Covid-19 pandemi dönemi gibi olağandışı dönemlerde işletmelerin finansal göstergelerinde büyük değişimler olabilir. Bu durum çalışmanın problem durumunu oluşturmaktadır. Çalışmanın problem cümlesi ise 'Borsa İstanbul'da (BİST) faaliyet gösteren 2 havacılık işletmesinde finansal tablo değişimleri nasıldır' olarak belirlenmiştir.

Çalışmanın temel amacı Türk Hava Yolları (THY) ve Pegasus Havayolu işletmelerinde covid-19 pandemi dönemi ile birlikte finansal tablolarda yaşanan

değişimleri incelemek olarak belirlenmiştir. Havacılık sektörünün covid-19 pandemisinden nasıl etkilendiğinin ortaya koyulması çalışmanın amaçları arasındadır. Çalışmada ayrıca havacılık sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin finansal performans göstergeleri hakkında bilgiler verilmesi amaçlanmaktadır.

Covid-19 pandemi döneminde BİST’te faaliyet gösteren havacılık işletmelerinin finansal tablo değişimi açısından incelenmesi ile birlikte benzer konudaki çalışmalar için referans niteliği taşıyan bulgulara ulaşması beklenmektedir.

Çalışma beş bölümden oluşmaktadır. Birinci bölüm çalışma konusunu tanıtan ve çalışmanın yol haritasını açıklayan giriş bölümüdür. İkinci bölümde genel bilgilere yer verilmektedir. Bu kapsamda covid-19 pandemi dönemi, havacılık sektörü, finansal tablolar, ilgili araştırmalar hakkında inceleme yapılmaktadır. Üçüncü bölümde araştırmanın yöntem bilgileri açıklanmaktadır. Araştırmanın bulguları çalışmanın dördüncü bölümünde yorumlanmaktadır. Beşinci ve son bölümde ise sonuçlar değerlendirmeye alınmaktadır. Ulaşılan sonuçlar eşliğinde öneriler getirilmesi suretiyle çalışmanın tamamlanması planlanmaktadır.

2. GENEL BİLGİLER

Bu kısımda Covid-19 pandemi dönemi hakkında bilgiler başta olmak üzere havacılıkla ilgili konulara değinilecektir. Ayrıca finansal tablolarla ilgili bilgilerin de ortaya konulması planlanmaktadır.

2.1. Covid-19 Pandemi Dönemi

Covid-19 pandemi dönemi, yakın geçmişte dünyada yaşanan en büyük krizlerden bir tanesidir (Polatoğlu vd., 2023: 2). Çalışmanın bu bölümünde covid-19 pandemi dönemi ile ilgili covid-19'un ortaya çıkması ve yayılması, covid-19'un etkileri, covid-19'un önemi konu başlıkları araştırılmaktadır.

2.1.1. Covid-19'un Ortaya Çıkması ve Yayılması

Her salgının kendine özgü biyolojik ve epidemiyolojik karakteri nedeniyle sosyal tepkiler salgına özgü olabilir. Covid-19, sosyal yaşamda ayrıma ve fiziki mesafeyi koruma esasına dayanan bir pandemi olarak öne çıkmaktadır. 2019 yılının son günlerinde Çin'de başlayan yeni tip covid-19 salgını, 11 Mart 2020'de Dünya Sağlık Örgütü tarafından pandemi olarak ilan edilmesinin ardından küresel bir boyut kazanmıştır (Kurnaz, 2021: 1523).

Covid-19, farklı bulaş yollarının olması ve hızlı bir şekilde yayılması nedeniyle diğer pandemilerden ayrılmaktadır. Kısa süre içerisinde tüm dünyaya yayılması, covid-19'un ne denli büyük bir tehdit olduğunu göstermektedir. Covid-19; yüksek ateş, şiddetli

öksürük, kusma, baş ağrısı, nefes darlığı, tat ve koku kaybı gibi belirtilerle açıklanmaktadır (Arslan ve Karagül, 2020: 6).

“Dünya Sağlık Örgütü Çin Ülke Ofisi, 31 Aralık 2019 tarihinde, Çin’in Hubei eyaletinin Vuhan şehrinde, sebebi bilinmeyen zatürre vakaları bildirmiş ve 5 Ocak 2020 tarihinde ise, daha önce insanlarda tespit edilmemiş yeni bir koronavirüs tanımlanmıştır” (Budak ve Korkmaz, 2020: 66). Geçmişteki koronavirüslerden farklı olan bu virüse 2019 yılının sonlarında ortaya çıkması sebebiyle covid-19 adı verilmiştir. Covid-19'un ortaya çıkması ve yayılması sürecindeki temel ayırt edici noktalardan birisi hızlı yayılması ve ölümcül etkiler göstermesidir (Marangoz ve Özen, 2021: 55).

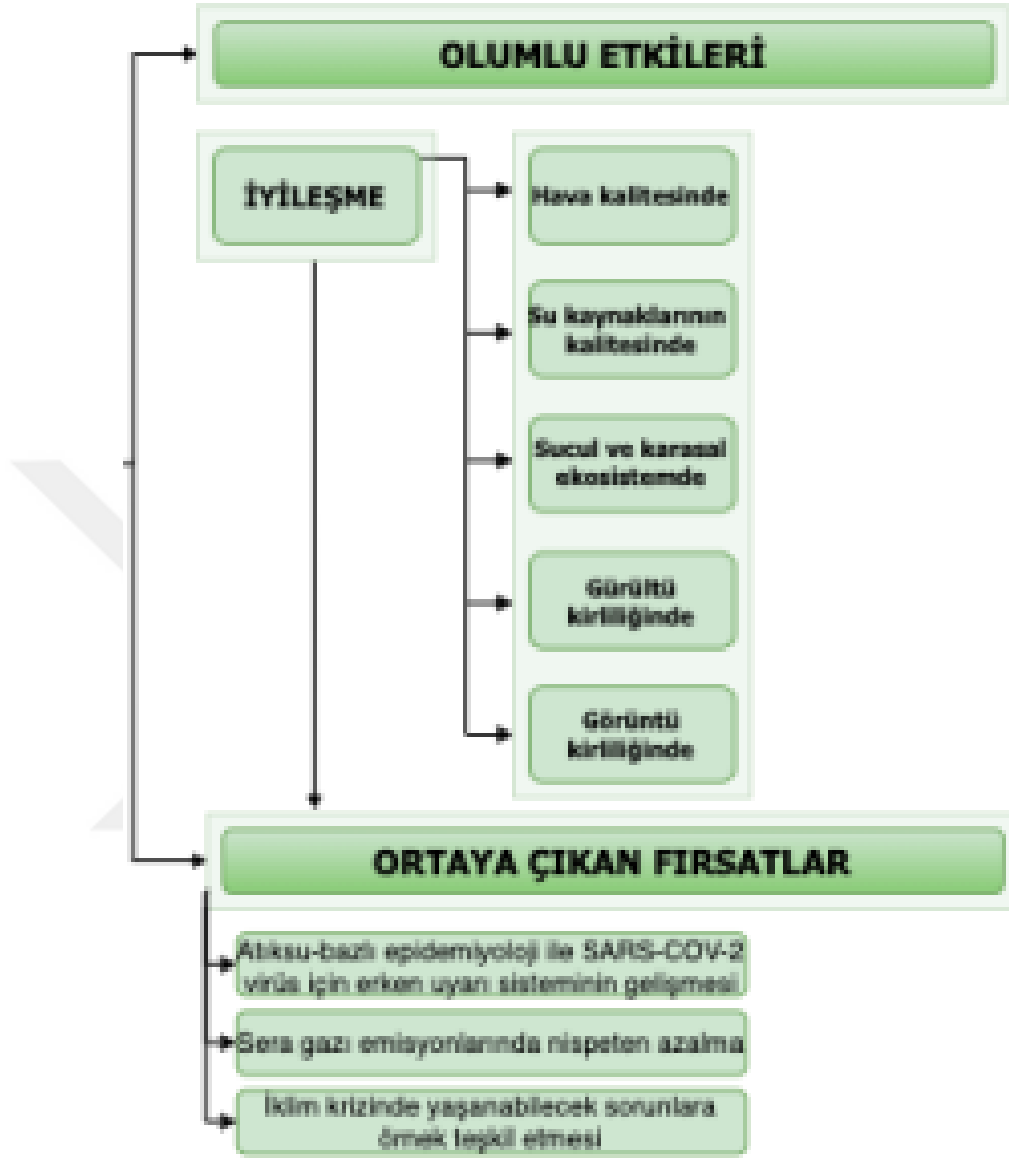
Dünyada Antarktika haricinde covid-19'un rastlandığı bir yer bulunmamaktadır. Bu da covid-19'un yayılmasının ne denli hızlı olduğunu göstermektedir. Covid-19'un büyük bir hızla yayılıyor olması, önlem için farklı yolların denenmesini gerektirmiştir. Sosyal mesafe ve karantina uygulamaları, covid-19'un yayılması sürecindeki ayırt edici noktalardan birisidir (Tosunoğlu ve Kasal, 2020: 36).

2.1.2. Covid-19'un Etkileri

Covid-19 pandemi dönemi ile birlikte dünyada toplum sağlığı için büyük bir tehdit ortaya çıkmıştır. Covid-19'un büyük bir hızla yayılmasına paralel olarak dünyada sağlıkla ilgili kaygılar artmıştır. Ölümler, hastalanmalar, fiziksel ve psikolojik açıdan geçici ya da kalıcı nitelikte problemler gibi örnekler covid-19'un insan sağlığına etkileri arasında yer almaktadır (Bakırtaş ve Ozan, 2021: 59).

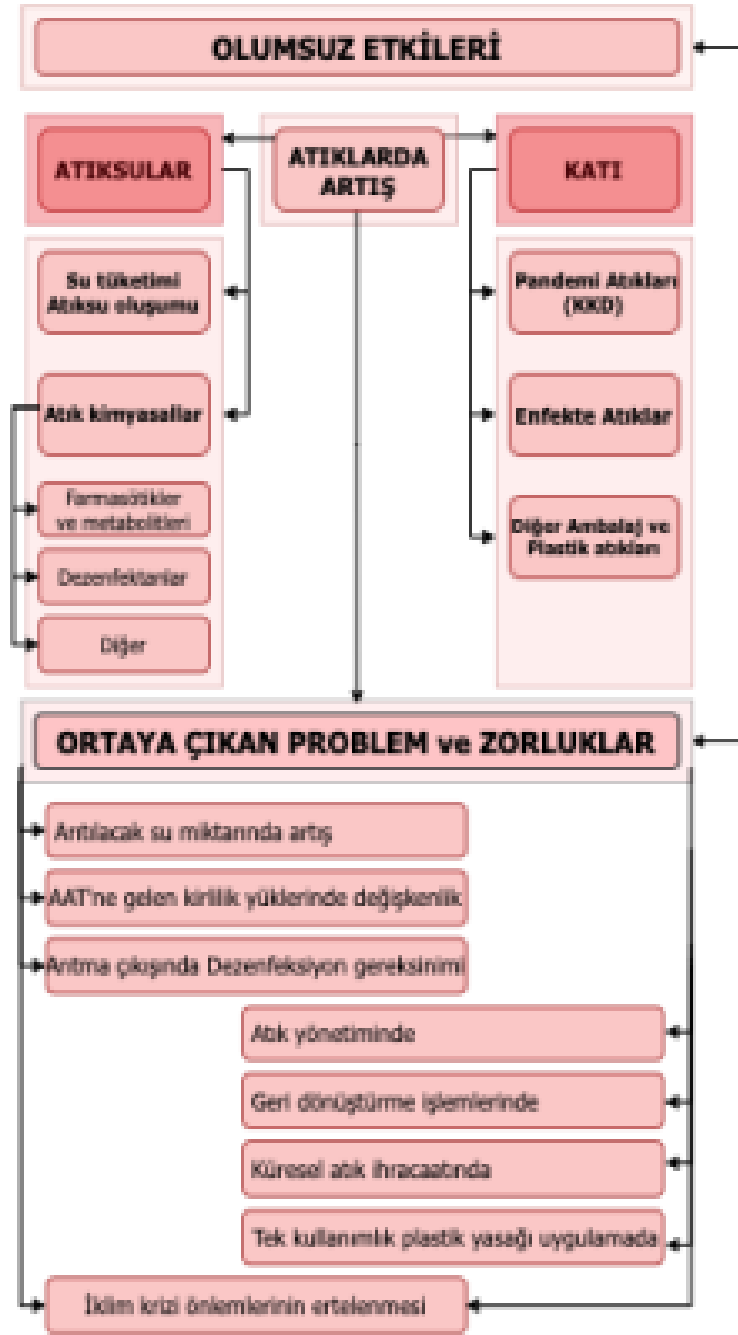
Sağlıkla ilgili ortaya çıkan olumsuz tablonun yanında ekonomik açıdan yaşanan sorunlar, covid-19'un etkileri arasında öne çıkmaktadır. Sermaye piyasalarında yaşanan kayıplar, işsizlik artışı, işletmelerin iflası, tedarik zincirlerinin kırılması, sevkiyat sorunlarının ortaya çıkması covid-19'un ekonomik etkileri arasında yer almaktadır (Şahin, 2022: 67).

Çevre üzerinde covid-19'un etkilerine dair olumlu ve olumsuz etkiler aşağıda derlenmiştir.



Şekil 1. Covid-19'un Çevreye Olumlu Etkileri

Kaynak: Yurtsever, 2020: 1628.



Şekil 2. Covid-19'un Çevreye Olumsuz Etkileri

Kaynak: Yurtsever, 2020: 1628.

Yukarıdaki şekillerde verilen bilgiler covid-19'un çevreye olumlu etkilerinin hava kalitesi, su kaynakları, gürültü kirliliği, ekosistem gibi geniş bir alana yayıldığını göstermektedir. Katı atıkların artması, pandemi atıklarının oluşması, atık kimyasal miktarındaki artış gibi hususlar covid-19'un çevreye olumsuz etkileri arasında kendisine yer edinmiş durumdadır.

Covid-19 pandemi döneminin etkilerinden bazılarının daha uzun süreli olması söz konusudur. Özellikle psikolojik açıdan yaşanan zorlukların kalıcı etkileri olabilir ve etkiler uzun sürebilir (Bekaroğlu ve Yılmaz, 2020: 574). Bu da covid-19 pandemi döneminin etkilerinin kısa vadeli ve uzun vadeli olacak şekilde değerlendirmeye alınması gerektiğini göstermektedir.

2.1.3. Covid-19'un Önemi

Covid-19, her yaştan insanı etkilemiştir. Yaşlılar ve kronik rahatsızlığı olanlar covid-19'dan daha fazla etkilendiği için daha ciddi sağlık sorunları ile yüzleşmek durumunda kalmıştır. Covid-19 pandemi dönemi ile birlikte Türkiye'de ve dünyada gündelik hayatın seyrinde büyük değişimler yaşanmış, insanların alışkanlıkları değişmeye başlamıştır. Bu durum bir zorunluluk olarak görünmektedir. Covid-19'un beraberinde getirdiği koşulların insan hayatına etkilerinin ne kadar süreceği konusunda hala belirsizlik vardır (Egesoy, 2021: 204). Dolayısıyla covid-19'un önemi çok yönlü bir şekilde insan hayatına yansımıştır.

Daha önceki pandemilerle kıyaslanması covid-19'un önemini ortaya koymada yardımcı roller üstlenmektedir. Aşağıdaki tabloda buna yönelik bilgiler derlenmiştir.

Tablo 1. Covid-19 ve Diğer Pandemilerin Kıyaslanması

İsim	Zaman Dilimi	Tür/İnsan öncesi konak	Ölü Sayısı
Antoninler Vebası	165-180	Çiçek hastalığı veya kızamık	5 milyon
Japon çiçek hastalığı	735-737	Variola majör virüsü	1 milyon
Justinianus'un vebası	541-542	Yersinia pestis bakterisi / Sıçanlar, pireler	30-50M
Kara Ölüm	1347-1351	Yersinia pestis bakterisi / Sıçanlar, pireler	200 milyon
Yeni Dünya Çiçek Hastalığı Salgını	1520 – sonrası	Variola majör virüsü	56 milyon
Londra'nın Büyük Vebası	1665	Yersinia pestis bakterisi / Sıçanlar, pireler	100.000
İtalyan vebası	1629-1631	Yersinia pestis bakterisi / Sıçanlar, pireler	1 milyon
Kolera Pandemileri 1-6	1817-1923	V.kolera bakterileri	1 milyon+
Üçüncü Veba	1885	Yersinia pestis bakterisi / Sıçanlar, pireler	12M(Çin ve Hindistan)
Sanhumma	1800'lerin sonu	Virüs / Sivrisinekler	100.000-150.000 (ABD)
Rus Gribi	1889-1890	H2N2 (kuş kökenli) olduğuna inanılıyor	1 milyon
İspanyol Gribi	1918-1919	H1N1 virüsü / Domuzlar	40-50M
Asya Gribi	1957-1958	H2N2 virüsü	1,1 milyon
Hong Kong Gribi	1968-1970	H3N2 virüsü	1 milyon
HIV/AIDS	1981-günümüz	Virüs / Şempanzeler	25-35M
Domuz gribi	2009-2010	H1N1 virüsü / Domuzlar	200.000
SARS	2002-2003	Coronavirus /Yarasalar, Misk Kedileri	770
Ebola	2014-2016	Ebolavirüs/Vahşi hayvanlar	11.000
MERS	2015-Günümüz	Coronavirüs/Yarasalar, develer	850
COVID-19	2019-Mevcut	Coronavirüs – Bilinmiyor (muhtemelen pangolinler)	6,2 milyon (5 Nisan 2022 itibariyle Johns Hopkins Üniversitesi tahmini)

Kaynak: Kaya, 2022: 13.

Tablo üzerindeki bilgilere göre covid-19 pandemisi, en çok insanın hayatını kaybettiği pandemi değildir ancak tüm dünyayı etkisi altına alması yönüyle diğer tüm pandemilerden ayrılmaktadır. Ayrıca gündelik hayata yönelik etkileri ve insan hayatını çok yönlü şekilde etkilemesi, covid-19 için ayırt edici yönler arasında gösterilmektedir. Covid-19, geniş kitlelere büyük miktarda zarar vermesi ve bu zararın tespit edilemeyen kısımlarının olması sebebiyle önemlidir.

Covid-19, dünya genelinde insan sağlığını tehdit etmesinin ötesinde küresel ekonomiyi olumsuz yönde etkilemiş, yönetişime dair zincirleme olacak şekilde zararlı etkileri beraberinde getirmiştir (Çınar, 2022: 84). Sadece sağlık yönünden değil ekonomik, yönetsel, psikolojik, sosyal açıdan en büyük yıkımı getirmesi sebebiyle covid-19 önemli bir yere sahiptir.

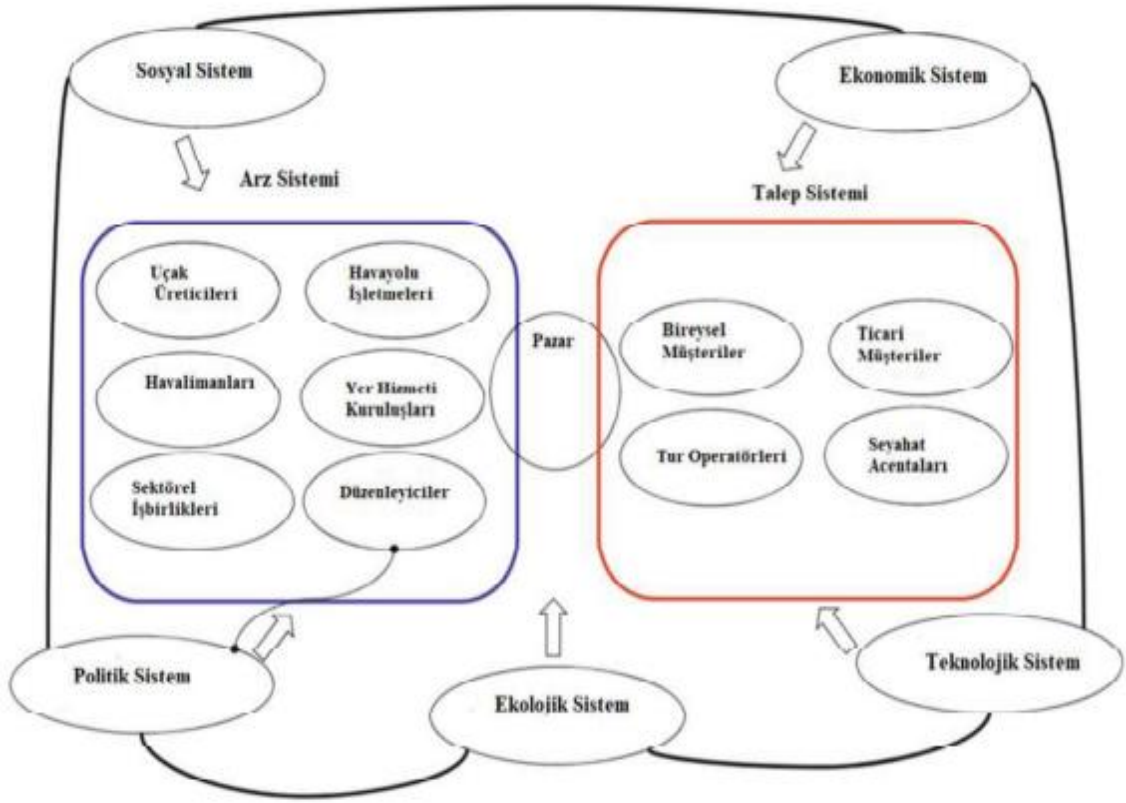
2.2. Havacılık Sektörü

Havacılık sektörü, hızlı ve güvenilir bir ulaşım yöntemi olmakla birlikte her geçen gün daha fazla kişi tarafından tercih edilmektedir (Aksoy ve Dursun, 2018: 1077). Sektördeki gelişmeler, geniş çevreleri ilgilendirmektedir. Çalışmanın bu bölümünde havacılık sektörünün tanımı ve gelişimi, havacılık sektöründe faaliyetler, havacılık sektöründe hizmet sürecinin aşamaları, havacılık sektörü etkileyen faktörler, havacılık sektörü hakkında gelecekteki beklentiler konu başlıkları araştırılmaktadır.

2.2.1. Havacılık Sektörünün Tanımı ve Tarihi Gelişimi

Havacılık sektörü, yolcu taşımacılığı başta olmak üzere kargo, taksi gibi farklı hizmetlerin havayolu ulaşım araçları ile sunulduğu bir sektördür. Havacılık sektörü, emek yoğun bir sektördür ve ülke ekonomilerinde büyük pay sahibidir. Pilot, kabin ekibi, yer hizmetleri personelleri ile bunlar tarafından yürütülen faaliyetler havacılık sektörünün kapsamını oluşturmaktadır (Sucu, 2021: 2864).

Aşağıdaki şekilde havacılık sektörünün bileşenleri derlenmiştir.



Şekil 3. Havacılık Sektörü

Kaynak: Akca, 2020: 29.

Şekil üzerinde yer alan bilgilere göre havacılık sektörü sosyal sistem, ekonomik sistem, teknolojik sistem, politik sistem, ekolojik sistem ile iç içe bir yapıya sahiptir. Arz ve talep yönüyle ele alındığında havacılık sektörünün arz sistemi uçak üreticileri, havayolu işletmeleri, yer hizmeti kuruluşları, havalimanları, düzenleyiciler, sektörel işbirliklerinden oluşmaktadır. Havacılık sektörünün talep sisteminin aktörleri ise bireysel müşteriler, ticari müşteriler, seyahat acentaları, tur operatörleri şeklinde sıralanmaktadır. Pazarın arz sistemi ile talep sisteminin bileşkesi konumundadır ve pazardaki gelişmeler havacılık sektörünün tüm aktörlerini etkilemektedir.

Havacılık sektörü, dünya genelinde hızlı bir şekilde büyüyen bir sektördür. Gerek teknolojinin gelişmesi gerekse havayolu ile seyahatin daha ulaşılır hale gelmesi havacılık

sektörünün hızlı şekilde büyümesinin nedenleri arasındadır (Çevik ve Arslan, 2021: 217). Havacılık sektörünün kendisine özgü bir yapısı vardır ve bunlar sektörün gelişiminde doğrudan etkisini göstermektedir. Havacılık sektörü, dünya genelinde hızla büyümesine karşın olumsuz gelişmelerden doğrudan etkilenmektedir. Ekonomik krizler, salgınlar, savaşlar havacılık sektörü üzerinde olumsuz yansımaları olan başlıca gelişmeler arasındadır (Şen ve Bütün, 2021: 117).

2.2.2. Havacılık Sektöründe Başlıca Faaliyetler

Havacılık sektörünün kendisine özgü yapısı, sektördeki faaliyetlere doğrudan yansımaktadır. Ulusal ve uluslararası düzeyde yaşanan gelişmelerin havacılık sektöründeki faaliyet gereğince göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Havacılık sektörü, tüm dünyada en çekici sektörlerden birisi olarak nitelendirilmektedir. Piyasanın seyrinin yanı sıra ekonomik koşullar havacılık sektöründeki faaliyetlerin seyrini yönlendirmektedir. Havacılık sektöründeki faaliyetler, hizmet kalitesinin yüksek olmasına yöneliktir, çünkü sektördeki rekabete hizmet kalitesi yön vermektedir (Yağız, 2021: 200). Tüketicilerin yüksek hizmet kalitesi beklentilerinin bulunması, bu durumlarla yakından ilişkili görünmektedir.

Aşağıdaki tabloda havacılık sektöründe başlıca faaliyetlere dair bilgiler yer almaktadır.

Tablo 2. Havacılık Sektöründe Faaliyetler

Ticari Hava Taşımacılığı Faaliyetleri	Genel Havacılık Faaliyetleri
<ul style="list-style-type: none">• Planlı Hava Taşımacılığı• Plansız Hava Taşımacılığı<ul style="list-style-type: none">▪ Charter▪ Talep üzerine<ul style="list-style-type: none">○ Hava Taksi○ Ticari İş Havacılığı○ Diğer• Diğer Plansız Hava Taşımacılığı	<ul style="list-style-type: none">• Ticari İş Havacılığı• Havadan Çalışma Faaliyetleri<ul style="list-style-type: none">▪ Tarımsal Faaliyetler▪ Hava Fotoğraf Çekim Faaliyetleri▪ Arama ve Kurtarma Faaliyetleri▪ Yangın Söndürme Faaliyetleri▪ Havadan Gözlem ve Devriye Faaliyetleri▪ Havadan İnceleme ve Harita Çizim Faaliyetleri• Diğer Havadan Çalışma Faaliyetleri<ul style="list-style-type: none">○ Öğretim Amaçlı Uçuş Faaliyetleri○ Eğlence Amaçlı Uçuş Faaliyetleri○ Diğer Genel Havacılık Faaliyetleri
Diğer Havacılık Faaliyetleri	
<ul style="list-style-type: none">• Havalimanı Faaliyetleri• Hava Seyrüsefer Faaliyetleri• Hava Aracı Tasarım ve Üretim Faaliyetleri• Havacılık Eğitim Faaliyetleri	<ul style="list-style-type: none">• Hava Aracı Bakım ve Onarım Faaliyetleri• Havacılık Kuralları Düzenleme Faaliyetleri• Diğer Aktiviteler (hava meteoroloji, çevre koruma vb.)

Kaynak: Savunma Teknolojileri Mühendislik, 2023.

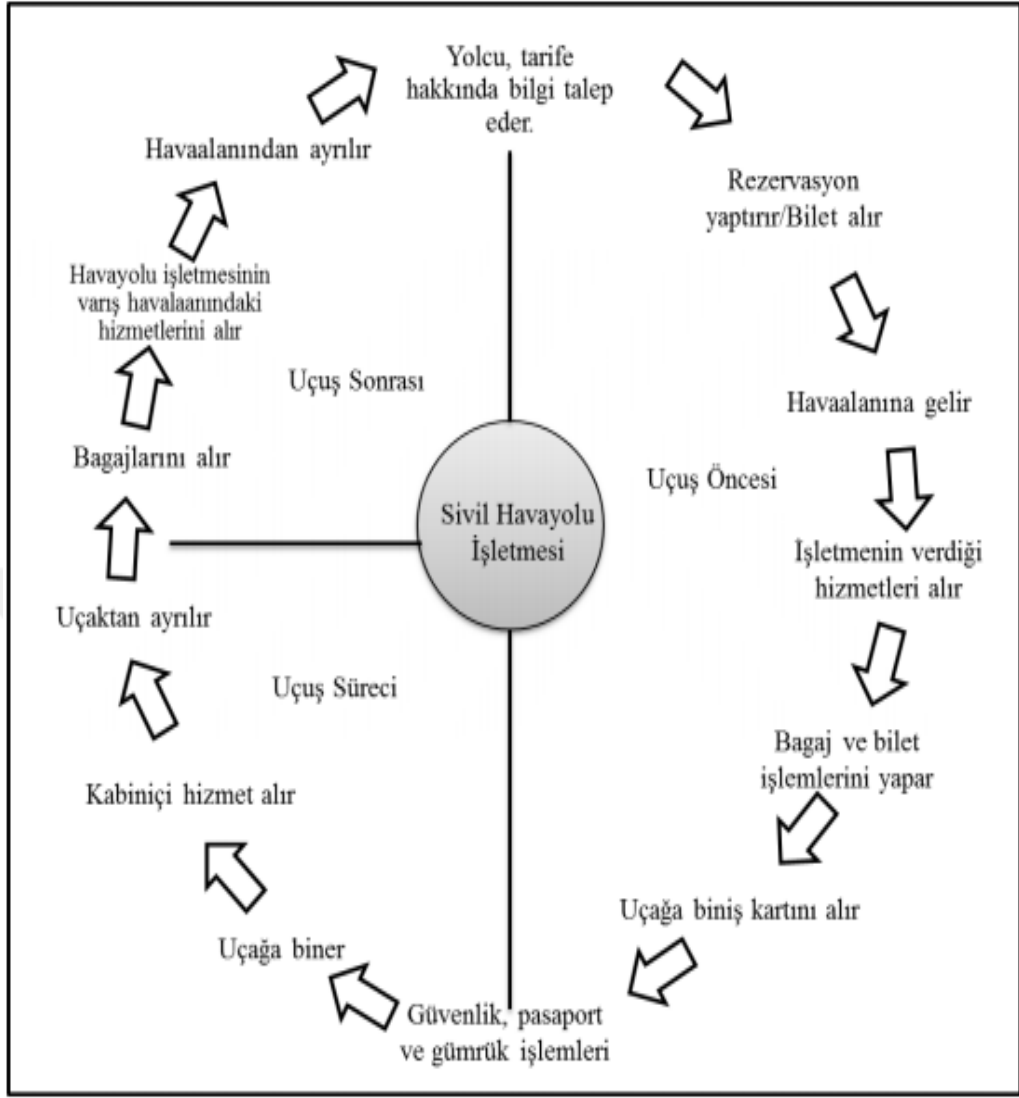
Tablo üzerinde yer alan bilgilere göre havacılık sektöründeki faaliyetler ticari hava taşımacılığı, genel havacılık, diğer havacılık faaliyetleri olmak üzere üç kategoriden oluşmaktadır. Ticari hava taşımacılığı faaliyetleri planlı, plansız taşımacılık faaliyetlerini içermektedir. Genel havacılık faaliyetleri, ticari ve havadan çalışma faaliyetlerden oluşmaktadır. En fazla faaliyet alt kategorisinin (arama-kurtarma, yangın söndürme, tarım gibi) bu grupta yer aldığı görülmektedir. Diğer havacılık faaliyetleri ise bakım, eğitim, aktiviteler, tasarım gibi hususları barındırmaktadır. Havacılık sektörünün kendisine özgü yapısının sektördeki faaliyetlere doğrudan yansıdığı görülmektedir.

Havacılık sektörü, beklentilerin giderek arttığı bir sektördür ve sektörle ilişkili olan alanlarda kaydedilen ilerlemenin yansımaları doğrudan gözlendiği bir yapıdadır. Sektörde faaliyet gösteren işletme sayısının artması, rekabetin giderek daha çetin hale gelmesi, bilet fiyatlarının ulaşılabilir olması, sektöre yapılan yatırımların artması gibi hususlar havacılık sektöründeki faaliyetler açısından belirleyici roller oynamaktadır (Macit ve Macit, 2017: 74).

2.2.3. Havacılık Sektöründe Hizmet Sürecinin Aşamaları

Hizmet sektörünün en önemli bileşenlerinden birisi olan havacılık sektörü, talep artışının da etkisiyle sunulan hizmetlere ayrıca önem verilen bir yapıya sahiptir. Havacılıkta hizmet süreci, geniş kitlelerin havayolu ile taşımacılığı kullanmaya başlamasına paralel olarak daha yüksek standartların hedeflendiği bir süreçtir (Çırpın ve Kurt, 2016: 84).

Havacılık sektöründe hizmet sürecinin aşamaları aşağıdaki şekil üzerinde gösterildiği gibidir.



Şekil 4. Havacılık Sektöründe Hizmet Sürecinin Aşamaları

Kaynak: Çırpın ve Kurt, 2016: 91.

Şekil üzerinde yer alan bilgilere göre havacılık sektöründe hizmet süreci; uçuşla ilgili bilgi istenmesi, bilet alınması, havaalanına gelme, işletmenin hizmetlerini satın alma, bagaj ve bilet işlemleri, uçağa biniş kartını alma, pasaport ve gümrük işlemlerini yapma, uçağa binme, kabin içi hizmet alma, uçaktan ayrılma, bagajları alma, havaalanından ayrılma aşamalarını içermektedir. Uçağa binene kadar olan süreç uçuş

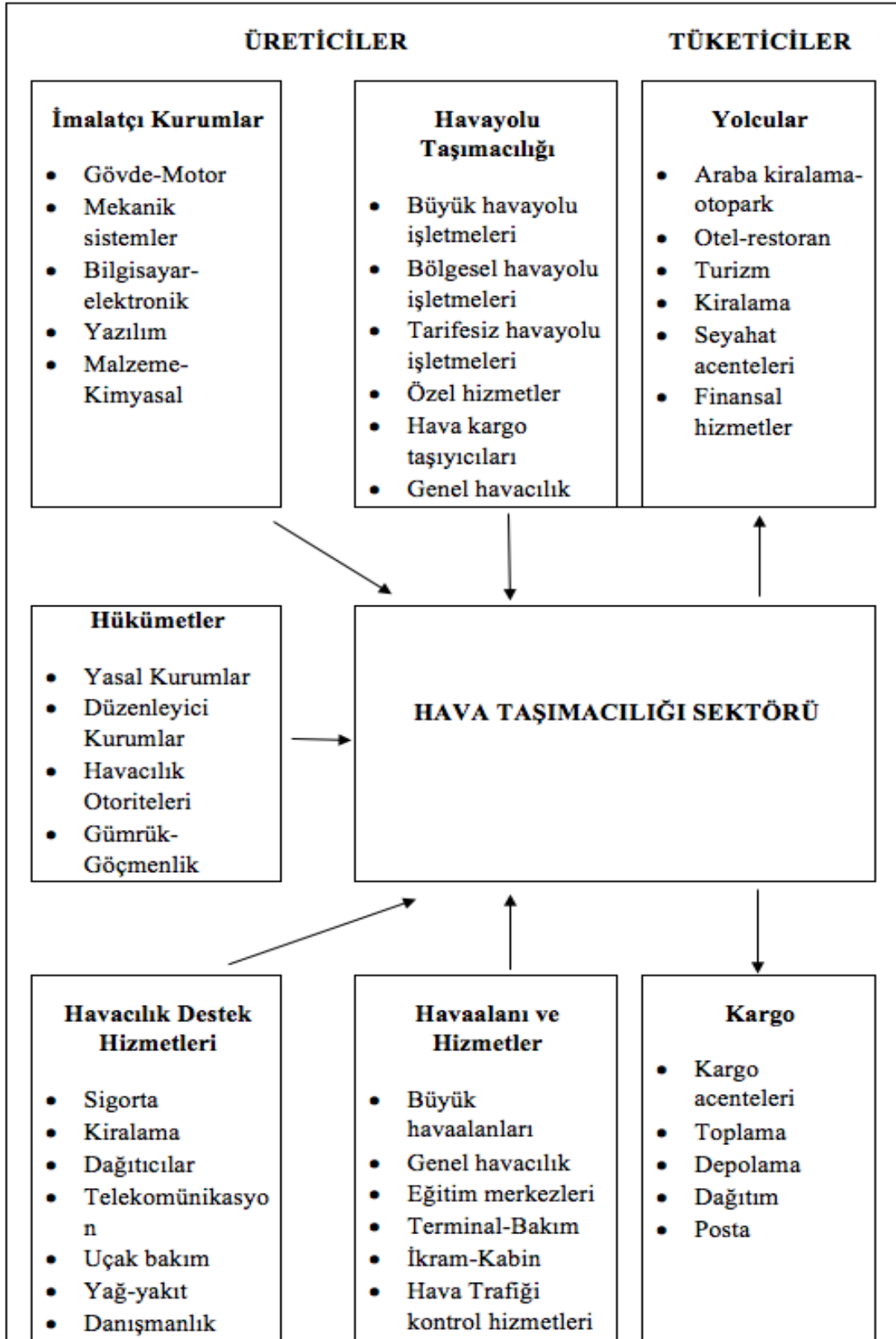
öncesi hizmetler şeklinde nitelendirilmekte iken sonraki hizmetlerin uçuş süreci ve uçuş sonrasında alınan hizmetler olarak görüldüğü anlaşılmaktadır.

2.2.4. Havacılık Sektörünü Etkileyen Faktörler

Yoğun rekabet, havacılık sektörünü etkileyen faktörlerin başında gelmektedir. Sektörde faaliyet gösteren işletme sayısının artmasına paralel olarak havacılıkta rekabet koşulları giderek daha çetin olmaya başlamıştır. Havacılık sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin sürdürülebilir şekilde pazarda var olabilmeleri için müşterilerin istek ve beklentilerini dikkate alması şarttır. Bunun için hizmet kalitesinin yüksek olması ve işletmenin iyi bir imaja sahip olması gerekmektedir. Hizmet kalitesi ve işletmenin imajı, havacılık sektörünü etkileyen faktörler arasındadır (Kazançoğlu, 2011: 137).

Havacılık sektörünü etkileyen faktörlere dair hususlar sektörel yapı dikkate alınarak aşağıdaki tabloda derlenmiştir.

Tablo 3. Havacılık Sektörü Sektörel Yapı



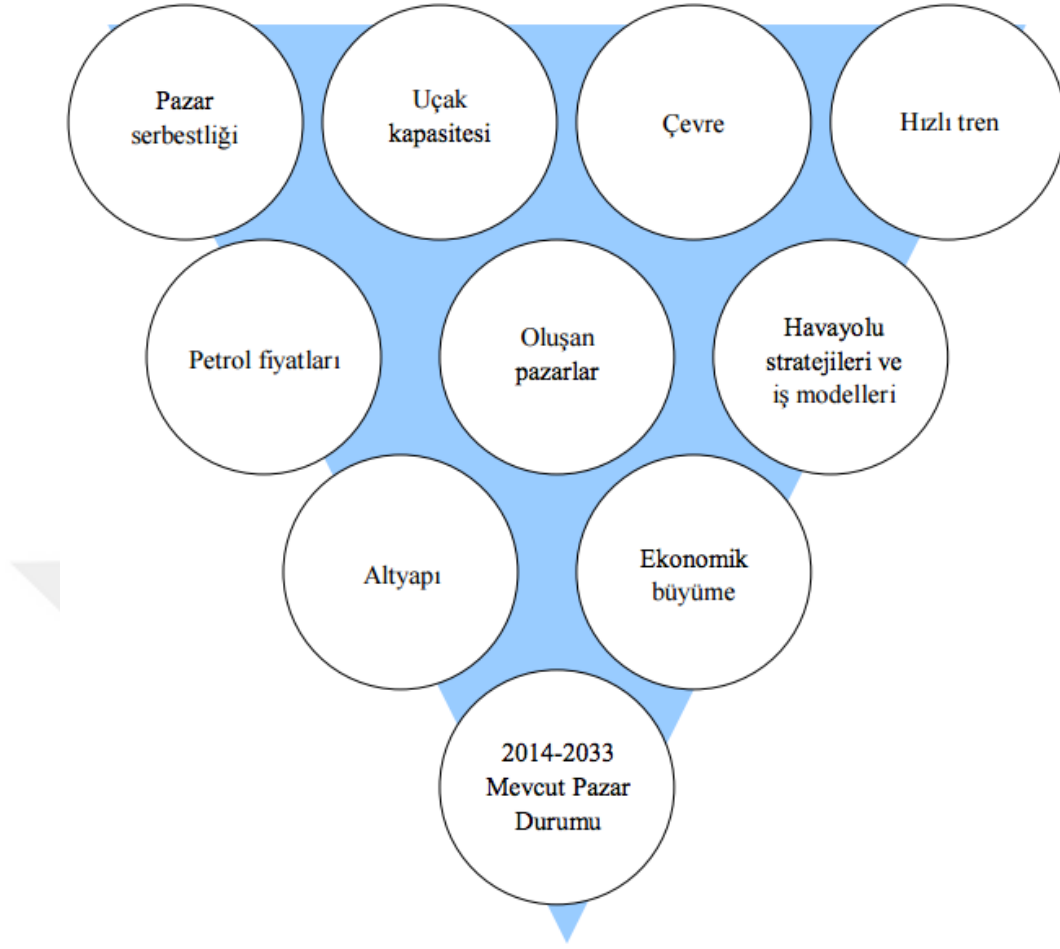
Kaynak: Taşkın ve Durmaz, 2012: 69.

Tablo üzerinde yer alan bilgilere göre havacılık sektöründe üreticiler ve tüketicilerin yanı sıra hükümetler ve sektörün kendisine özgü yapısının etkileri gözlenmektedir. Üretici kurumlar, havayolu taşımacılığı, yolcular, havacılık destek hizmetleri, havaalanı ve hizmetler, kargo havacılık sektörünü etkileyen sektörün kendisine özgü faktörleri olarak görünmektedir.

2.2.5. Havacılık Sektörü Hakkında Gelecekteki Beklentiler

Havacılık sektöründe yürütülen faaliyetler, yaşam standartlarının artmasına katkı sağlamaktadır. Havacılık sektörü aynı zamanda çok sayıda sektörle iç içe olması sebebiyle büyük bir ekonomik potansiyele sahiptir. Bu da sektöre yönelik gelecek beklentilerinin yüksek olmasını beraberinde getirmektedir. Havacılık sektörünün toplumların gelişmesi ve daha fazla etkileşimde bulunmasına yani kaynaşmasına katkı sağlaması beklenmektedir (Akca, 2020: 31).

Aşağıdaki şekil üzerinde havacılık sektöründe gelecek beklentilerini belirleyen unsurlar hakkında bilgiler derlenmiştir.



Şekil 5. Havacılık Sektöründe Gelecek Beklentilerinin Belirleyicileri

Kaynak: Savunma Teknolojileri Mühendislik, 2023.

Şekil üzerinde yer alan bilgiler havacılık sektöründe gelecekle ilgili beklentilerin faaliyetlerle ilişkili süreçlerin yanında ülke ekonomileri, küresel eğilim, yeni pazarlar gibi gelişmeleri içerdiğini göstermektedir.

Covid-19 pandemi dönemi, havacılık sektöründe beklenmedik gelişmelerin doğrudan etkisini tekrardan hatırlatan bir deneyimdir. Geçmişte petrol krizi, savaşlar, 11 Eylül saldırıları, 2008 küresel ekonomik krizi gibi olayların havacılık sektörünü doğrudan etkilemiştir (Sucu, 2021: 2868). Gelecekte de bu gibi gelişmelerin etkisiyle sektörün etkilenmesi söz konusu olacaktır.

2.3. Finansal Tablolar

Finansal tablolar, finansal faaliyetlerin durumuna dair değerlendirme yapılmasında kullanılan araçlardır (Arslan ve Kayıkcıoğlu, 2020: 102). Çalışmanın bu bölümünde finansal tablo kavramı, finansal tabloların özellikleri, finansal tablo türleri ve finansal tabloların analizi, finansal tabloların yorumlanması konu başlıkları araştırılmaktadır.

2.3.1. Finansal Tablo Kavramı

“Finansal tablolar; muhasebenin işlediği ve biriktirdiği bilgilerin bir özeti belli dönemlerde ilgililere aktararak, bunların işletme hakkında ayrıntılı bir bilgiye sahip olmalarını sağlayan tablolardır” (Berberoğlu, 2018: 1). Bu tanıma göre finansal tablolar bir işletmenin yaptığı işlere dair genel manada fikir veren bilgileri içermektedir. İşletmelere ait finansal tabloların çok sayıda kişi ve kurum tarafından kullanılması mümkündür (Sarıkale ve İter, 2018: 165).

İşletmelerde kurumsal yönetim anlayışının hakim olması ve bilgilerin şeffaf bir şekilde açıklanması gibi konuların önemli hale gelmesi finansal görünüm verilerinin gündeme gelmesinde etkindir. Finansal tablo, işletmelerin faaliyetlerine ve verileri hakkında gerçeğe uygun görünümleri sunmaya yönelik bir içeriğe sahiptir (Atmaca ve Çelenk, 2011: 114).

2.3.2. Finansal Tabloların Özellikleri

Finansal tablolar hakkında yapılan tanımlarda ve getirilen açıklamalarda işletmeler hakkında gerçekçi bilgiler vermelerinin önemine değinilmiştir. Finansal tablolar, bir işletmenin güçlü ve zayıf yönlerini açık bir şekilde ortaya koymaktadır. Dolayısıyla finansal tabloların doğru bir şekilde kullanılması ile birlikte şirketlerin faaliyetleri ve içinde buldukları duruma dair doğru değerlendirmeler yapılması mümkün olmaktadır (Örerler, 2005: 2).

Finansal tabloların özellikleri aşağıda maddeler halinde sıralanmaktadır (Güvemli, Yaz ve Aydın, 2016: 173):

- i. Bir işletmenin faaliyet durumu finansal tablolar aracılığıyla ortaya koyulmaktadır.
- ii. Faaliyetlerin sonuçları hakkında fikir edinilmesinde finansal tablolar doğrudan etkili olmaktadır.
- iii. Finansal tablolar işletmelerin mali açıdan ne düzeyde geliştiklerini yansıtmaktadır.
- iv. Finansal tablolar aracılığıyla geleceğe dair doğru tahminler yapılması yönünde beklentiler vardır.
- v. Finansal tablolar kesin değildir çünkü dönemlere göre geçici olarak düzenlenmektedir. Ancak varlıklar, kar, zarar gibi temel konularda gerçekçi veriler içermektedir.
- vi. İşletmelerin ve yatırımcıların alacağı kararlarda finansal tablolarda yer alan verilerden yararlanılmaktadır.
- vii. Finansal tablolar, işletmenin mali açıdan durumuna dair tüm faktörleri bir arada içermeyebilir.
- viii. Finansal tablolar, maddi bedel ile değerlendirilemeyen konuları içeremez. Çalışanların iş tatmini, yöneticilerin liderlik stili, işletmenin imajı gibi konular finansal tablolarla ilişkili değildir.
- ix. Finansal tablolar nakit akışına dair yararlı bilgiler sağlamaktadır.

2.3.3. Finansal Tablo Türleri ve Finansal Tabloların Analizi

Finansal bilgilere ihtiyaç duyulması halinde finansal tablolardan yararlanarak bilgi elde edilmesi mümkündür. Bu noktada farklı finansal tablo türlerinin kullanılması söz konusu olabilir. Finansal tablo türleri ihtiyaç duyulan finansal bilgiye göre değişiklik göstermektedir (Kaval, 2021: 21).

Bu bölümde finansal tablo türlerine dair birkaç örnek paylaşılması suretiyle ilerleme kaydedilmektedir.

Tablo 4. Satışların Maliyeti Tablosu

	Önceki Dönem	Cari Dönem
ÜRETİM MALİYETİ		
A- Direkt İlk Madde ve Malzeme Giderleri		
B- Direkt İşçilik Giderleri		
C- Genel Üretim Giderleri		
D- Yarı Mamul Kullanımı		
1- Dönem Başı Stok (+)		
2- Dönem Sonu Stok (-)		
ÜRETİLEN MAMUL MALİYETİ		
E- Mamul Stoklarında Değişim		
1- Dönem Başı Stok (+)		
2- Dönem Sonu Stok (-)		
I- SATILAN MAMUL MALİYETİ		
TİCARİ FAALİYET		
A- Dönem Başı Ticari Mallar Stoku (+)		
B- Dönem İçi Net Alışlar (+)		
C- Dönem Sonu Ticari Mallar Stoku (-)		
II.- SATILAN TİCARİ MALLAR MALİYETİ		
III- SATILAN HİZMET MALİYETİ		
SATIŞLARIN MALİYETİ (I+II+III)		

Kaynak: Önce, 2013: 12.

Tablo 5. Özet Bilanço Tablosu

AKTİF (VARLIKLAR)	Önceki Dön.	Cari Dön.	PASİF (KAYNAKLAR)	Önceki Dön.	Cari Dön.
I-DÖNEN VARLIKLAR			I-KISA VAD. YAB. KAYNAKLAR		
A) Hazır Değerler			A) Mali Borçlar		
B) Menkul Kıymetler			B) Ticari Borçlar		
1- Menkul Kıym. Değer Düşük. Karş. (-)			1- Borç Senetleri Reeskontu (-)		
C) Ticari Alacaklar			D) Alınan Avanslar		
1- Alacak Senetleri Rees. (-)			E) Yıl.Yay.İnş.ve Onar.Hak.Bed.		
2- Şüpheli Alacaklar Karş. (-)			F) Ödenecek Vergi ve Yük.		
D) Diğer Alacaklar			G) Borç ve Gider Karşılıkları		
1- Alacak Senetleri Rees. (-)			1- Dön. Kârı Ver. ve Diğ. Yas. Yük. Karş.		
2- Şüpheli Alacaklar Karş. (-)			2- D. Kârı Peş.Öd.Vergi ve Diğ. Yük. (-)		
E) Stoklar			3- Kıdem Tazminatı Karşılığı		
1- Stok Değer Düşüklüğü Karş. (-)			4- Diğer Borç ve Gider Karşılıkları		
2- Verilen Sipariş Avansları			H) Gel. Aylara Ait Gel. ve Gid. Tahak.		
F) Yıllara Yaygın İnşaat ve Onarım Maliyetleri			1- Diğ.Kısa Vadeli Yab. Kaynak.		
G) Gelecek Aylara Ait Giderler ve Gelir Tahakkuk.			KISA VADELİ YAB. KAYNAK. TOP.		
H) Diğer Dönen Varlıklar			II-UZUN VAD. YABANCI KAYNAK.		
DÖNEN VARLIKLAR TOPLAMI			A) Mali Borçlar		
II- DURAN VARLIKLAR			B) Ticari Borçlar		
A) Ticari Alacaklar			1- Borç Senetleri Reeskontu (-)		
1- Alacak Senetleri Rees. (-)			C) Diğer Borçlar		
2- Şüpheli Alacaklar Karş. (-)			1- Diğ. Borç Senetleri Rees. (-)		
B) Diğer Alacaklar			D) Alınan Avanslar		
1- Alacak Senetleri Rees. (-)			E) Borç ve Gider Karşılıkları		
2- Şüpheli Diğer Alacaklar Karş. (-)			1- Kıdem Tazminatı Karşılık.		
C) Mali Duran Varlıklar			2- Diğ. Borç ve Gider Karşılık.		
1- Bağlı Menkul Kıymetler			F) Gel. Yıllara Ait Gel. ve Gid. Tahak.		
2- Bağlı Menkul Kıym. Değer Düş. Karş. (-)			G) Diğ.Uzun Vadeli Yab.Kaynak.		
3- İştirakler			UZUN VAD. YAB. KAYNAK. TOP.		
4- İştiraklere Sermaye Taahh. (-)			III. ÖZKAYNAKLAR		
5- İşt. Sermaye Payları Değ. Düş.Karş. (-)			A) Ödenmiş Sermaye		
6- Bağlı Ortaklıklar			1- Sermaye		
7- Bağlı Ortaklıklara Sermaye Taahhüt. (-)			2- Ödenmemiş Sermaye (-)		
8- Bağlı Ort. Sermaye Pay. Değer Düş.Karş. (-)			B) Sermaye Yedekleri		
9- Diğer Mali Duran Varlıklar			1- Hisse Senedi İhraç Primleri		
10- Diğ.Mali Duran Var. Değer Düş. Karş. (-)			2- Hisse Senedi İptal Karları		
D) Maddi Duran Varlıklar			3- M.D.V. Yeniden Değer. Artış.		
1- Birikmiş Amortismanlar (-)			4- İştirakler Yeniden Değer. Artış.		
2- Yapılmakta Olan Yatırımlar			5- Diğer Sermaye Yedekleri		
3- Verilen Avanslar			C) Kâr Yedekleri		
E) Maddi Olmayan Duran Varlıklar			1- Yasal Yedekler		
1- Birikmiş Amortismanlar (-)			2- Statü Yedekleri		
2- Verilen Avanslar			3- Olağanüstü Yedekler		
F) Özel Tükenmeye Tabi Varlıklar			4- Diğer Kâr Yedekleri		
1- Verilen Avanslar			5- Özel Fonlar		
G) Gelecek Yıllara Ait Gid. ve Gelir Tahakkuk			D) Geçmiş Yıllar Karları		
H) Diğer Duran Varlıklar			E) Geçmiş Yıllar Zararları (-)		
DURAN VARLIKLAR TOPLAMI			F) Dönem Net Kârı (Zararı)		
			ÖZKAYNAK TOPLAMI		
AKTİF TOPLAMI			PASİF TOPLAMI		

Kaynak: Önce, 2013: 7.

Tablo 6. Ayrıntılı Gelir Tablosu

AYRINTILI GELİR TABLOSU	
A. BRÜT SATIŞLAR	
1. Yurt İçi Satışlar	
2. Yurt Dışı Satışlar	
3. Diğer Gelirler	
B. SATIŞ İNDİRİMLERİ	
1. Satıştan İadeler (-)	
2. Satış İskontoları (-)	
3. Diğer İndirimler (-)	
C. NET SATIŞLAR	
D. SATIŞLARIN MALİYETİ	
1. Satılan Mamuller Maliyeti (-)	
2. Satılan Ticari Mallar Maliyeti (-)	
3. Satılan Hizmet Maliyeti (-)	
4. Diğer Satışların Maliyeti (-)	
BRÜT SATIŞ KÂRI VEYA ZARARI	
E. FAALİYET GİDERLERİ (-)	
1. Araştırma ve Geliştirme Giderleri (-)	
2. Pazarlama, Satış ve Dağıtım Giderleri (-)	
3. Genel Yönetim Giderleri (-)	
FAALİYET KÂRI VEYA ZARARI	
F. DİĞER FAALİYET, OLAĞAN GELİR VE KÂRLAR	
1. İştiraklerden Temettü Gelirleri	
2. Bağlı Ortaklıklardan Temettü Gelirleri	
3. Faiz Gelirleri	
4. Komisyon Gelirleri	
5. Konusu Kalmayan Karşılıklar	
6. Menkul Kıymet Satış Kârları	
7. Kambiyo Kârları	
8. Reeskont Faiz Gelirleri	
9. Diğer Olağan Gelir ve Kârlar	
G. DİĞER FAALİYET OLAĞAN GİDER VE ZARARLAR	
1. Komisyon Giderleri (-)	
2. Karşılık Giderleri (-)	
3. Menkul Kıymet Satış Zararları (-)	
4. Kambiyo Zararları (-)	
5. Reeskont Faiz Giderleri (-)	
6. Diğer Olağan Gider ve Zararlar (-)	
H. FİNANSMAN GİDERLERİ	
1. Kısa Vadeli Borçlanma Giderleri (-)	
2. Uzun Vadeli Borçlanma Giderleri (-)	
OLAĞAN KÂR VEYA ZARAR	
I. OLAĞAN DIŞI GELİR VE KÂRLAR	
1. Önceki Dönem Gelir ve Kârları	
2. Diğer Olağan Dışı Gelir ve Kârlar	
J. OLAĞANDIŞI GİDER VE ZARARLAR (-)	
1. Çalışmayan Kısım Gider ve Zararları (-)	
2. Önceki Dönem Gider ve Zararları	
3. Diğer Olağan Dışı Gider ve Zararlar (-)	
DÖNEM KÂRI VEYA ZARARI	
K. DÖN.KARI VERGİ VE DİĞ. YASAL YÜKÜM. KARŞ. (-)	
DÖNEM NET KÂRI VEYA ZARARI	

Kaynak: Önce, 2013: 10.

Tablolar halinde paylaşılan bilgilerden hareketle finansal tabloların işletmelerin faaliyetleri neticesinde sergiledikleri performansın göstergelerinden birisi konumunda olduğu çıkarımı yapılabilir. Bir işletmenin ekonomik açıdan içinde bulunduğu duruma dair sağlıklı değerlendirmeler yapılabilmesi, finansal tablolar ile mümkün olacağı için üzerinde önemle durulması gereken bir yapıdadır. Burada paylaşılan örneklerdeki değerlerin doğru bir şekilde analiz edilmesi, hatalı yorumları ve çıkarımları engelleyici şekilde etkili olmaktadır.

2.3.4. Finansal Tabloların Yorumlanması

Finansal tabloların yorumlanması, işletmelerin ekonomik durumunu belirlemenin yanı sıra finansal tablolardaki değerler arasındaki ilişkilerin incelenmesi, standartların belirlenmesi, ortalama verilerle karşılaştırma yapılması gibi olanaklar sağlamaktadır (Sarıkale ve İter, 2018: 166). Bu yönüyle finansal tabloların yorumlanması, tüm taraflar için önemli bir konudur.

Finansal tabloların yorumlanması ile birlikte aşağıdaki konularda doğru değerlendirmeler yapılması mümkündür (Gönen ve Kutay, 2013: 40):

- i. Ekonomik kararlar alma,
- ii. İşletmenin gücüne dair fikir sahibi olma,
- iii. Hedefler için gerekli kaynak miktarını ölçme,
- iv. Vergi tutarını belirleme,
- v. Faaliyetlere dair kararlar alma,
- vi. Denetim için gerekli bilgileri ortaya koyma,
- vii. Potansiyel yatırımcılar için bilgi verme,
- viii. İşletme yöneticilerinin ihtiyacı olan bilgileri gösterme,

- ix. Kar dağıtımını hakkında fikirler sunma,
- x. İşletmenin ekonomik imkanlarına dair bilgi verme,
- xi. Mali açıdan verilere dair karşılaştırma ve değerlendirme yapmadır.

Sıralanan maddelerden anlaşılacağı üzere finansal tabloların yorumlanması, işletmenin faaliyetlerine dair geniş çerçevede fikir veren bir yapıda olması sebebiyle üzerinde önemle durulması gereken bir konudur.

2.4. İlgili Araştırmalar

Sucu (2021), havacılık sektörünü covid-19 pandemi dönemindeki gelişmeler açısından incelediği araştırmada süreç yönetiminde sektörün kendisine özgü niteliklerinin dikkate alınması gerektiğini vurgulamıştır. Araştırmada covid-19 ile birlikte ortaya çıkan krizin finansal yansımalarının daha önceki krizlerden ayrıldığını gösteren sonuçlar elde edilmiştir. Araştırmacı, Türk Hava Yolları özelinde yaptığı incelemede etkili bir kriz yönetimi örneğinin olduğunu sonucuna ulaşmıştır.

Karadeniz ve Aydın (2023), havayolu taşımacılığı işletmelerinin finansal performansını incelediği araştırmada faaliyetlere dair stok devir hızı, alacak devir hızı, maddi duran varlık devir hızı, aktif devir hızı, yabancı kaynak toplamı, kar marjı gibi göstergeleri incelemiştir. Araştırmada havayolu işletmelerinin finansal açıdan iyi bir pozisyona sahip olabilmesi için dönen varlık yatırımlarını artırması gerektiği vurgulanmış, kısa süreli borçları azaltmaları gerektiği belirtilmiştir. Böyle bir yol izlenmesi halinde havayolu sektöründe sürdürülebilir bir şekilde başarı sağlanmasının mümkün olacağı çalışmada değinilen hususlar arasındadır.

Köse (2021), havacılık sektöründe finansal oranlar konulu çalışmada sektörün kendisine özgü yönleri sebebiyle diğer sektörlerden farklı şekilde ilerleme kaydedilmesi gerektiğini belirtmiştir. Bu noktada arz edilen koltuk kilometresi ile yolcu getiri kilometresi şeklinde iki temel değişken üzerinde durulmuş, bunların sektöre özgü finansal

oranlar arasında yer aldığı ifade edilmiştir. Belirtilen finansal oranlar konusunda başarı sağlayan havacılık sektörü işletmelerini rakiplerine üstünlük sağlamanın beklendiği araştırmada ulaşılan sonuçlar arasındadır.

Genç ve Işıktaş (2022), Türk havacılık sektörünü inceledikleri araştırmada dönemsel koşulların göz önüne alınması gerektiğini vurgulamıştır. Covid-19 pandemi dönemi özelinde dönemsel koşullara vurgu yapılan araştırmada içsel ve dışsal faktörlerin etki biçimi ile etki düzeyine yönelik hususlara değinilmiştir. Havacılık sektörüne özgü çalışma koşullarının yanında karar verme mekanizmalarının belirleyici roller üstlenmesinin beklendiği çalışmanın sonuçları arasındadır.

Kalkın (2021), finansal açıdan havacılık sektörünü incelediği araştırmada düzenlemeler aracılığıyla işletmelerin finansal durumlarını iyileştirmesinin mümkün olduğunu belirtmiştir. Araştırma kapsamında kritik olmayan işe alımların sınırlandırılması, temel harcamalar dışındaki harcamaların ertelenmesi, operasyonel olmayan alanlardaki giderlerin azaltılması, tedarikçilerle koordine bir şekilde çalışarak maliyetlerin düşürülmesi gibi stratejileri uygulamaya koymalıdır.

Havacılık sektöründe finansal durum hakkında yapılan araştırmalarda sektörün kendisine özgü yönlerine sıklıkla vurgu yapılmaktadır. Özellikle covid-19 pandemi dönemi ile birlikte sektördeki finansal durumu ortaya koymaya yönelik girişimlerin büyük oranda arttığı söylenebilir.

3. YÖNTEM

Covid-19 pandemi döneminde Türkiye'de havacılık sektöründe faaliyet gösteren THY ve Pegasus Havayolu işletmelerinin finansal tablolarında yaşanan değişimlere yönelik incelemenin yöntem bilgileri bu bölümde yer almaktadır. Problem, amaç, evren ve örneklem, veri toplama araçları, verilerin toplanması, verilerin analizi konu başlıkları altında açıklamalar getirilmektedir.

3.1. Araştırmanın Problemi

Covid-19 pandemi dönemi ile birlikte tüm dünyada havacılık sektöründeki faaliyetlerin durma noktasına gelmesi, havayolu işletmelerinin finansal göstergelerinde birçok olumsuzluğun ortaya çıkmasını beraberinde getirmiştir. Covid-19 ile birlikte finansal göstergelerin bozulması çalışmanın problem durumunu oluşturmaktadır. Covid-19 pandemi döneminin finansal açıdan etkilerinin uzun süreceği ve normale dönüşün kısa vadede olmayacağı yönündeki beklentiler araştırmanın problemi kapsamında yer almaktadır. Çalışmanın problem cümlesi ise 'BİST'te faaliyet gösteren 2 havacılık işletmesinde finansal tablo değişimleri nasıldır' şeklindedir.

3.2. Araştırmanın Amacı

Araştırmanın amacı THY ve Pegasus Havayolu işletmelerini covid-19 pandemi döneminde finansal tablolarda yaşanan değişimler açısından incelemektir. Bu amaçla aşağıdaki sorulara yanıt aranmaktadır:

- 1) THY ve Pegasus Havayolu işletmelerinin covid-19 pandemi dönemi öncesi finansal görünümleri nasıldır?
- 2) THY ve Pegasus Havayolu işletmelerinin covid-19 pandemi dönemi ile birlikte varlıklarında ne gibi değişimler gözlenmiştir?
- 3) THY ve Pegasus Havayolu işletmelerinin covid-19 pandemi dönemi ile birlikte kısa ve uzun vadeli kaynaklarında ne gibi değişimler gözlenmiştir?
- 4) THY ve Pegasus Havayolu işletmelerinin covid-19 pandemi dönemi ile birlikte özkaynaklarında ne gibi değişimler gözlenmiştir?
- 5) THY ve Pegasus Havayolu işletmelerinin covid-19 pandemi dönemi ile birlikte karlılık oranları nasıl seyretmiştir?
- 6) THY ve Pegasus Havayolu işletmelerinin covid-19 pandemi dönemi ile birlikte gelirleri nasıl etkilenmiştir?
- 7) THY ve Pegasus Havayolu işletmelerinin covid-19 pandemi dönemi ile birlikte giderleri nasıl etkilenmiştir?
- 8) THY ve Pegasus Havayolu işletmelerinin covid-19 pandemi dönemi ile birlikte yatırım faaliyetleri nasıl etkilenmiştir?
- 9) THY ve Pegasus Havayolu işletmelerinin covid-19 pandemi sonrasında finansal göstergelerine dair beklentiler nelerdir?

3.3. Evren ve Örneklem

THY ve Pegasus Havayolu işletmelerinin Kamuoyu Aydınlatma Platformu (KAP) üzerinde paylaşılan verileri araştırmanın evren ve örneklemini oluşturmaktadır. Ayrıca THY ve Pegasus Havayolu işletmelerine dair resmi internet sitelerinde paylaşılan bilgiler evren ve örneklem kapsamında yer almaktadır.

3.4. Veri Toplama Araçları

Veriler internet sitelerinde yer alan bilgiler/veriler işlenerek toplanmaktadır. Bu kapsamda KAP, THY ve Pegasus Havayolu işletmelerinin veri tabanları kullanılarak ilerleme kaydedilmektedir.

3.5. Verilerin Toplanması

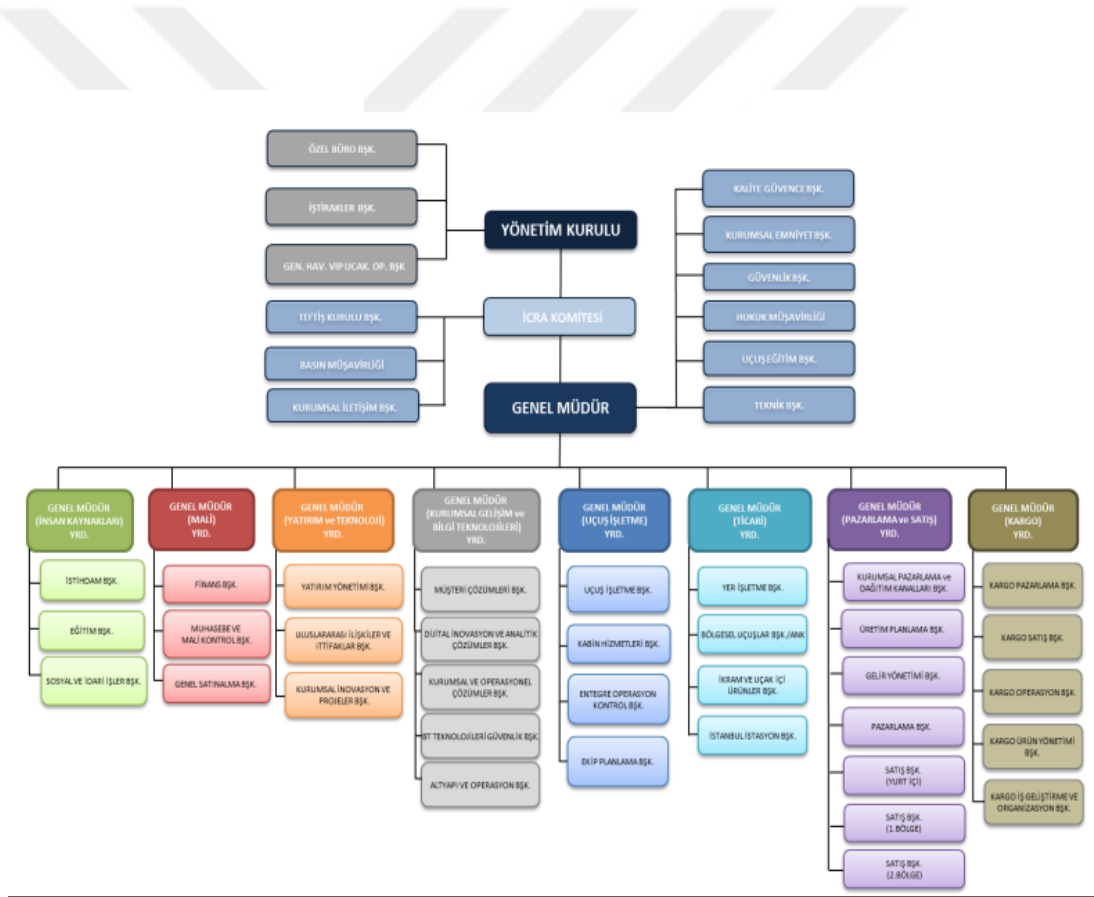
Veriler toplanırken ilgili platformlarda paylaşılan verilerin tablolar haline getirilmesi şeklinde ilerleme sağlanmıştır.

3.6. Verilerin Analizi

Veriler analizinde finansal verilerin finansal performans açısından analiz edilmesi suretiyle işlemler yapılmaktadır. Covid-19 pandemi dönemi ile birlikte gözlenen finansal değişimlerin işletmelerin hedefleri açısından yorumlanması, verilerin analizinde teknikler arasında yer almaktadır.

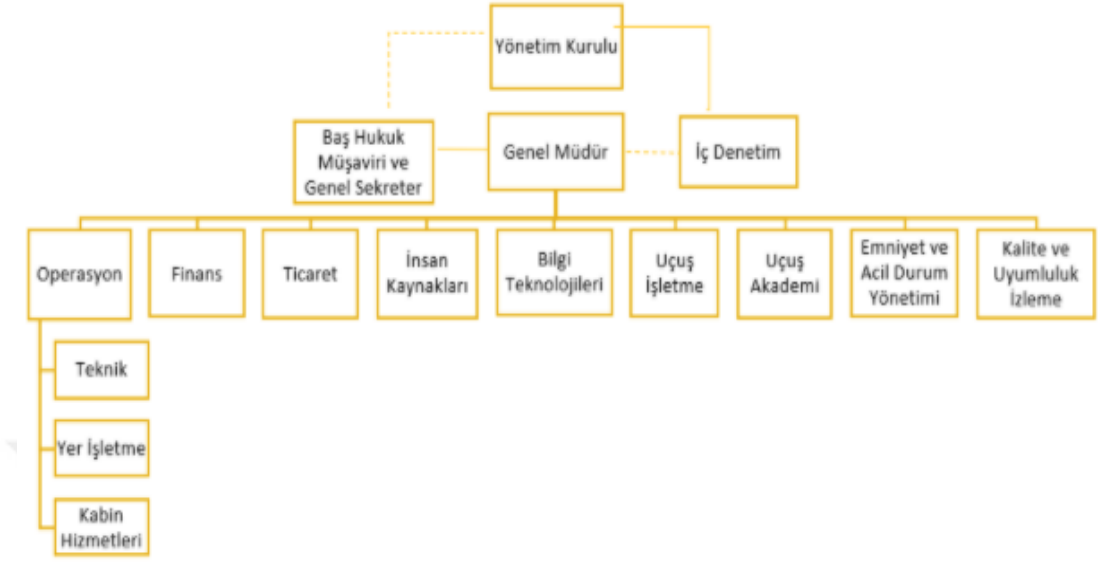
4. BULGULAR

Çalışmada incelenen THY ve Pegasus Havayolu işletmelerine ait organizasyon şeması, yönetim kademesi, kapasite gibi konulara dair bilgiler aşağıda paylaşılmıştır.



Şekil 6. THY Organizasyon Şeması

Kaynak: <https://investor.turkishairlines.com/documents/faaliyet-raporlari/yk-faaliyet-raporu-4q2021-tr-final.pdf>, Erişim Tarihi: 17.11.2023.



Şekil 7. Pegasus Havayolu Organizasyon Şeması

Kaynak: https://www.pegasusyatirimciiliskileri.com/medium/image/31122021-yillik-faaliyet-raporu_1158/view.aspx , Erişim Tarihi: 17.11.2023.

Organizasyon şemaları, THY ve Pegasus Havayolu işletmelerinin faaliyetlerini yürütmesinde iş bölümünü göstermesi bakımından önemlidir.

Şirketlerin sermaye yapıları aşağıda gösterilmiştir.

Hissedar	Nominal Pay Tutarı (TL)	Sermaye Oranı (%)	Pay Adedi	Oy Hakkı (%)
Türkiye Varlık Fonu (A Grubu Nama)	677.884.849	49,12	67.788.484.857	49,12
T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı Özelleştirme İdaresi Başkanlığı (C Grubu Nama)	0,01		1	
Halka Açık A Grubu	702.115.151	50,88	70.211.515.142	50,88
TOPLAM	1.380.000.000	100,00	138.000.000.000	100,00

C Grubu hisse T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na ait olup, C Grubu hisseye tanınan imtiyazlar Ortaklığın Ana Sözleşmesinde tanımlanmıştır.

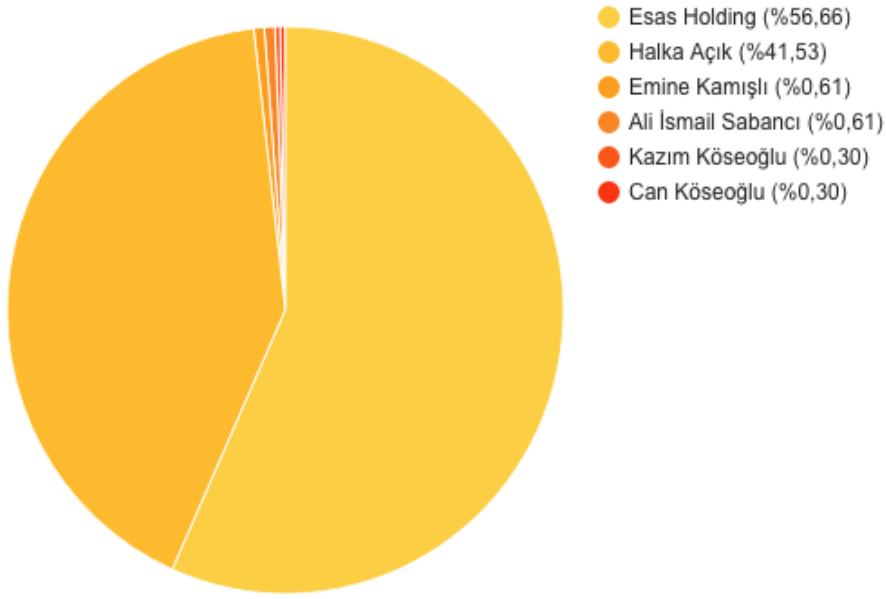
30 Haziran 2023 tarihi itibarıyla Ortaklığın doğrudan ve dolaylı iştirak ettiği 9 adet bağlı ortaklığı bulunmakta olup, ortaklık oranları aşağıdaki gibidir:

<u>Sirket Unvanı</u>	<u>Faaliyet Konusu</u>	<u>İştirak Oranı</u>	<u>Kayıtlı Olduğu Ülke</u>
THY Teknik A.Ş.	Teknik Bakım	%100	Türkiye
THY Uçuş Eğitim ve Havalimanı İşletme A.Ş.	Uçuş Eğitim ve Havalimanı İşletme	%100	Türkiye
THY Uluslararası Yatırım ve Taşımacılık A.Ş.	Kargo ve Kurye Taşımacılığı, Uluslararası Yatırımlar	%100	Türkiye
THY Teknoloji ve Bilişim A.Ş.	Bilişim ve Teknoloji	%100	Türkiye
THY Hava Kargo Taşımacılığı A.Ş.	Kargo Taşımacılığı	%100	Türkiye
TCI Kabin İçi Sistemleri San. ve Tic. A.Ş.	Uçak Kabin İçi Ürünleri	%80	Türkiye
THY Destek Hizmetleri A.Ş.	Destek Hizmetleri	%100	Türkiye
THY Özel Güvenlik ve Koruma Hizmetleri A.Ş.	Güvenlik Hizmetleri	%100	Türkiye
TSI Seats INC.	Uçak Kabin İçi Ürünleri	%80	A.B.D.

Şekil 8. THY Sermaye Yapısı

Kaynak: <https://investor.turkishairlines.com/documents/faaliyet-raporlari/yk-faaliyet-raporu-2q2023-tr.pdf> , Erişim Tarihi: 17.11.2023.

Pegasus Ortaklık Yapısı



ORTAKLIK YAPISI	NOMİNAL SERMAYE (TL)	SERMAYE PAYI (%)
Esas Holding Anonim Şirketi	57.959.838	56,66%
Emine KAMIŞLI	619.060	0,61%
Ali İsmail SABANCI	619.060	0,61%
Kazım KÖSEOĞLU	309.530	0,30%
Can KÖSEOĞLU	309.530	0,30%
Halka Açık	42.482.689	41.53%
TOPLAM	102.299.707	100,00%

Şekil 9. Pegasus Sermaye Yapısı

Kaynak: <https://www.pegasusyatirimciiliskileri.com/tr/pegasus-sirket-bilgileri/sermaye-ve-ortaklik-yapisi> , Erişim Tarihi: 17.11.2023.

THY ve Pegasus Havayolu işletmelerinin sermaye yapıları, faaliyetlerin büyüklüğüne dair fikir vermesi yönüyle önemli bir yere sahiptir. Halka açık olarak faaliyetlerini yürüten şirketlerin hisse oranları açıklanmıştır.

Covid-19 pandemi dönemi ile birlikte THY ve Pegasus Havayolu işletmelerinin sergiledikleri finansal performanslara ilişkin göstergeler kapsamında ilk olarak özet bilgilere yer verilmektedir.

THY ve Pegasus Havayolu işletmeleri için trafik verileri, finansal açıdan seyrin anlaşılmasına katkı sağlamaktadır. Aşağıda ilgili döneme dair veriler paylaşılmıştır.

Tablo 7. THY Yolcu Trafiği Verileri (2019-2020)

	TOPLAM		
	2019	2020	Değişim (%)
Konma Sayısı(Yolcu Seferleri)	486.940	209.581	-57,0%
Arzedilen Koltuk Km ('000)	187.713.170	74.960.299	-60,1%
Yolcu Doluluk Oranı (%)	81,6%	71,0%	-10,6 pt
Yolcu Sayısı	74.282.741	27.950.200	-62,4%
Kargo + Posta (Ton)	1.544.365	1.487.233	-3,7%
	YURT İÇİ		
	2019	2020	Değişim (%)
Konma Sayısı(Yolcu Seferleri)	199.012	106.939	-46,3%
Arzedilen Koltuk Km ('000)	22.390.768	12.557.687	-43,9%
Yolcu Doluluk Oranı (%)	86,2%	76,1%	-10,1 pt
Yolcu Sayısı	30.441.507	13.827.432	-54,6%
Kargo + Posta (Ton)	70.531	52.074	-26,2%
	YURT DIŞI		
	2019	2020	Değişim (%)
Konma Sayısı(Yolcu Seferleri)	287.928	102.642	-64,4%
Arzedilen Koltuk Km ('000)	165.322.401	62.402.612	-62,3%
Yolcu Doluluk Oranı (%)	81,0%	70,0%	-11,0 pt
Yolcu Sayısı	43.841.234	14.122.768	-67,8%
Kargo + Posta (Ton)	1.473.834	1.435.159	-2,6%

Kaynak: <https://investor.turkishairlines.com/tr/mali-ve-operasyonel-veriler/faaliyet-raporlari?page=2&year=-&term=-> , Erişim Tarihi: 23.11.2023.

Mart ayında başlayan kapanmalar neticesinde THY'nin yüzde 60'lara kadar kayıplar yaşanmıştır. Faaliyetlerin durma noktasına gelmesi ekonomik açıdan içinden çıkılması güç durumlara neden olmuştur. Covid-19 pandemi dönemi ile birlikte pek çok işletme gibi THY de büyük bir finansal kriz yaşamıştır. Kısa vadede devlet tarafından verilen destekler, ekonomik açıdan karşılaşılan zorluklarla mücadele önemli bir yere sahip olmuştur. 2020 yılı, covid-19 nedeniyle havacılık sektöründe faaliyet gösteren tüm işletmeler için en zorlu yıl olarak görünmektedir ve THY da bunu derinden yaşamıştır.



Tablo 8. THY Yolcu Trafiki Verileri (2019-2021)

	TOPLAM		
	2019*	2021	Değişim (%)
Konma Sayısı(Yolcu Seferleri)	486.941	325.797	-33,1%
Arzedilen Koltuk Km ('000)	187.717.317	127.768.987	-31,9%
Ücretli Yolcu Km ('000)	153.202.585	86.701.053	-43,4%
Yolcu Doluluk Oranı (%)	81,6%	67,9%	-13,8 pt
Yolcu Sayısı	74.282.218	44.787.730	-39,7%
Dıştan Dışa Transfer Yolcu Sayısı	24.336.526	12.121.862	-50,2%
Kargo + Posta (Ton)	1.544.341	1.879.552	21,7%
Uçak Sayısı	350	370	5,7%
Koltuk Kapasitesi	69.023	74.791	8,4%
Uçulan Km ('000)	926.218	703.663	-24,0%
Uçulan Saat	1.491.428	1.063.164	-28,7%

	YURT İÇİ		
	2019*	2021	Değişim (%)
Konma Sayısı(Yolcu Seferleri)	199.014	149.352	-25,0%
Arzedilen Koltuk Km ('000)	22.391.236	17.417.914	-22,2%
Ücretli Yolcu Km ('000)	19.291.559	13.656.624	-29,2%
Yolcu Doluluk Oranı (%)	86,2%	78,4%	-7,8 pt
Yolcu Sayısı	30.441.487	20.143.538	-33,8%
Kargo + Posta (Ton)	70.418	55.427	-21,3%
Uçulan Km ('000)	126.177	102.466	-18,8%

	YURT DIŞI		
	2019*	2021	Değişim (%)
Konma Sayısı(Yolcu Seferleri)	287.927	176.445	-38,7%
Arzedilen Koltuk Km ('000)	165.326.081	110.351.073	-33,3%
Ücretli Yolcu Km ('000)	133.911.026	73.044.429	-45,5%
Yolcu Doluluk Oranı (%)	81,0%	66,2%	-14,8 pt
Yolcu Sayısı	43.840.731	24.644.192	-43,8%
Dıştan Dışa Transfer Hariç Yolcu Sayısı	19.504.205	12.522.330	-35,8%
Kargo + Posta (Ton)	1.473.922	1.824.124	23,8%
Uçulan Km ('000)	800.041	601.198	-24,9%

Kaynak: <https://investor.turkishairlines.com/tr/mali-ve-operasyonel-veriler/faaliyet-raporlari?page=2&year=-&term=-> , Erişim Tarihi: 23.11.2023.

Covid-19 pandemi dönemi öncesine göre düşüşün yüzde 33 ile yüzde 50 düzeyinde sürdüğünü gösteren veriler ücretli yolcu kategorisinde 2021 yılının 2019'a göre yüzde 43 düşük olduğunu göstermektedir. Bu da THY'nin ekonomik performansını olumsuz yönde etkileyen göstermektedir.

Tablo 9. THY Yolcu Trafiki Verileri (2019-2022)

	TOPLAM		
	2019*	2022	Değişim (%)
Konma Sayısı (Yolcu Seferleri)	486.941	451.677	-7,2%
Arzedilen Koltuk Km ('000)	187.717.316	201.734.516	7,5%
Ücretli Yolcu Km ('000)	153.202.555	162.665.250	6,2%
Yolcu Doluluk Oranı (%)	81,6%	80,6%	-1,0 pt
Yolcu Sayısı	74.282.064	71.817.525	-3,3%
Dıştan Dışa Transfer Yolcu Sayısı	24.607.915	23.223.864	-5,6%
Kargo + Posta (Ton)	1.544.342	1.678.953	8,7%
Uçak Sayısı	350	394	12,6%
Koltuk Kapasitesi	69.023	80.012	15,9%
Uçulan Nokta (Şehir Bazında)	318	337	6,0%
Uçulan Km ('000)	926.225	954.707	3,1%
Uçulan Saat	1.491.429	1.504.158	0,9%

	YURT İÇİ		
	2019*	2022	Değişim (%)
Konma Sayısı (Yolcu Seferleri)	199.014	172.469	-13,3%
Arzedilen Koltuk Km ('000)	22.391.235	20.118.972	-10,1%
Ücretli Yolcu Km ('000)	19.291.528	17.268.513	-10,5%
Yolcu Doluluk Oranı (%)	86,2%	85,8%	-0,3 pt
Yolcu Sayısı	30.441.333	25.488.658	-16,3%
Kargo + Posta (Ton)	70.418	58.282	-17,2%
Uçulan Km ('000)	126.178	116.605	-7,6%

	YURT DIŞI		
	2019*	2022	Değişim (%)
Konma Sayısı (Yolcu Seferleri)	287.927	279.208	-3,0%
Arzedilen Koltuk Km ('000)	165.326.081	181.615.542	9,9%
Ücretli Yolcu Km ('000)	133.911.025	145.396.738	8,6%
Yolcu Doluluk Oranı (%)	81,0%	80,1%	-0,9 pt
Yolcu Sayısı	43.840.731	46.328.867	5,7%
Dıştan Dışa Transfer Hariç Yolcu Sayısı	19.232.816	23.105.003	20,1%
Kargo + Posta (Ton)	1.473.924	1.620.671	10,0%
Uçulan Km ('000)	800.047	838.102	4,8%

Kaynak: <https://investor.turkishairlines.com/tr/mali-ve-operasyonel-veriler/faaliyet-raporlari?page=2&year=-&term=-> , Erişim Tarihi: 23.11.2023.

2022 yılına gelindiğinde toplam uçuş sayısının hala covid-19 pandemi dönemi öncesine ulaşmadığı görülmektedir. Paralel şekilde yolcu sayısında da yüzde 3 oranında bir düşüş devam etmektedir. Uçulan saat ve uçulan kilometre gibi veriler artsa da finansal

performansı etkileyen uçuş sayısı (yolcu seferleri) ve yolcu sayısı verilerinde düşüş olduğu dikkat çekmektedir.

Pegasus Havayolu işletmesine dair yolcu trafiği ve finansal performans değerlendirmeleri aşağıdaki tablolarda paylaşılmıştır.

Tablo 10. Pegasus Yolcu Trafiği Verileri (2019-2020)

Toplam Trafik Sonuçları	Ocak-Aralık 2020	Ocak-Aralık 2019	Değişim (%)
Misafir sayısı (milyon)	14,71	30,76	-52,2
Konma	99.289	187.307	-47,0
Koltuk sayısı (milyon)	18,45	34,72	-46,9
Doluluk Oranı	79,7	88,6	-8,8
ASK (m km) ⁽¹⁾	22.278	43.947	-49,3
Konma başına Misafir	148	164	-9,8
Ortalama günlük uçak kullanımı (Blok Saat) ⁽²⁾	6,2	12,8	-51,8
İç Hatlar			
Misafir sayısı (milyon)	9,60	16,09	-40,4
Konma	62.755	93.067	-32,6
Koltuk sayısı (milyon)	11,66	17,43	-33,1
Doluluk Oranı	82,3	92,3	-10,9
ASK (m km){1}	9.164	12.753	-28,1
Konma başına Misafir	153	173	-11,6
Dış Hatlar			
Misafir sayısı (milyon)	4,99	14,09	-64,6
Konma	35.782	90.954	-60,7
Koltuk sayısı (milyon)	6,67	16,72	-60,1
Doluluk Oranı	74,9	84,3	-9,4
ASK (m km) ⁽¹⁾	12.938	30.176	-57,1
Konma başına Misafir	139	155	-10,0
Charter			
Misafir sayısı (milyon)	0,13	0,57	-77,9
Konma	752	3.286	-77,1
Koltuk sayısı (milyon)	0,13	0,57	-78,0
ASK (m km) ⁽¹⁾	177	1.019	-82,6

Kaynak: <https://www.pegasusyatirimciiliskileri.com/tr/operasyonel-ve-finansal-veriler/faaliyet-raporlari> , Erişim Tarihi: 23.11.2023.

Pegasus Havayolu, tıpkı THY gibi 2020 yılında covid-19 nedeniyle yaşanan kapanmalarda yolcu sayısında yüzde 52, seferde yüze 47, koltuk sayısında yüzde 47 oranında düşüşler yaşamıştır. Bu da finansal açıdan yüzde 50'nin üzerinde kayıplar yaşanmasına neden olmuştur.

Tablo 11. Pegasus Yolcu Trafığı Verileri (2020-2021)

<i>Toplam Trafik Sonuçları</i>	<i>Ocak-Aralık</i> 2021	<i>Ocak-Aralık</i> 2020	<i>Değişim</i> (%)
Misafir sayısı (milyon)	20,16	14,71	37,0
Konma	138.436	99.289	39,4
Koltuk sayısı (milyon)	26,07	18,45	41,3
Doluluk Oranı	77,3	79,7	-2,4
ASK (m km) ⁽¹⁾	33.052	22.278	48,4
Konma başına Misafir	146	148	-1,7
Ortalama günlük uçak kullanımı (Blok Saat) ⁽²⁾	9,4	6,2	52,1
<i>İç Hatlar</i>			
Misafir sayısı (milyon)	11,99	9,60	25,0
Konma	78.266	62.755	24,7
Koltuk sayısı (milyon)	14,70	11,66	26,1
Doluluk Oranı	81,6	82,3	-0,9
ASK (m km) ⁽¹⁾	11.491	9.164	25,4
Konma başına Misafir	153	153	0,2
<i>Dış Hatlar</i>			
Misafir sayısı (milyon)	8,01	4,99	60,4
Konma	59.243	35.782	65,6
Koltuk sayısı (milyon)	11,21	6,67	68,1
Doluluk Oranı	71,4	74,9	-3,4
ASK (m km) ⁽¹⁾	21.348	12.938	65,0
Konma başına Misafir	135	139	-3,1
<i>Charter</i>			
Misafir sayısı (milyon)	0,16	0,13	24,6
Konma	927	752	23,3
Koltuk sayısı (milyon)	0,16	0,13	24,6
ASK (m km) ⁽¹⁾	213	177	20,6

Kaynak: <https://www.pegasusyatirimciiliskileri.com/tr/operasyonel-ve-finansal-veriler/faaliyet-raporlari> , Erişim Tarihi: 23.11.2023.

2021 yılına gelindiğinde bir önceki yıllara göre yüzde 30 ile yüzde 48 arasında gelişmeler kaydedilmesi, covid-19'un etkilerinin atlatılmaya başladığını göstermektedir.

Bu durumun ekonomik göstergelere yansması kaçınılmazdır ve ilerleyen kısımlarda bu veriler paylaşılacaktır.

Tablo 12. Pegasus Yolcu Trafiği Verileri (2021-2022)

Toplam Trafik Sonuçları	Ocak-Aralık 2022	Ocak-Aralık 2021	Değişim (%)
Misafir sayısı (milyon)	26,94	20,16	33,7
Konma	166.191	138.436	20,0
Koltuk sayısı (milyon)	32,22	26,07	23,6
Doluluk Oranı	83,6	77,3	6,3
ASK (m km) ⁽¹⁾	47.643	33.052	44,1
Konma başına Misafir	162	146	11,3
Ortalama günlük uçak kullanımı (Blok Saat) ⁽²⁾	12,3	9,4	31,1
İç Hatlar			
Misafir sayısı (milyon)	10,90	11,99	-9,1
Konma	66.405	78.266	-15,2
Koltuk sayısı (milyon)	12,80	14,70	-13,0
Doluluk Oranı	85,2	81,6	4,5
ASK (m km) ⁽¹⁾	9.381	11.491	-18,4
Konma başına Misafir	164	153	7,2
Dış Hatlar			
Misafir sayısı (milyon)	15,40	8,01	92,3
Konma	96.251	59.243	62,5
Koltuk sayısı (milyon)	18,78	11,21	67,6
Doluluk Oranı	82,0	71,4	10,5
ASK (m km) ⁽¹⁾	37.081	21.348	73,7
Konma başına Misafir	160	135	18,4
Charter			
Misafir sayısı (milyon)	0,64	0,16	305,9
Konma	3.535	927	281,3
Koltuk sayısı (milyon)	0,64	0,16	304,7
ASK (m km) ⁽¹⁾	1.181	213	453,7

Kaynak: <https://www.pegasusyatirimciiliskileri.com/tr/operasyonel-ve-finansal-veriler/faaliyet-raporlari> , Erişim Tarihi: 23.11.2023.

2022 yılında bir önceki yıla göre yine yüzde 30'un üzerinde trafiğin artması ekonomik açıdan da iyileşme eğiliminin sürmesi beklentisini beraberinde getirmiştir. Bu noktada dikkat edilmesi gereken covid-19 pandemi dönemi öncesine göre istenen ilerlemenin kaydedilip kaydedilemediğidir. THY gibi Pegasus da henüz o konudaki beklentilere ulaşamamıştır.

Aşağıdaki tablolarda 2023 yılının ilk 6 ayına dair KAP'ta yer alan katılım finans verileri paylaşılmıştır.

Tablo 13. THY Gelirlere Yönelik Finansal Tablo Kalemleri (İlk 6 Ay)

KALEM ADI	TUTAR
1) Esas Faaliyetlerden Diğer Gelirler	3.921
2) Finansman Gelirleri	4.413
3) Finans Sektörü Faaliyetleri Hasılatı	0
4) Yatırım Faaliyetlerinden Gelirler	7.313
5) Özkaynak Yöntemiyle Değerlenen Yatırımların Karlarından (Zararlarından) Paylar	625
TOPLAM	16.272

Kaynak: <https://www.kap.org.tr/tr/kfif/4028e4a140f2ed720140f376bebb01a7> ,
Erişim Tarihi: 23.11.2023.

Tablo 14. THY Toplam Gelirler (2023 İlk 6 Ay)

KALEM ADI	TUTAR	
1) Hasılat	189.690	
2) Esas Faaliyetlerden Diğer Gelirler	3.921	
3) Finansman Gelirleri	4.413	
4) Yatırım Faaliyetlerinden Gelirler	7.313	
5) Finans Sektörü Faaliyetleri Hasılatı	0	
6) Özkaynak Yöntemiyle Değerlenen Yatırımların Karlarından (Zararlarından) Paylar	625	
TOPLAM	205.962	

Kaynak: <https://www.kap.org.tr/tr/kfif/4028e4a140f2ed720140f376bebb01a7> ,
Erişim Tarihi: 23.11.2023.

Tablo 15. THY Giderlere Yönelik Finansal Tablo Kalemleri (2023 İlk 6 Ay)

KALEM ADI	TUTAR
1) Kısa Vadeli Borçlanmalar	39.565
2) Uzun Vadeli Borçlanmaların Kısa Vadeli Kısımları	61.560
3) Uzun Vadeli Borçlanmalar	260.237
4) Türev Araçlar (Kısa ve Uzun Vadeli Yükümlülüklerde Sınıflandırılanların Toplamı)	1.416
5) Finans Sektörü Faaliyetlerinden Borçlar (Kısa ve Uzun Vadeli Yükümlülüklerde Sınıflandırılanların Toplamı)	0
6) Diğer Borçlar (Kısa ve Uzun Vadeli Yükümlülüklerde Sınıflandırılanların Toplamı)	5.498
TOPLAM	368.276

Kaynak: <https://www.kap.org.tr/tr/kfif/4028e4a140f2ed720140f376bebb01a7> ,
Erişim Tarihi: 23.11.2023.

Tablo 16. THY Katılım Finans Genel Bilgiler (2023 İlk 6 Ay)

Sunum Para Birimi	1.000.000 TL
Verilerin Ait Olduğu Finansal Tablo Yılı / Dönemi	2023 / 6 Aylık
Finansal Tablo Niteliği	Konsolide
1) Şirket esas sözleşmesinde yer alan faaliyet alanları arasında Katılım Finans İlkelerine uygun olmayan faaliyet yer alıyor mu?	HAYIR
2) Şirket esas sözleşmesinde Katılım Finans İlkelerine uygun olmayan imtiyaz bulunuyor mu?	HAYIR
3) Şirketin Katılım Finans İlkelerine Uygun Olmayan Gelirlerinin Oranı (%) [(3A+3B-3C) / 3D] * 100	3,88
4) Şirketin Katılım Finans İlkelerine Uygun Olmayan Varlıklarının Tutarı (4E-4F)	132.667
5) Şirketin Katılım Finans İlkelerine Uygun Olmayan Borçlarının Tutarı (5H-5I)	84.256

Kaynak: <https://www.kap.org.tr/tr/kfif/4028e4a140f2ed720140f376bebb01a7> ,

Erişim Tarihi: 23.11.2023.

Tablo 17. Pegasus Havayolu Gelirlere Yönelik Finansal Tablo Kalemleri (İlk 6 Ay)

KALEM ADI	TUTAR
1) Esas Faaliyetlerden Diğer Gelirler	432.429
2) Finansman Gelirleri	707.320.012
3) Finans Sektörü Faaliyetleri Hasılatı	0
4) Yatırım Faaliyetlerinden Gelirler	691.981.066
5) Özkaynak Yöntemiyle Değerlenen Yatırımların Karlarından (Zararlarından) Paylar	7.605.460
TOPLAM	1.407.338.967

Kaynak: <https://www.kap.org.tr/tr/kfif/4028e4a2422d9a78014232e751bc22a4> ,
Erişim Tarihi: 23.11.2023.

Tablo 18. Pegasus Havayolu Toplam Gelirler (2023 İlk 6 Ay)

KALEM ADI	TUTAR
1) Hasılat	23.902.449.110
2) Esas Faaliyetlerden Diğer Gelirler	432.429
3) Finansman Gelirleri	707.320.012
4) Yatırım Faaliyetlerinden Gelirler	691.981.066
5) Finans Sektörü Faaliyetleri Hasılatı	0
6) Özkaynak Yöntemiyle Değerlenen Yatırımların Karlarından (Zararlarından) Paylar	7.605.460
TOPLAM	25.309.788.077

Kaynak: <https://www.kap.org.tr/tr/kfif/4028e4a2422d9a78014232e751bc22a4> ,
Erişim Tarihi: 23.11.2023.

Tablo 19. Pegasus Havayolu Giderlere Yönelik Finansal Tablo Kalemleri (2023 İlk 6 Ay)

KALEM ADI	TUTAR	
1) Kısa Vadeli Borçlanmalar	4.683.001.164	
2) Uzun Vadeli Borçlanmaların Kısa Vadeli Kısımları	11.495.442.281	
3) Uzun Vadeli Borçlanmalar	74.834.040.777	
4) Türev Araçlar (Kısa ve Uzun Vadeli Yükümlülüklerde Sınıflandırılanların Toplamı)	0	
5) Finans Sektörü Faaliyetlerinden Borçlar (Kısa ve Uzun Vadeli Yükümlülüklerde Sınıflandırılanların Toplamı)	0	
6) Diğer Borçlar (Kısa ve Uzun Vadeli Yükümlülüklerde Sınıflandırılanların Toplamı)	286.913.529	
TOPLAM	91.299.397.751	

Kaynak: <https://www.kap.org.tr/tr/kfif/4028e4a2422d9a78014232e751bc22a4> ,
Erişim Tarihi: 23.11.2023.

Tablo 20. Pegasus Havayolu Katılım Finans Genel Bilgiler (2023 İlk 6 Ay)

Sunum Para Birimi	TL
Verilerin Ait Olduğu Finansal Tablo Yılı / Dönemi	2023 / 6 Aylık
Finansal Tablo Niteliği	Konsolide
1) Şirket esas sözleşmesinde yer alan faaliyet alanları arasında Katılım Finans İlkelerine uygun olmayan faaliyet yer alıyor mu?	HAYIR
2) Şirket esas sözleşmesinde Katılım Finans İlkelerine uygun olmayan imtiyaz bulunuyor mu?	HAYIR
3) Şirketin Katılım Finans İlkelerine Uygun Olmayan Gelirlerinin Oranı (%) [(3A+3B-3C) / 3D] * 100	3,21
4) Şirketin Katılım Finans İlkelerine Uygun Olmayan Varlıklarının Tutarı (4E-4F)	25.951.162.299
5) Şirketin Katılım Finans İlkelerine Uygun Olmayan Borçlarının Tutarı (5H-5I)	14.740.283.142

Kaynak: <https://www.kap.org.tr/tr/kfif/4028e4a2422d9a78014232e751bc22a4> ,
Erişim Tarihi: 23.11.2023.

Katılım finans ilkelerine göre yatırım kararlarını veren bireysel ve kurumsal yatırımcıların söz konusu ilkelere uygun faaliyet gösteren şirketler arasından seçim yapabilmesi, şirketlerin bu alandaki farkındalıklarının artması ve katılım finans sektöründeki fonlama imkanlarından daha fazla yararlanabilmeleri amacıyla Borsa İstanbul tarafından katılım endeksleri oluşturulmuştur (<https://borsaistanbul.com/tr/endeks/1/3/katilim>). THY ve Pegasus Havayolu işletmeleri için açıklanan verileri bu açıdan değerlendirmekte fayda vardır. covid-19 pandemi dönemi sonrasında havacılık sektöründe kaydedilen olumlu gelişmelerin THY ve

Pegasus Havayolu işletmelerinin finansal tablolarındaki tüm göstergelere yansıdığı verilen bilgiler aracılığıyla yapılabilecek bir çıkarımdır.

KAP'a açıklanan veriler eşliğinde THY ve Pegasus Havayolu işletmelerinin finansal tablo değişimleri yıllık periyotlar halinde yorumlanmaktadır.

Tablo 21. THY Finansal Tablo Verileri (2019-2020)

	1 Ocak – 31 Aralık 2020	1 Ocak – 31 Aralık 2019
Hasılat (net)	46.448	75.118
Brüt Kar	2.683	13.079
Esas Faaliyet Karı/Zararı	(1.382)	5.042
Vergi Öncesi Kar/ Zarar	(6.101)	5.056
Net Dönem Kar/Zarar	(5.588)	4.536
Hisse Başına Kazanç (Kr)	(4,05)	3,29

ÖZET BİLANÇO SONUÇLARI (Milyon ABD Doları)

	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019
<u>VARLIKLAR</u>		
Dönen Varlıklar	4.178	4.770
Duran Varlıklar	21.352	19.954
Toplam Varlıklar	25.530	24.724
<u>KAYNAKLAR</u>		
Kısa Vadeli Yükümlülükler	6.454	5.964
Uzun Vadeli Yükümlülükler	13.693	11.896
Özkaynaklar	5.383	6.864
Toplam Kaynaklar	25.530	24.724
Borçlar / Aktifler Oranı	0,79	0,72
Özsermaye/ Aktifler Oranı	0,21	0,28

ÖZET GELİR TABLOSU SONUÇLARI (Milyon ABD Doları)

	1 Ocak – 31 Aralık 2020	1 Ocak – 31 Aralık 2019
Hasılat (net)	6.734	13.229
Brüt Kar	356	2.301
Esas Faaliyet Karı/ Zararı	(255)	876
Vergi Öncesi Kar/Zarar	(926)	876
Net Dönem Kar/Zarar	(836)	788
Hisse Başına Kazanç (ABD Sent)	(0,61)	0,57

Kaynak: <https://investor.turkishairlines.com/tr/mali-ve-operasyonel-veriler/faaliyet-raporlari?page=2&year=-&term=-> , Erişim Tarihi: 25.11.2023.

Tablo üzerinde görüldüğü üzere THY 2020 yılında covid-19 pandemi dönemi ile birlikte hasılat açısından büyük kayıplar yaşamıştır. Brüt kar, faaliyet karı gibi veriler de finansal performansın olumsuz yönde seyrettiğini göstermektedir. Covid-19 sonrasında uçuşların durma noktasına gelmesi sebebiyle bu verilerin ortaya çıkması kaçınılmaz bir durum olarak görünmektedir.

Tablo 22. THY Finansal Tablo Verileri (2020-2021)

	1 Ocak – 31 Aralık 2021	1 Ocak – 31 Aralık 2020
Hasılat (net)	97.378	46.448
Brüt Kar	22.145	2.683
Esas Faaliyet Karı/Zararı	13.547	(1.382)
Vergi Öncesi Kar/ Zarar	9.190	(6.101)
Net Dönem Kar/Zarar	8.213	(5.588)
Hisse Başına Kazanç (Kr)	5,95	(4,05)

ÖZET BİLANÇO SONUÇLARI (Milyon ABD Doları)

	31 Aralık 2021	31 Aralık 2020
<u>VARLIKLAR</u>		
Dönen Varlıklar	4.938	4.178
Duran Varlıklar	21.599	21.352
Toplam Varlıklar	26.537	25.530
<u>KAYNAKLAR</u>		
Kısa Vadeli Yükümlülükler	6.773	6.454
Uzun Vadeli Yükümlülükler	12.927	13.693
Özkaynaklar	6.837	5.383
Toplam Kaynaklar	26.537	25.530
Borçlar / Aktifler Oranı	0,74	0,79
Özsermaye/ Aktifler Oranı	0,26	0,21

ÖZET GELİR TABLOSU SONUÇLARI (Milyon ABD Doları)

	1 Ocak – 31 Aralık 2021	1 Ocak – 31 Aralık 2020
Hasılat (net)	10.686	6.734
Brüt Kar	2.364	356
Esas Faaliyet Karı/ Zararı	1.414	(255)
Vergi Öncesi Kar/Zarar	1.023	(926)
Net Dönem Kar/Zarar	959	(836)
Hisse Başına Kazanç (ABD Sent)	0,69	(0,61)

Kaynak: <https://investor.turkishairlines.com/tr/mali-ve-operasyonel-veriler/faaliyet-raporlari?page=2&year=-&term=-> , Erişim Tarihi: 25.11.2023.

Covid-19'un etkilerinin yavaş yavaş atlatılmaya başladığı 2021 yılında net hasılat bir önceki yıla göre iki katından fazla artmıştır. Brüt kar için yaşanan artış neredeyse 10 kat olmuştur. Faaliyet karı, vergi öncesi kar, net dönem kar, toplam varlıklar gibi finansal tablolarındaki önemli ekonomik göstergelerde olumlu bir seyir söz konusudur. Bu da kapanmaların sonrasında kademeli açılmayla birlikte finansal tablo değişiminin olumlu yöne evrildiğini göstermektedir.

Tablo 23. THY Finansal Tablo Verileri (2021-2022)

	1 Oca. – 31 Ara. 2022	1 Oca. – 31 Ara. 2021
Hasılat (net)	311.169	97.378
Brüt Kar	75.641	22.145
Esas Faaliyet Karı/Zararı	48.811	13.547
Vergi Öncesi Kar/ Zarar	51.403	9.191
Net Dönem Kar/Zarar	47.432	8.214
Hisse Başına Kazanç (Kr)	34,37	5,95
ÖZET BİLANÇO SONUÇLARI (Milyon ABD Doları)		
	31 Aralık 2022	31 Aralık 2021
<u>VARLIKLAR</u>		
Dönen Varlıklar	7.225	4.938
Duran Varlıklar	23.719	21.599
Toplam Varlıklar	30.944	26.537
<u>KAYNAKLAR</u>		
Kısa Vadeli Yükümlülükler	8.224	6.773
Uzun Vadeli Yükümlülükler	12.978	12.927
Özkaynaklar	9.742	6.837
Toplam Kaynaklar	30.944	26.537
Borçlar / Aktifler Oranı	0,69	0,74
Özsermaye / Aktifler Oranı	0,31	0,26
ÖZET GELİR TABLOSU SONUÇLARI (Milyon ABD Doları)		
	1 Oca. – 31 Ara. 2022	1 Oca. – 31 Ara. 2021
Hasılat (net)	18.426	10.686
Brüt Kar	4.390	2.364
Esas Faaliyet Karı/ Zararı	2.779	1.414
Vergi Öncesi Kar/Zarar	2.939	1.023
Net Dönem Kar/Zarar	2.725	959
Hisse Başına Kazanç (ABD Sent)	1,97	0,69

Kaynak: <https://investor.turkishairlines.com/tr/mali-ve-operasyonel-veriler/faaliyet-raporlari?page=2&year=-&term=-> , Erişim Tarihi: 25.11.2023.

2022 yılında covid-19 pandemi dönemine yönelik herhangi bir sınırlandırma kalmamıştır. Böylece THY'nin finansal tablo verilerinde olumlu gidişat devam etmiştir. 2020'de 46 milyar TL olan hasılat 2021'de 97 milyar TL'ye, 2022'de 311 milyar TL'ye ulaşmıştır. Brüt kar da 2 milyar TL düzeylerinden 75 milyar TL düzeyine gelmiştir. Varlıklardaki artış, hisse başına kazanç gibi finansal tablolarda yer alan diğer veriler de olumlu yönde gidişatı göstermektedir. THY'nin 2019'dan 2022'ye kadar olan dönemde büyük sorunlar yaşamasına karşın finansal açıdan toparlanma eğilimi gösterdiği ve iyileşme kaydettiği söylenebilir.

Tablo 24. Pegasus Havayolu Finansal Tablo Verileri (2019-2020)

Özet Bilanço ('000 TL)	31.12.2020	31.12.2019	Değişim (%)
Dönen varlıklar	5.358.555	6.088.952	-12%
Duran varlıklar	23.712.118	14.970.369	58%
Toplam varlıklar	29.070.673	21.059.321	38%
Kısa vadeli yükümlülükler	6.505.675	4.765.227	37%
Uzun vadeli yükümlülükler	17.178.580	10.951.925	57%
Özkaynaklar	5.386.418	5.342.169	1%
Özet Konsolide Gelir Tablosu P&L ('000 TL)	31.12.2020	31.12.2019	Değişim (%)
Hasılat	4.803.560	11.025.225	-56%
Brüt (zarar) / kâr	(1.258.703)	2.699.044	-147%
Esas faaliyet (zararı) / kârı	(1.360.924)	2.061.983	-166%
Finansman geliri/(gideri) öncesi faaliyet (zararı) / kârı	(1.551.901)	2.049.835	-176%
Vergi öncesi (zarar) / kâr	(2.024.845)	1.394.265	-245%
Dönem (zararı) / kârı	(1.965.097)	1.334.568	-247%
Pay başına (kayıp) / kazanç	(19,21)	13,03	-247%
Finansal Durumdaki Değişiklikler ('000 TL)	31.12.2020	31.12.2019	Değişim (%)
Nakit ve nakit benzerleri	3.605.571	4.187.317	-14%
Finansal Yatırımlar	234.036	150.906	100%
Finansal Borçlar	19.012.093	10.755.675	77%
Net borç pozisyonu (1)	15.172.486	6.417.452	136%

Kaynak: <https://www.pegasusyatirimciiliskileri.com/tr/operasyonel-ve-finansal-veriler/faaliyet-raporlari> , Erişim Tarihi: 25.11.2023.

Pegasus Havayolu, 2019 yılında 11 milyar TL olan hasılat 2020'de covid-19'un etkisiyle 4 milyara düşmüştür. Nakit ve benzerlerinden yaşanan yüzde 14'lük kayıp

toplam hasılatın yanında oldukça düşük kalmaktadır. Tıpkı THY gibi Pegasus Havayolu da covid-19 ile birlikte büyük bir finansal kriz tablosu ile karşı karşıya kalmıştır.

Tablo 25. Pegasus Havayolu Finansal Tablo Verileri (2020-2021)

Özet Bilanço ('000 TL)	31.12.2021	31.12.2020	Değişim (%)
Dönen varlıklar	12.687.115	5.519.473	130%
Duran varlıklar	40.209.484	23.551.200	71%
Toplam varlıklar	52.896.599	29.070.673	82%
Kısa vadeli yükümlülükler	12.679.118	6.505.675	95%
Uzun vadeli yükümlülükler	33.414.087	17.178.580	95%
Özkaynaklar	6.803.394	5.386.418	26%
Özet Konsolide Gelir Tablosu P&L ('000 TL)	31.12.2021	31.12.2020	Değişim (%)
Hasılat	10.664.407	4.803.560	122%
Brüt (zarar) / kâr	117.538	(1.258.703)	-109%
Esas faaliyet (zararı) / kârı	(611.876)	(1.360.924)	-55%
Finansman geliri/(gideri) öncesi faaliyet (zararı) / kârı	(570.741)	(1.541.589)	-63%
Vergi öncesi (zarar) / kâr	(2.056.786)	(2.024.845)	2%
Dönem (zararı) / kârı	(1.972.478)	(1.965.097)	0%
Pay başına (kayıp) / kazanç	(19,28)	(19,21)	0%
Finansal Durumdaki Değişiklikler ('000 TL)	31.12.2021	31.12.2020	Değişim (%)
Nakit ve nakit benzerleri	6.976.780	3.605.571	94%
Finansal Yatırımlar	2.739.459	234.036	1071%
Finansal Borçlar	36.665.967	19.012.093	93%
Net borç pozisyonu ⁽¹⁾	26.949.728	15.172.486	78%

Kaynak: <https://www.pegasusyatirimciiliskileri.com/tr/operasyonel-ve-finansal-veriler/faaliyet-raporlari> , Erişim Tarihi: 25.11.2023.

2020 yılından 2021'e gelindiğinde Pegasus Havayolunun hasılatı 10 milyar TL'yi aşmış olsa da pandemi dönemi öncesine ulaşamamıştır. Finansal tablolardaki diğer veriler için de (brüt kar, faaliyet karı, dönem karı, toplam varlıklar) bu seyrin devam ettiği yönünde çıkarım yapılabilir. Finansal durumu belirleyen nakit ve nakit benzerleri, finansal yatırımlar açısından da 2021'de bir önceki yıla göre olumlu yönde bir seyir olduğu anlaşılmaktadır.

Tablo 26. Pegasus Havayolu Finansal Tablo Verileri (2021-2022)

Özet Bilanço ('000 TL)	31.12.2022	31.12.2021	Değişim (%)
Dönen varlıklar	20.717.302	12.687.114	63%
Duran varlıklar	75.085.744	40.275.937	86%
Toplam varlıklar	95.803.046	52.963.051	81%
Kısa vadeli yükümlülükler	20.759.664	12.679.118	64%
Uzun vadeli yükümlülükler	56.998.639	33.414.087	71%
Özkaynaklar	18.044.743	6.869.846	163%
Özet Konsolide Gelir Tablosu P&L ('000 TL)			
	31.12.2022	31.12.2021	Değişim (%)
Hasılat	42.732.214	10.664.407	301%
Brüt (zarar) / kâr	11.576.706	117.538	9749%
Esas faaliyet (zararı) / kârı	9.675.474	(611.876)	-1681%
Finansman geliri/(gideri) öncesi faaliyet (zararı) / kârı	10.144.306	(570.741)	-1877%
Vergi öncesi (zarar) / kâr	6.618.948	(2.056.786)	-422%
Dönem (zararı) / kârı	7.100.145	(1.972.478)	-460%
Pay başına (kayıp) / kazanç	69,41	(19,28)	-460%
Finansal Durumdaki Değişiklikler ('000 TL)			
	31.12.2022	31.12.2021	Değişim (%)
Nakit ve nakit benzerleri	10.558.267	6.976.780	51%
Finansal Yatırımlar	6.538.414	2.739.459	139%
Finansal Borçlar	60.999.941	36.665.967	66%
Net borç pozisyonu ⁽¹⁾	43.903.260	26.949.728	63%

Kaynak: <https://www.pegasusyatirimciiliskileri.com/tr/operasyonel-ve-finansal-veriler/faaliyet-raporlari> , Erişim Tarihi: 25.11.2023.

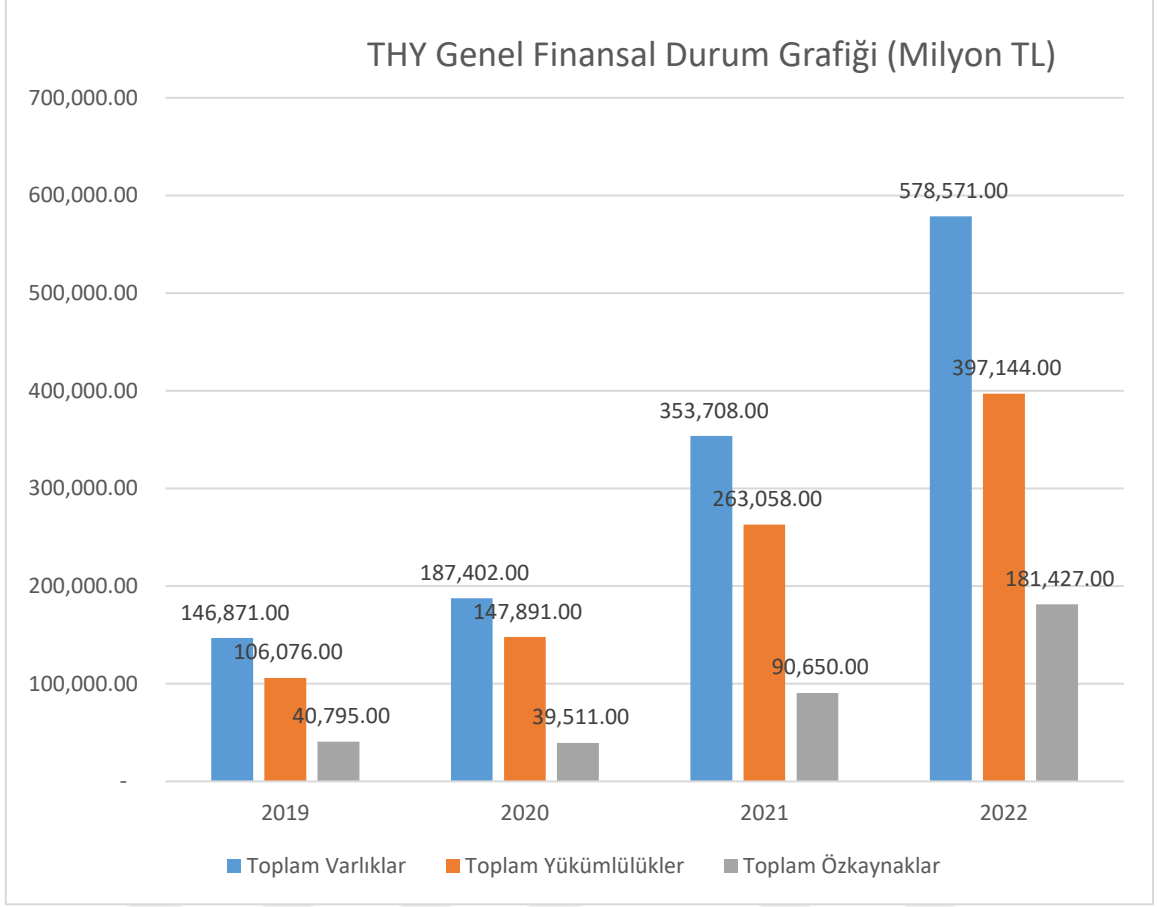
Pegasus Havayolu için 2022'de finansal tablo verilerinin daha hızlı bir şekilde iyiye gittiği görülmektedir. Karlılık ve hasılat verilerinin büyük artışlar göstermesi ve covid-19 pandemi dönemi öncesindeki gelir verilerinin aşılması Pegasus Havayolu için finansal verilerin olumlu yönde seyri olduğu anlamına gelmektedir. Varlıklar ve finansal durumdaki veriler de bu seyri desteklemektedir.

THY için 2019-2022 yılına ait özet finansal bilgiler (finansal durum ile kar veya zarar) aşağıdaki tablolarda gösterilmiştir.

Tablo 27. THY Finansal Durum Tablosu (2020-2022)

FİNANSAL DURUM TABLOSU	2020/12	2021/12	2022/12
Sunum Para Birimi	1000000TL	1000000TL	1000000TL
Finansal Tablo Niteliği	Konsolide	Konsolide	Konsolide
Dönen Varlıklar	30.659	65.797	135.095
Duran Varlıklar	156.743	287.911	443.476
Toplam Varlıklar	187.402	353.708	578.571
Kısa Vadeli Yükümlülükler	47.379	90.443	154.040
Uzun Vadeli Yükümlülükler	100.512	172.615	243.104
Toplam Yükümlülükler	147.891	263.058	397.144
Ana Ortaklığa Ait Özkaynaklar	39.502	90.640	181.422
Ödenmiş Sermaye	1.380	1.380	1.380
Kontrol Gücü Olmayan Paylar	9	10	5
Toplam Özkaynaklar	39.511	90.650	181.427
Toplam Kaynaklar	187.402	353.708	578.571

Kaynak: <https://www.kap.org.tr/tr/sirket-finansal-bilgileri/4028e4a140f2ed720140f376bebb01a7> , Erişim Tarihi. 27.11.2023.



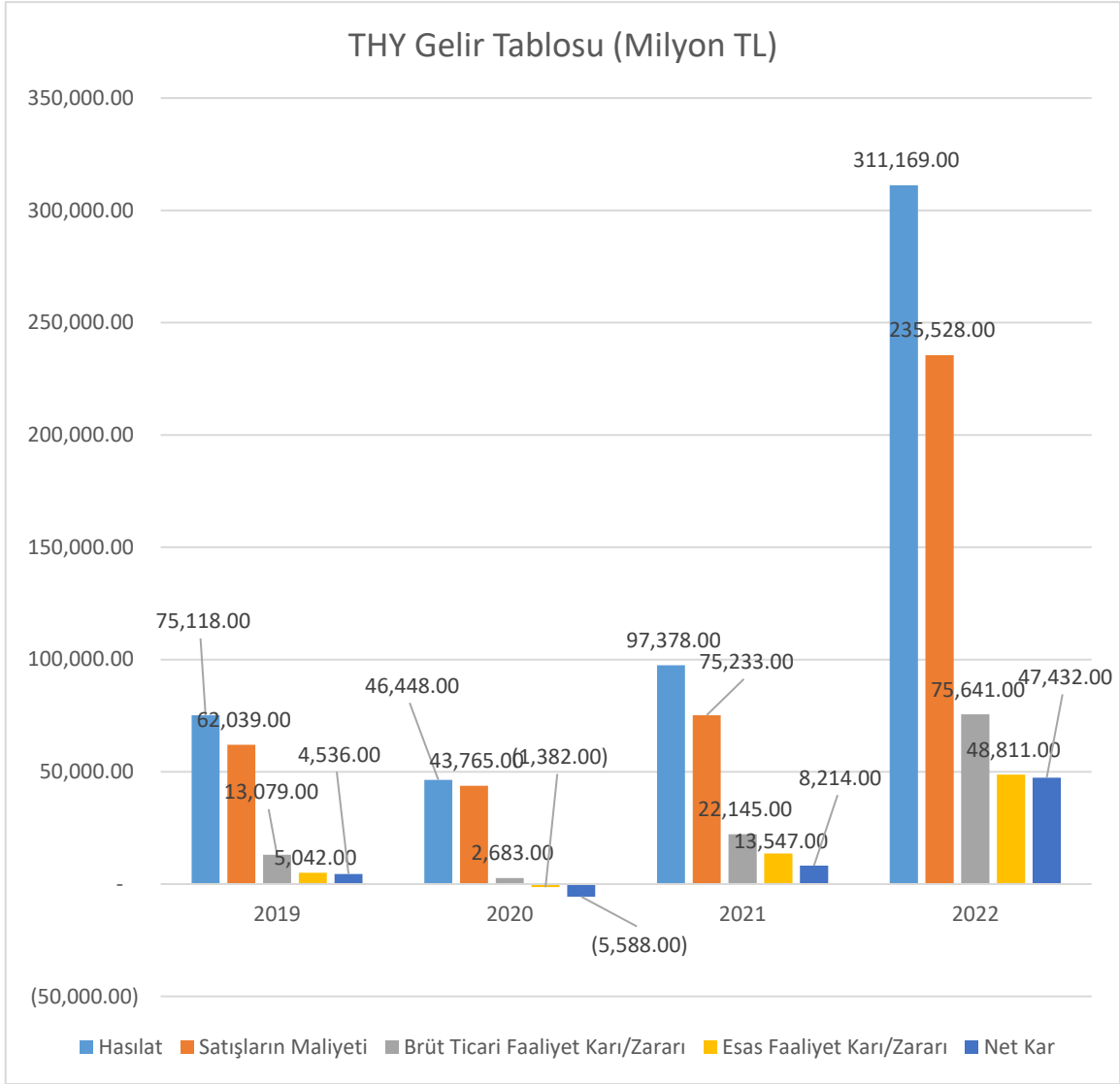
Grafik 1. THY Genel Finansal Durum Grafiği (Milyon TL)

Tablo 28. THY Kar veya Zarar Kapsamlı Gelir Tablosu (2020-2022)

KAR VEYA ZARAR VE DİĞER KAPSAMLI GELİR TABLOSU	2020/12	2021/12	2022/12
Sunum Para Birimi	1000000TL	1000000TL	1000000TL
Finansal Tablo Niteliği	Konsolide	Konsolide	Konsolide
Hasılat	46.448	97.378	311.169
Satışların Maliyeti	-43.765	-75.233	-235.528
Ticari Faaliyetlerden Brüt Kar (Zarar)	2.683	22.145	75.641
Finans Sektörü Faaliyetleri Hasılatı			
Finans Sektörü Faaliyetleri Maliyeti			
Finans Sektörü Faaliyetlerinden Brüt Kâr (Zarar)			
Brüt Kâr (Zarar)	2.683	22.145	75.641
Esas Faaliyet Kârı (Zararı)	-1.382	13.547	48.811
Finansman Geliri (Gideri) Öncesi Faaliyet Kârı (Zararı)	-699	16.061	56.167
Sürdürülen Faaliyetler Vergi Öncesi Kârı (Zararı)	-6.101	9.191	51.403
Sürdürülen Faaliyetler Dönem Kârı (Zararı)	-5.588	8.214	47.432
Durdurulan Faaliyetler Dönem Kârı (Zararı)			
Net Dönem Kârı (Zararı)	-5.588	8.214	47.432
Dönem Kârının (Zararının) Dağılımı, Kontrol Gücü Olmayan Paylar	0	1	3
Dönem Kârının (Zararının) Dağılımı, Ana Ortaklık Payları	-5.588	8.213	47.429
Diğer Kapsamlı Gelir (Gider)	4.298	42.924	43.350
Toplam Kapsamlı Gelir (Gider)	-1.290	51.138	90.782
Toplam Kapsamlı Gelirin Dağılımı, Kontrol Gücü Olmayan Paylar	0	1	3
Toplam Kapsamlı Gelirin Dağılımı, Ana Ortaklık Payları	-1.290	51.137	90.779

Kaynak:

<https://www.kap.org.tr/tr/sirket-finansal-bilgileri/4028e4a140f2ed720140f376bebb01a7> , Erişim Tarihi. 27.11.2023.

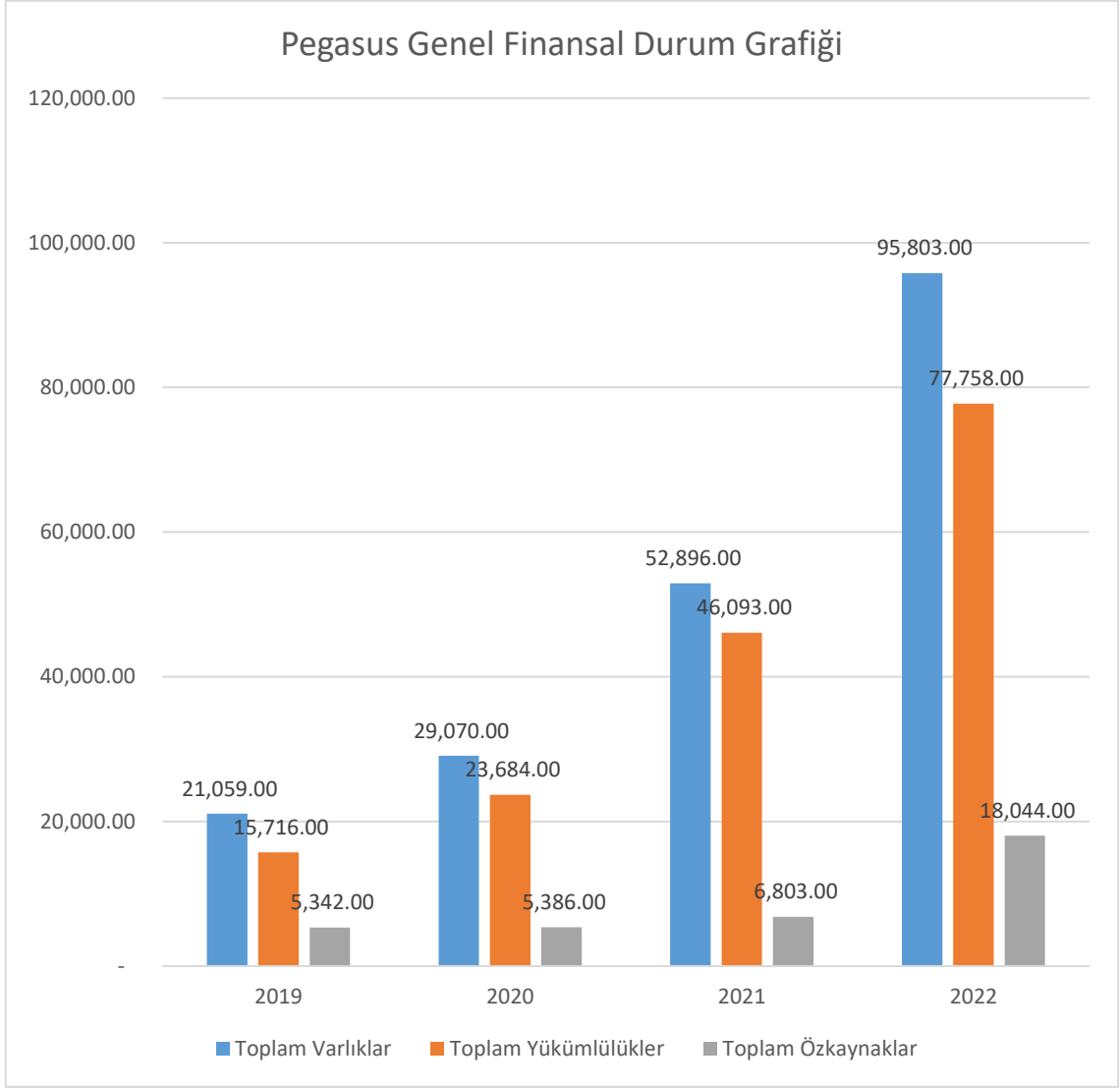


Grafik 2. THY Gelir Tablosu (Milyon TL)

Tablo 29. Pegasus Havayolu Finansal Durum Tablosu (2020-2022)

FİNANSAL DURUM TABLOSU	2020/12	2021/12	2022/12
Sunum Para Birimi	TL	TL	TL
Finansal Tablo Niteliği	Konsolide	Konsolide	Konsolide
Dönen Varlıklar	5.358.554.832	12.687.114.838	20.717.301.827
Duran Varlıklar	23.712.117.959	40.209.484.111	75.085.744.611
Toplam Varlıklar	29.070.672.791	52.896.598.949	95.803.046.438
Kısa Vadeli Yükümlülükler	6.505.674.770	12.679.117.885	20.759.664.303
Uzun Vadeli Yükümlülükler	17.178.580.383	33.414.087.401	56.998.638.816
Toplam Yükümlülükler	23.684.255.153	46.093.205.286	77.758.303.119
Ana Ortaklığa Ait Özkaynaklar	5.386.417.638	6.803.393.663	18.044.743.319
Ödenmiş Sermaye	102.299.707	102.299.707	102.299.707
Kontrol Gücü Olmayan Paylar	0		
Toplam Özkaynaklar	5.386.417.638	6.803.393.663	18.044.743.319
Toplam Kaynaklar	29.070.672.791	52.896.598.949	95.803.046.438

Kaynak: <https://www.kap.org.tr/tr/sirket-finansal-bilgileri/4028e4a2422d9a78014232e751bc22a4> , Erişim Tarihi: 27.11.2023.



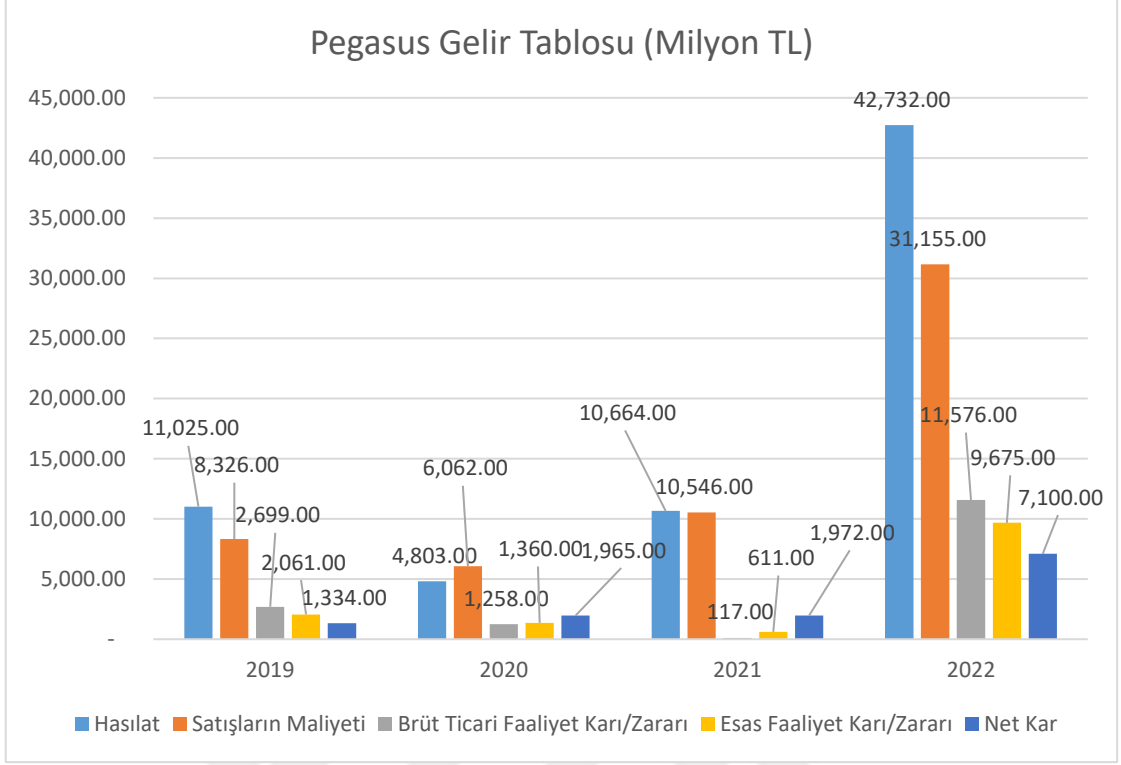
Grafik 3. Pegasus Havayolu Genel Finansal Durum Grafiği (Milyon YL)

Tablo 30. Pegasus Havayolu Kar veya Zarar Kapsamlı Gelir Tablosu (2020-2022)

KAR VEYA ZARAR VE DİĞER KAPSAMLI GELİR TABLOSU	2020/12	2021/12	2022/12
Sunum Para Birimi	TL	TL	TL
Finansal Tablo Niteliği	Konsolide	Konsolide	Konsolide
Hasılat	4.803.559.909	10.664.406.707	42.732.213.696
Satışların Maliyeti	-6.062.262.535	-10.546.868.537	-31.155.507.983
Ticari Faaliyetlerden Brüt Kar (Zarar)	-1.258.702.626	117.538.170	11.576.705.713
Finans Sektörü Faaliyetleri Hasılatı			
Finans Sektörü Faaliyetleri Maliyeti			
Finans Sektörü Faaliyetlerinden Brüt Kâr (Zarar)			
Brüt Kâr (Zarar)	-1.258.702.626	117.538.170	11.576.705.713
Esas Faaliyet Kârı (Zararı)	-1.360.923.789	-611.875.719	9.675.473.711
Finansman Geliri (Gideri) Öncesi Faaliyet Kârı (Zararı)	-1.551.900.788	-570.740.576	10.144.305.773
Sürdürülen Faaliyetler Vergi Öncesi Kârı (Zararı)	-2.024.844.603	-2.056.785.796	6.618.948.494
Sürdürülen Faaliyetler Dönem Kârı (Zararı)	-1.965.097.057	-1.972.478.349	7.100.145.148
Durdurulan Faaliyetler Dönem Kârı (Zararı)			
Net Dönem Kârı (Zararı)	-1.965.097.057	-1.972.478.349	7.100.145.148
Dönem Kârının (Zararının) Dağılımı, Kontrol Gücü Olmayan Paylar	0	0	0
Dönem Kârının (Zararının) Dağılımı, Ana Ortaklık Payları	-1.965.097.057	-1.972.478.349	7.100.145.148
Diğer Kapsamlı Gelir (Gider)	2.009.345.488	3.389.454.374	4.074.752.090
Toplam Kapsamlı Gelir (Gider)	44.248.431	1.416.976.025	11.174.897.238
Toplam Kapsamlı Gelirin Dağılımı, Kontrol Gücü Olmayan Paylar	0	0	0
Toplam Kapsamlı Gelirin Dağılımı, Ana Ortaklık Payları	44.248.431	1.416.976.025	11.174.897.238

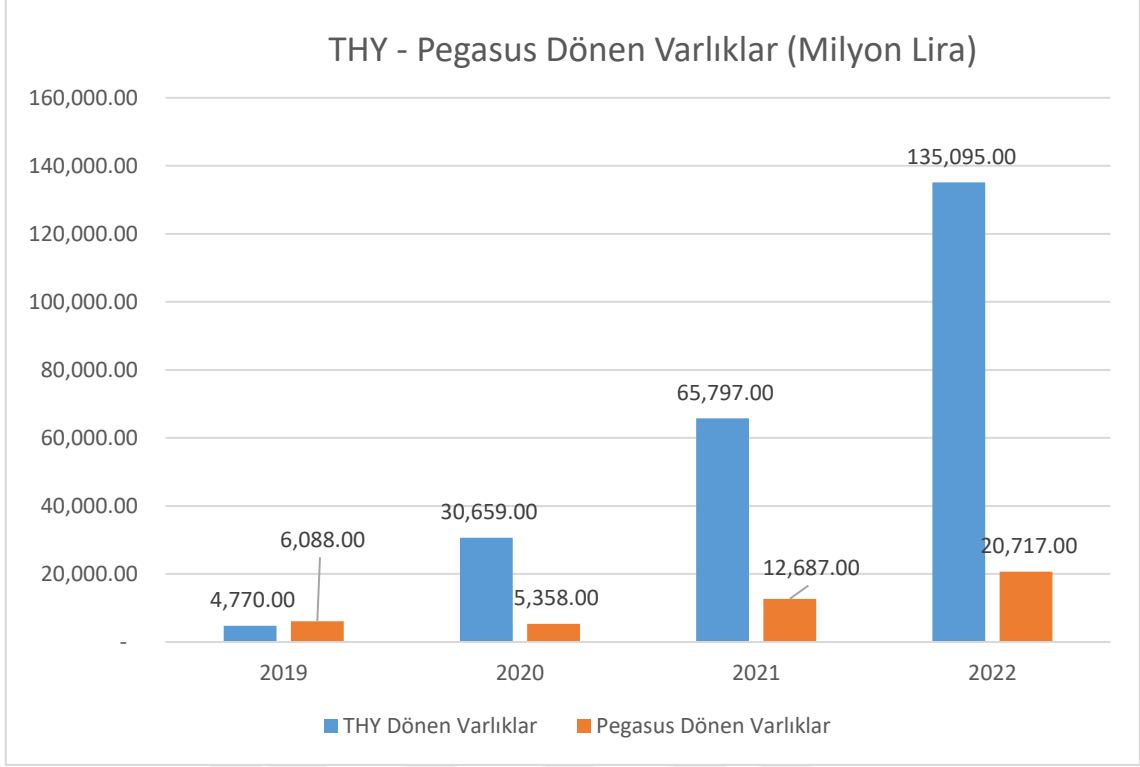
Kaynak:

<https://www.kap.org.tr/tr/sirket-finansal-bilgileri/4028e4a2422d9a78014232e751bc22a4> , Erişim Tarihi: 27.11.2023.



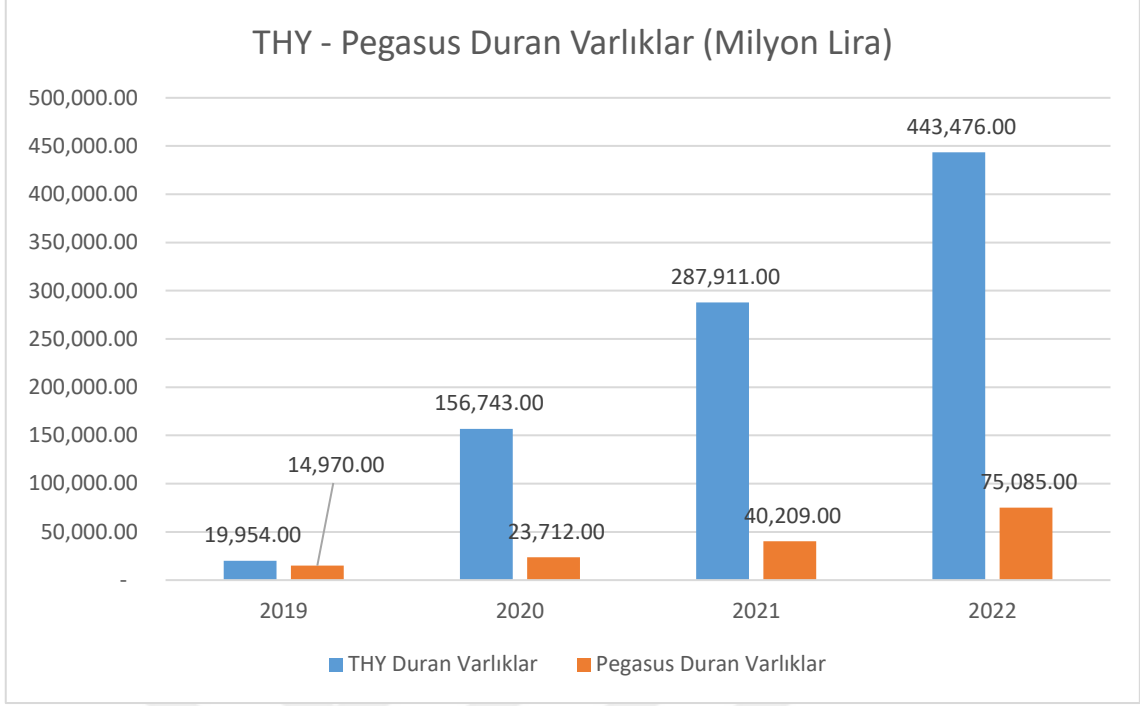
Grafik 4. Pegasus Havayolu Gelir Tablosu (Milyon TL)

Tablo ve grafikler üzerinde yer alan bilgilere göre THY ve Pegasus Havayolu işletmelerinin finansal durumu, 2019-2022 yılları arasında paralel bir seyir göstermiştir. Covid-19'un ortaya çıkmasıyla birlikte yaşanan gelişmeler THY ve Pegasus Havayolu işletmelerinin finansal krizle karşı karşıya kalmasına neden olmuştur. Kapanmalar ve sınırlamaların sona ermesinin ardından THY ve Pegasus Havayolu işletmelerinin finansal performansı olumlu yönde gelişmiştir. Karlılık açısından olumlu yönde gidişle birlikte covid-19 pandemi dönemi öncesine yakın bir seyir söz konusu olmuştur. Sürdürülebilir bir şekilde olumlu performans sergilenmesi için daha uzun süreli bir değerlendirme yapılması gerektiği anlaşılmaktadır



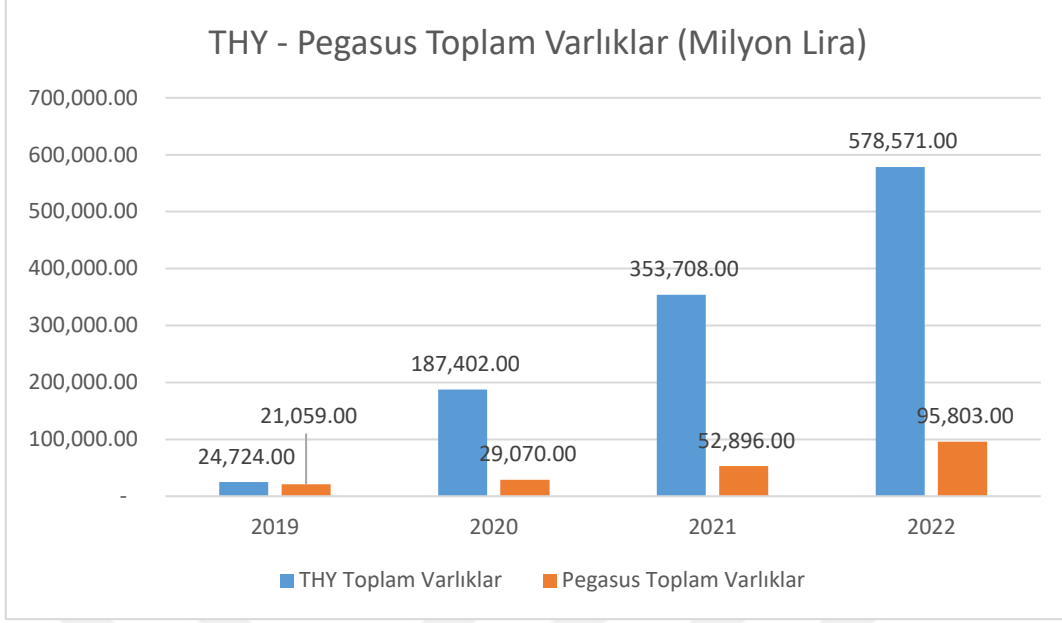
Grafik 5. THY - Pegasus Dönen Varlıklar Grafiği

THY-Pegasus dönen varlıklar değerlendirmesinde 4 yıllık sürede THY'nin dönen varlıklarının 4 milyar lira düzeyinden 135 milyar lira düzeyine ulaştığı görülmüştür. Pegasus için aynı dönemde 6 milyar liradan 20 milyar düzeyine ulaştığı sonucuna varılmıştır. Covid-19 pandemi döneminde yasakların esnetilmeye başlaması ile birlikte dönen varlıkların kayda değer düzeyde artış gösterdiği sonucuna varılmıştır. Bu verilerde THY'nin Pegasus'a göre daha hızlı bir şekilde toparlanma eğilimi gösterdiği değerlendirilebilir.



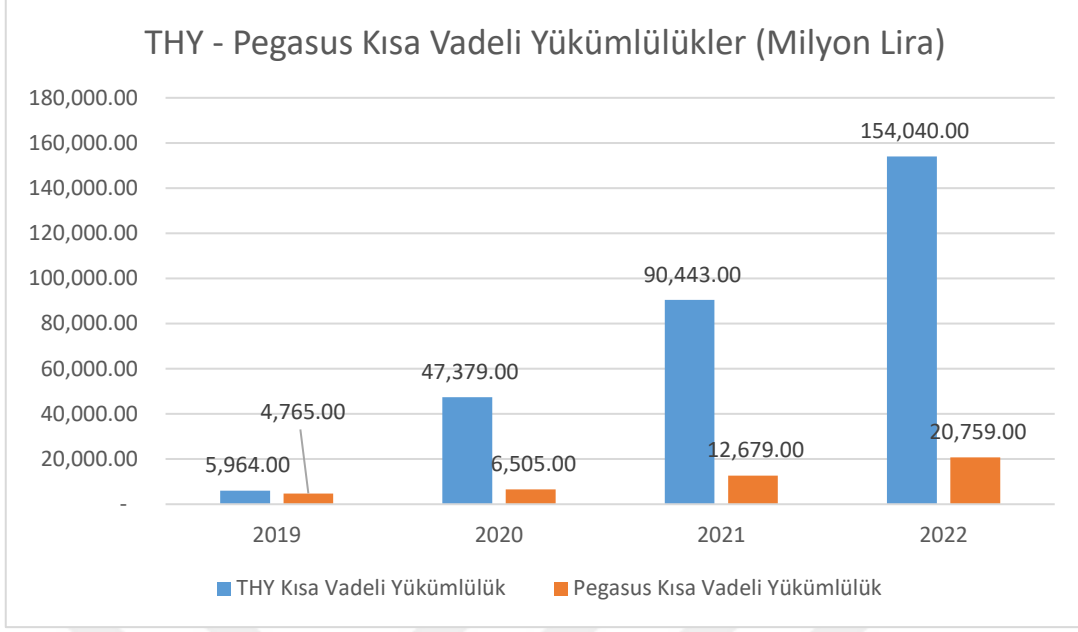
Grafik 6. THY - Pegasus Duran Varlıklar Grafiği

Duran varlıklar açısından yapılan kıyaslamada dönen varlıklarla paralel bir şekilde seyir gözlemlendiği söylenebilir. THY'nin 20 milyar TL düzeyinde olan duran varlıkların 2022 yılında 443 milyar TL düzeyine çıktığı tespit edilmiştir. Pegasus için aynı verinin 15 milyar TL düzeyinde olan duran varlıkların 75 milyar TL düzeyine ulaştığı sonucuna varılmıştır. THY'nin varlıklarındaki artış miktarı ve hızı, Pegasus'a göre daha yüksektir.



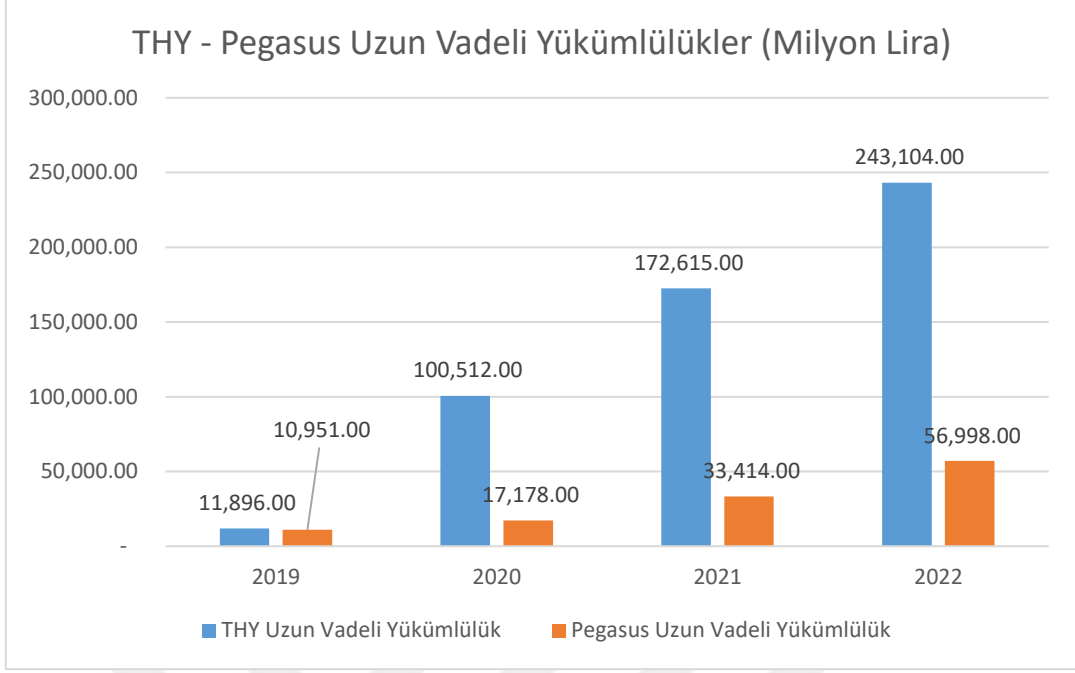
Grafik 7. THY - Pegasus Toplam Varlıklar Grafiği

Dönen ve duran varlıkların bir araya gelmesiyle oluşan toplam varlıklar, 2019-2022 yılları arasında dönen ve duran varlıkların toplamının seyir grafiğinin aynısı olacak şekilde gözlenmektedir.



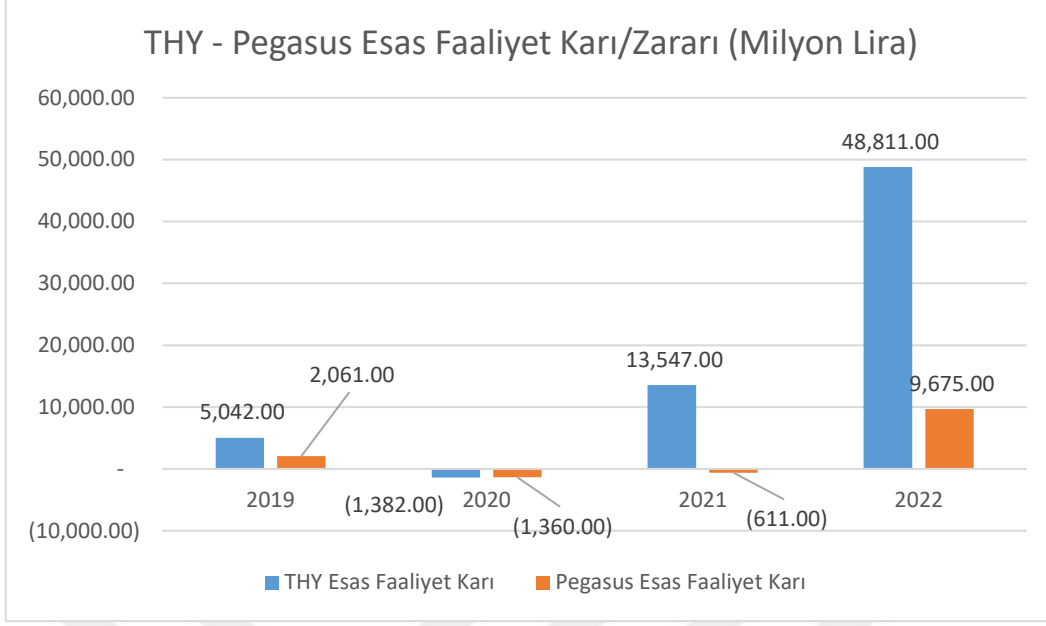
Grafik 8. THY - Pegasus Kısa Vadeli Yükümlülükler Grafiği

2019-2022 yılları arasında kısa vadeli yükümlülüklerin yine THY için artış hızının yüksek olduğu görülmüştür. Covid-19 pandemi dönemi öncesi 6 milyar TL düzeyinde olan THY'nin kısa vadeli yükümlülüklerinin 2022 yılında 154 milyar TL'ye ulaştığı belirlenmiştir. Pegasus için aynı dönemde 5 milyar TL'ye yakın olan kısa vadeli yükümlülüklerin 20 milyar TL'ye çıktığı görülmektedir. Varlıklarda THY için yüksek olan artışın kısa vadeli yükümlülüklerde de geçerli olduğu tespit edilmiştir.



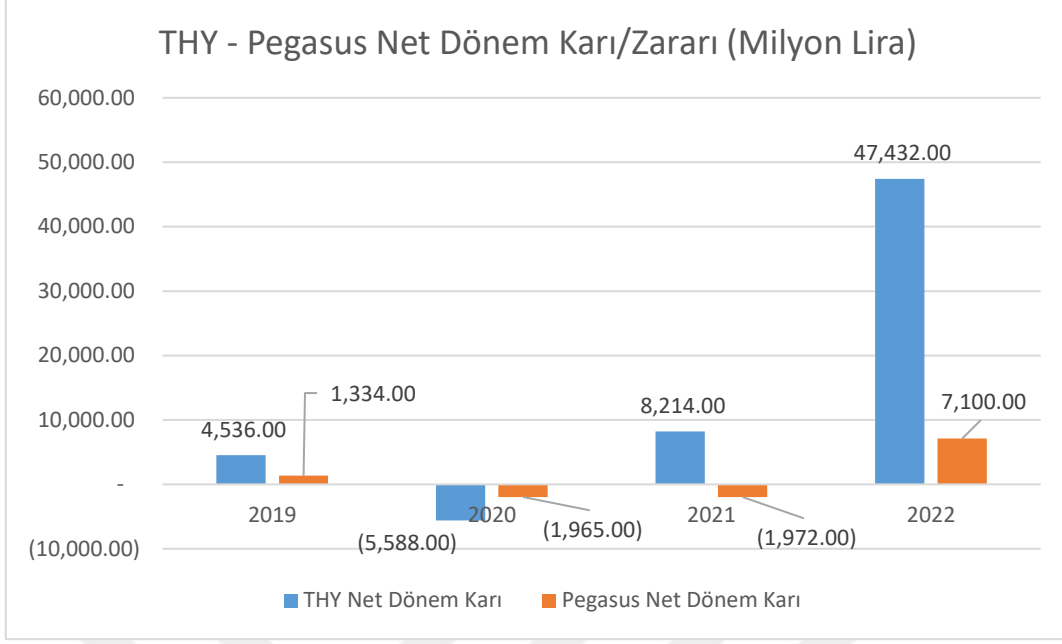
Grafik 9. THY - Pegasus Uzun Vadeli Yükümlülükler Grafiği

Uzun vadeli yükümlülükler için de kısa vadeli yükümlülüklerle paralel bir seyir ortaya çıkmıştır. THY'nin 2019 yılında 11,8 milyar TL olan uzun vadeli yükümlülükleri 2022'de 243 milyar TL'ye, Pegasus'un 2019'da 11 milyar TL düzeyinde olan uzun vadeli yükümlülüklerinin 2022'de 57 milyar TL düzeyine ulaştığı görülmüştür.



Grafik 10. THY - Pegasus Esas Faaliyet Karı/Zararı Grafiği

Esas faaliyet karı/zarar açısından ulaşılan sonuçlarda dalgalı bir seyir olduğu görülmüş, 2020 ve 2021 yılında Pegasus'un zarar ettiği, 2020'de zarar eden THY'nin 2021'de kara geçtiği belirlenmiştir. 2022 yılında ise esas faaliyet karının hızlı bir şekilde yükselmeye başladığı görülmektedir. THY'nin covid-19 pandemi dönemi öncesi esas faaliyet karının Pegasus'a göre daha yüksek olduğu, 2022 yılı itibariyle aradaki farkın arttığı ortaya koyulmuştur.



Grafik 11. THY - Pegasus Net Faaliyet Karı/Zararı Grafiği

Net faaliyet karı/zararı açısından ulaşılan veriler, esas faaliyet karı ile tamamen aynı seyretmekte, verilerde küçük farklılıklar bulunmaktadır. Vergiler ödendikten sonra ortaya çıkan verilerden bahsedildiği için bu grafiğin varlığı kaçınılmazdır.

Genel bir değerlendirme yapılacak olduğunda hayatın her alanında etkisini gösteren covid-19, havacılık sektöründe de yoğun şekilde etkili olmuştur. THY ve Pegasus Havayolu işletmeleri de dünyadaki havayolu işletmelerine benzer şekilde bir finansal seyir ile karşılaşmıştır.

5. SONUÇ ve ÖNERİLER

Havacılık sektörü yirminci yüzyılın sonlarına yaklaşırken hızlı bir şekilde büyümüştür. Dünyada havayolu taşımacılığının daha ulaşılır hale gelmesi, sektörde artan rekabetle ilişkilidir. Havacılık sektöründeki sürekli gelişim eğilimi, aynı zamanda sektöre yapılan yatırımları etkilemiştir. Havacılık sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin finansal tablolarının daha fazla gündeme gelmesinde bu gelişmelerin etkisi büyüktür. Çalışmada ulaşılan sonuçlara göre havacılık sektörü ülke ekonomileri için son derece önemli bir konumda olması sebebiyle bu sektördeki işletmelerin finansal faaliyetlerinin değerlendirilmesi ilgi çeken bir konudur.

2019 yılının son günlerinde Çin'de ortaya çıkan ve 2020 yılının başlarında tüm dünyaya yayılan covid-19, havacılık faaliyetlerinin bir anda durmasına neden olmuştur. Ülkelerin aldıkları kapanma kararları nedeniyle havayolu seferlerinin iptal edilmesi, sektördeki işletmeler için büyük bir krizi beraberinde getirmiştir. Küresel ekonomiyi olumsuz yönde etkileyen covid-19'un en çok zarar verdiği sektörlerin başında ise havacılık sektörü gelmektedir.

Hızlı bir şekilde gelişim gösteren havacılık sektörü, faaliyetlerin çeşitlenmesi ve talebin artmasıyla birlikte ülke ekonomilerinde giderek daha fazla paya sahip olmaktadır. Havacılık sektörü, pek çok farklı sistemin bir araya gelmesiyle oluşmaktadır. Çalışmada ulaşılan sonuçlara göre havacılık sektörü; sosyal sistem, ekolojik sistem, ekonomik sistem, politik sistem, teknolojik sistemin bir araya gelmesiyle oluşmaktadır. Havacılık sektöründe genel, ticari ve diğer kategorilerinden faaliyetleri içermektedir. Türkiye'de ve dünyada havacılık sektöründen beklentileri artış eğiliminde olduğu çalışmanın sonuçları arasında yer almaktadır.

Havacılık sektöründe hizmetlerin yürütülmesi, müşterilerin bilet alma isteğinin oluşması ile başlamakta, yolcular uçuşu tamamladıktan sonra sunulan ek hizmetleri de içermektedir. Araç kiralama, konaklama gibi uçuş sonrası hizmetlerin varlığı havacılık sektöründeki hizmet sürecinin yolcu havaalanından ayrıldıktan sonra da devam ettiğini göstermektedir. Çalışmanın sonuçlarına göre havacılık sektöründe faaliyetler uçuş öncesi, uçuş anı ve uçuş sonrası hizmetlerden oluşmaktadır.

Sektörel yapı, havacılık sektörünün kendisine özgü yönlerinden bir tanesidir. Üretici kurumlar, havayolu taşımacılığı, yolcular, hükümetler, havacılık destek hizmetleri, havaalanı ve hizmetler, kargo havacılık sektöründeki sektörel yapıyı açıklamaktadır. Çalışmanın sonuçlarına göre havacılık sektörü, bu tarafların faaliyetleri ile özgün bir hal almaktadır.

Covid-19 pandemi dönemi ile birlikte gelişimi sekteye uğrayan havacılık sektörünün pandeminin etkilerinin geçmesinin ardından tekrar gelişmeye devam etmesi beklenmektedir. Çalışmanın sonuçlarına göre havacılık sektöründe gelecek beklentileri ülke ekonomileri, küresel eğilim, yeni pazarlar, havayolu stratejileri gibi konularla ilişkili bir şekilde oluşmaktadır.

Finansal tablolar, bir işletmenin ekonomik açıdan içinde bulunduğu durumu yansıtmaktadır. Finansal tabloların doğru yorumlanması, işletmeye dair doğru çıkarımlar yapılması bakımından önemlidir. Çalışmanın sonuçlarına göre finansal tablolar sektördeki tüm taraflar için önemlidir. Finansal tablolar aracılığıyla işletmelerin ekonomik açıdan doğru kararlar vermesi beklenmektedir.

Bir işletmeye ait finansal tablolar sadece ekonomik durumu ortaya koymakla sınırlı değildir. Standartlar belirleme, değerler arasındaki ilişkileri inceleme, verileri kıyaslama gibi konular finansal tabloların işlevleri arasındadır. Finansal tablolar bir işletmenin gücüne dair fikir vermektedir ve bu yönüyle yatırımcıların üzerinde önemle durduğu konular arasındadır. Çalışmanın sonuçları finansal tabloların bir işletmenin durumunun yansımaları niteliği taşıdığını göstermektedir.

Covid-19 pandemi döneminde havacılık sektöründeki işletmelerin finansal göstergeleri normalin dışında seyretmiştir. Türkiye'de havacılık sektörünün ilk 2 firması

olan THY ve Pegasus Havayolu işletmelerinin finansal tablolarında yaşanan değişimler araştırılmış, covid-19'un işletmelerin finansal performansına büyük zarar verdiği sonucuna ulaşılmıştır.

THY için genel finansman durum grafiği incelenmesi ile birlikte covid-19 pandemi dönemi ile birlikte toplam özkaynaklarında düşüş yaşanmış, ancak bu düşüş sınırlı düzeyde kalmıştır. 2021 yılında kademeli açılmanın sonrasında THY'nin genel finansal durumundaki tüm verilerde büyük artışlar olmuştur. Milyon TL cinsinden açıklanan bu veriler aynı zamanda dolar kurundaki artış ile ilişkili olduğu için doğrudan finansal gelişimin büyük olduğu anlamına gelmemektedir. Nitekim yolcu verilerinin aynı dönemde paralel seyretmesi bunu desteklemektedir.

Pegasus Havayolu için genel finansman durumuna dair yapılan inceleme THY ile paralel sonuçları ortaya çıkarmıştır. Toplam varlık, toplam yükümlülük, toplam özkaynak bakımından covid-19 pandemi dönemi öncesi ve sonrasında büyük farklılıklar olduğu sonucuna varılmıştır.

Gelir tablosuna yönelik incelemede hasılat, satışların maliyeti, brüt kar/zarar, esas faaliyet karı/zararı, net kar verileri incelenmiştir. Covid-19 pandemi döneminin etkilerinin en yoğun olduğu 2020 yılında THY için karlılık verilerinin en dip noktaya ulaştığı sonucuna ulaşılmıştır. 2021 yılından itibaren gelir tablosu verilerinde iyileşmenin başladığı görülmüştür. 2020 yılında 47 milyar TL'ye ulaşan net kar verileri, covid-19 pandemi dönemi öncesindeki 4 milyar TL'ye göre büyük bir artışı desteklemektedir. Hasılatın yaklaşık 4 katına çıkmasına karşın karlılığın 10 kat artması finansal açıdan olumlu bir göstergedir.

Pegasus Havayolu için gelir verilerinin incelenmesi ile birlikte THY ile benzer durumun olduğu görülmüştür. 2019 yılında 1 milyar TL olan net karın 2022'de 7 milyar TL'ye ulaştığı, hasılatın da 11 milyar TL düzeyinden 42 milyar TL'ye ulaştığı sonucuna varılmıştır. Her iki işletme de covid-19 pandemi dönemi sonrasında gelirlerini önemli ölçüde artırmıştır.

Çalışmanın sonuçlarına göre covid-19 pandemi dönemi ile birlikte havayolu işletmeleri belirsizliklerin etkisiyle büyük bir finansal krizle karşı karşıya kalmıştır.

Türkiye'de THY ve Pegasus Havayolu işletmeleri, covid-19 sonrasında verilen destekler ile ayakta kalmasına karşın kapanmaların sona ermesinin ardından hızlı bir toparlanma eğilimi göstermiştir. Çalışmanın sonuçlarına göre THY ve Pegasus Havayolu işletmelerinin covid-19 pandemi dönemi öncesindeki ve sonrasındaki finansal performansları paralel seyretmiştir.

THY ve Pegasus Havayolu işletmelerinin covid-19 pandemi dönemi sonrasında karlılık değerlerinin arttığı çalışmanın sonuçları arasındadır. Çalışmanın sonuçları covid-19 pandemi döneminin etkilerinin atlatılmaya başlamasıyla finansal durumun her iki işletme için de iyileşme gösterdiğini ortaya koymaktadır. Bu sonuç eşliğinde aşağıdaki öneriler getirilmektedir:

*Havayolu sektörünün kendisine özgü yönleri dikkate alınmalıdır.

*Beklenmedik gelişmelere karşı hazırlıklı olacak şekilde planlar yapılmalı ve uygulamaya konmalıdır.

*Finansal tablolarda yer alan veriler dönemsel değişkenler dikkate alınarak değerlendirmeye alınmalıdır.

KAYNAKÇA

- Akça, M. (2020). Bölgesel kalkınmada havalimanı rolleri. *Doğu Anadolu Sosyal Bilimlerde Eğitim Dergisi*, 4(1), 27-39.
- Aksoy, C. ve Dursun, Ö.O. (2018). A general overview of the development of the çivil aviation sector in Türkiye. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 17(67), 1060-1076.
- Arslan, İ. ve Karagül, S. (2020). Küresel bir tehdit covid-19 salgını ve değişime yolculuk. *Üsküdar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 10, 1-36.
- Arslan, S. ve Kayıkcıoğlu, T. (2020). Finansal tablo analiz tekniklerinin serbest muhasebeci mali müşavirler tarafından kullanım düzeylerinin incelenmesi. *Vergi Raporu*, 244, 101-115.
- Atmaca, M. ve Çelenk, H. (2011). Uluslararası muhasebe ve finansal raporlama standartlarının finansal analize etkilerinin regresyon analizi ile ölçülmesine yönelik bir araştırma. *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, Ocak, 113-125.
- Bakırtaş, İ. ve Ozan, E.C. (2021). Covid-19'un ekonomik etkileri üzerine genel bir inceleme. *Aksaray Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 13(4), 59-74.
- Bekaroğlu, E. ve Yılmaz, T. (2020). Covid-19 ve psikolojik etkileri. *Nesne Psikoloji Dergisi*, 8(18), 573-584.
- Berberoğlu, G.Y. (2018). *Yeni uygulamalar kapsamında finansal tabloların kullanım düzeyi ile ilgili bir araştırma*. Yüksek Lisans Tezi, Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

- Budak, F. ve Korkmaz, Ş. (2020). Covid-19 pandemi sürecine yönelik genel bir değerlendirme Türkiye örneği. *Sosyal Araştırmalar ve Yönetim Dergisi*, 1, 62-79.
- Çevik, N.B. ve Arslan, H. (2021). İşe alım sürecinde sosyal medya faktörü. *Sosyal Beşeri ve İdari Bilimler Dergisi*, 4(3), 217-230.
- Çınar, M. (2022). Covid-19 pandemisi sürecinde dünyada şiddet ve göç. *Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi Dergisi*, 57(1), 83-104.
- Çırpın, B.K. ve Kurt, D. (2016). Havayolu taşımacılığında hizmet kalitesi ölçümü. *Journal of Transportation and Logistics*, 1(1), 83-98.
- Egesoy, H. (2021). Covid-19'un sportif performans üzerindeki etkileri. *Uluslararası Bozok Spor Bilimleri Dergisi*, 2(2), 203-208.
- Genç, M. ve Işıқтаş, S. (2022). Covid-19 pandemi sürecinin Türk havacılık sektörü çalışanlarına ve müşterilerine olan etkileri. *International Journal of Arts & Social Studies*, 5(8), 46-65.
- Gönen, S. ve Kutay, N. (2013). Finansal tablo kullanıcılarının karar almalarında TMS 10 raporlama döneminde sonraki olayların önemi. *Uluslararası Alanya İşletme Fakültesi Dergisi*, 5(3), 39-46.
- Göv, S.A. ve Erbay, N. (2021). The effects of the covid-19 pandemic on the aviation industry and strategies. *International European Journal of Managerial Research*, 5(9), 326-341.
- Güvemli, B., Yaz, D.A. ve Aydın, S. (2016). Mali tabloların çağdaşlaşması ve sürdürülebilirlik raporlamaları karşısında Türk muhasebe düşüncesindeki gelişmeler. *Muhasebe ve Finans Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 11, 169-196.

<https://borsaistanbul.com/tr/endeks/1/3/katilim> , Erişim Tarihi: 23.11.2023.

<https://investor.turkishairlines.com/documents/faaliyet-raporlari/yk-faaliyet-raporu-2q2023-tr.pdf> , Erişim Tarihi: 17.11.2023.

<https://investor.turkishairlines.com/documents/faaliyet-raporlari/yk-faaliyet-raporu-4q2021-tr-final.pdf> , Erişim Tarihi: 17.11.2023.

<https://investor.turkishairlines.com/tr/mali-ve-operasyonel-veriler/faaliyet-raporlari?page=2&year=-&term=-> , Erişim Tarihi: 25.11.2023.

<https://www.kap.org.tr/tr/kfif/4028e4a140f2ed720140f376bebb01a7> , Erişim Tarihi: 23.11.2023.

<https://www.kap.org.tr/tr/kfif/4028e4a2422d9a78014232e751bc22a4> , Erişim Tarihi: 23.11.2023.

<https://www.kap.org.tr/tr/sirket-finansal-bilgileri/4028e4a140f2ed720140f376bebb01a7> , Erişim Tarihi. 27.11.2023.

<https://www.kap.org.tr/tr/sirket-finansal-bilgileri/4028e4a2422d9a78014232e751bc22a4> , Erişim Tarihi. 27.11.2023.

https://www.pegasusyaticimciiliskileri.com/medium/image/31122021-yillik-faaliyet-raporu_1158/view.aspx , Erişim Tarihi: 17.11.2023.

<https://www.pegasusyaticimciiliskileri.com/tr/operasyonel-ve-finansal-veriler/faaliyet-raporlari> , Erişim Tarihi: 25.11.2023.

<https://www.pegasusyaticimciiliskileri.com/tr/pegasus-sirket-bilgileri/sermaye-ve-ortaklik-yapisi> , Erişim Tarihi: 17.11.2023.

Kalkın, G. (2021). Covid-19 ve havacılık sektörünün geleceği. *Journal of Aviation*, 5(1), 53-63.

Karadeniz, E. ve Aydın, C. (2023). Uluslararası havayolu yolcu taşımacılığı şirketlerinin finansal performansının oran analiziyle değerlendirilmesi. *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, 98, 87-108.

Kaval, H. (2021). Bir izahnamede yer alan proforma finansal bilgilerin düzenlenmesi. *Muhasebe ve Denetime Bakış Dergisi*, 64, 19-50.

- Kaya, M. (2022). *Covid-19 pandemisi ve diř hekimliği*. Bitirme Tezi, İstanbul Üniversitesi Diř Hekimlięi Fakóltesi.
- Kazançoğlu, İ. (2011). Havayolu firmalarında müşteri sadakatinin yaratılmasında kurum imajının ve algılanan hizmet kalitesinin etkisi. *Akdeniz Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakóltesi Dergisi*, 21, 130-158.
- Keleş, D. ve Özulucan, A. (2020). Havacılık işletmelerinde rasyo yöntemi ile finansal performans ölçümü. *İşletme Bilimi Dergisi*, 8(3), 503-534.
- Köse, Y. (2021). Havacılık sektöründe spesifik finansal oranlar. *Finansal Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi*, 13(25), 623-636.
- Kurnaz, A. (2021). The impact of the covid-19 pandemic on communication studies. *Journal of Selçuk Communication*, 14(4), 1521-1545.
- Macit, D. ve Macit, A. (2017). Türkiye'de sivil havacılık sektöründe istihdamın mevcut durumu, sorunları ve sorunların çözümüne yönelik öneriler. *Journal of Emerging Economies and Policy*, 2(2), 74-85.
- Marangoz, M. ve Özen, E.K. (2021). Covid-19 pandemi sürecinin farklı alanlarda dijitalleşmeye etkileri. *Hitit Ekonomi ve Politika Dergisi*, 1(1), 54-68.
- Melas, D. ve Melasova, K. (2020). The early impact of the covid-19 pandemic on the aviation industry. *Acta Avionica*, 22(1), 38-44.
- Osadchy, E.A., Akhmetshin, E.M., Amirova, E.F., Bochkareva, T.N., Gazizyanova, Y.Y. ve Yumashev, A.V. (2018). Financial statements of a company as an information base for decision-making in a transforming economy. *European Research Studies Journal*, 21(2), 339-350.
- Önce, S. (2013). *Finansal tablolar analizi*. Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakóltesi Yayınları, Eskişehir.
- Örerler, E.O. (2005). Finansal değerlendirme açısından finansal tabloların şeffaflığı. *Muhasebe ve Denetim Bakış Dergisi*, Mayıs, 1-8.

- Polatoğlu, İ., Öner, T.Ö., Dalman, İ. ve Özdoğan, S. (2023). Covid-19 in early 2023. *Med Comm Wiley Journal*, 4, 1-28.
- Sarı kale, H. ve İ lter, B. (2018). Finansal analiz sürecindeki temel mali tablo düzeltmelerinin oran analizine etkileri. *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 20(1), 165-184.
- Savunma Teknolojileri Mühendislik, <https://www.stm.com.tr/tr/medya/raporlar> , Erişim Tarihi: 18.11.2023.
- Sucu, M. (2021). Covid-19 salgını döneminde havacılık sektöründe kriz yönetimi. *İşletme Araştırmaları Dergisi*, 13(3), 2863-2884.
- Şahin, O.N. (2022). Covid-19'un ekonomik ve finansal etkileri. *Uluslararası Muhasebe ve Finansa Araştırmaları Dergisi*, 4(1), 62-89.
- Şen, G. ve Bütün, E. (2021). Covid-19 salgınının havacılık sektörüne etkisi. *Journal of Aviation Research*, 3(1), 106-127.
- Taşkın, E. ve Durmaz, Y. (2012). *Lojistik faaliyetler*, Detay Yayıncılık, Ankara.
- Tosunoğlu, Ş. ve Kasal, S. (2020). Covid-19 salgını ve sağlıklı küresel ekonomi için politika uygulamaları. *Anadolu Üniversitesi İktisat Fakültesi Dergisi*, 2(1), 35-49.
- Tunalı, R.E. (2022). Impacts of the covid-19 outbreak on the aviation industry. *İktisat İşletme ve Uluslararası İlişkiler Dergisi*, 1(1), 88-116.
- Yağız, M.G. (2021). Sivil havacılık sektörünün dijital dönüşümü bağlamında uluslararası pazarlama ve inovasyon. *Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 5(21), 185-210.
- Yurtsever, M. (2020). Covid-19 pandemisinin çevre üzerindeki erken dönem etkileri. *Uludağ Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Dergisi*, 25(3), 1611-1636.