

2018 Yılında Ortada Kâr mı Var, Yoksa Zarar mı?: Türk Hava Yolları Vak'ası

What is The Annual Result of 2018: Income or Loss? The Case of Turkish Airlines

Burcu Adiloğlu¹ , Göksel Yücel² 

¹Doç. Dr., ²Prof. Dr., İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi, Muhasebe Anabilim Dalı, İstanbul, Türkiye

ORCID: B.A 0000-0001-9680-1408; G.Y. 0000-0003-1940-8789

ÖZ

Kamuyu Aydınlatma Platformu (KAP), 2019 yılının Mart ayında Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığının Kurumlar Vergisi Geçici Beyannamesini Web sayfasında yayınlamıştır. Maliye'ye yönelik bu bildirimde 8 milyar Türk Lirasına yakın bir zarar yer almaktadır. Kısa sürede bu sonuç şirket hakkında olumsuz yorumlarla sosyal medyada paylaşılmaya başlanmıştır. Şirketin UFRS esaslı finansal tabloları ise bir süre sonra şirket Web sayfasında ve KAP'ta paylaşılmıştır. Burada ise şirket UFRS'ye göre 4 milyar Türk Lirası kâr bildirmektedir. Bu farklı sonuçların neden olduğu kargaşa sosyal medyada ve hatta diğer medya ortamlarında ele alınmaya başlamıştır. Vak'ada bu durum üç eski arkadaşın yer aldığı bir senaryoda, Türk Hava Yollarının kullandığı fonksiyonel para konusu da ele alınarak tartışılmaktadır. Senaryo rahat okunması için biraz değiştirilmiş olmakla birlikte, özünde yaşanmıştır.

Anahtar kelimeler: Türk Hava Yolları, Mali kâr (zarar), UFRS kârı (zararı), Fonksiyonel para

ABSTRACT

At the beginning of March 2019, the Public Disclosure Platform (of Turkey-PDP) disclosed the Provisional Corporate Tax Return of Turkish Airlines for the year 2018, on its Website. In this tax purposed statement, there was a loss of about 8 billion Turkish Liras. This result was widely discussed on social media, as was the the poor performance of the company's management. Shortly after that the company disclosed its IFRS based statements, and do PDP. According to IFRS Turkish Airlines had an income about 4 billion Turkish Liras. This discrepancy was also discussed not only on social platforms, but also on television programs. In this case, these results are discussed between old classmates including the functional currency concept. With the aim to make the text more reader friendly, some changes have been made in the case scenario, but most of the discussions were actual discussions which took place.

Keywords: Turkish Airlines, Taxable income (loss), IFRS income (loss), Functional currency

Şirket Hakkında

Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı 1933 yılında Havayolları Devlet İşletme İdaresi adıyla Milli Savunma Bakanlığına bağlı olarak kurulmuş, iki yıl sonra Bayındırlık Bakanlığına bağlanmıştır. 1938 yılında bu kez Ulaştırma Bakanlığına aktarılmış ve adı Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü olmuştur. 1955 yılında ise anonim şirket haline dönüştürülmesine yönelik yasal düzenleme yapılmış ve 1 Mart 1956 yılında faaliyete geçmiştir. Kuruluşunda büyük ortak Hazine Müsteşarlığı iken Anonim Ortaklık statüsü gereği az sayıda özel sektör katılımı da vardı.

Başvuru/Submitted: 09.07.2019 **Kabul/Accepted:** 22.07.2019



Sorumlu yazar/Corresponding author: Burcu Adiloğlu / adiloglu@istanbul.edu.tr

Atıf/Citation: Adiloglu, B. ve Yucel, G. (2019). 2018 yılında ortada kâr mı var, yoksa zarar mı?: Türk Hava Yolları vak'ası. *Muhasebe Enstitüsü Dergisi - Journal of Accounting Institute*, 61, 103-112. <https://doi.org/10.26650/MED.2019589139>

2005 yılında sermaye yapısı yeniden değişmiş, hisselerin % 50,88'i Borsa İstanbul'da (başlangıçta İMKB) halka arz edilir duruma gelmiştir. Halen geri kalan %49,12'lik kısım Türkiye Varlık Fonu'na aittir. Şirketin kayıtlı sermaye tavanı 5 milyar TL olup, şirket bu tavanı kullanmamış olup, 31.12.2018 tarihi itibarıyla 1.380.000.000 TL ödenmiş sermayeye sahiptir. 2018 sonu itibarıyla 15 adet bağlı veya müşterek yönetime tabii ortaklığa sahiptir.

1933 yılında 5 mütevacı uçakla çıktığı yolculuk 31.1.2018 itibarıyla 332 uçakla devam etmektedir. Uçakların ağırlığını oluşturduğu sabit kıymetlerin büyüklüğü nedeniyle, ülkenin en yüksek aktif toplamına sahip şirkettir. İlk yurtdışı seferini 1947 yılında Atina'ya yapan THY, bugün 124 ülkede 311 şehre uçarak Dünya'da en fazla noktaya uçuş yapan havayolu özelliği taşımaktadır. Uçak sayısı ve sunduğu koltuk sayısı itibarıyla Dünya'nın ilk on havayolu şirketi arasındadır. 2018 yılında taşıdığı yolcu sayısı bir önceki yıla göre yüzde 9,5 artışla 75 milyon kişiye ulaşmıştır.

Ülkenin bayrak taşıyıcı havayolu olan THY, Avrupa basketbolunun en önemli yarışması olan Euroleague'e ismini vermesinin yanı sıra, diğer sportif ve sosyal girişimleriyle marka çalışmalarını da üst düzeye taşımaktadır.

Ülkenin en önde gelen şirketlerinden olması nedeniyle faaliyet sonuçları kamuoyunda ilgi ile izlenmektedir.

Üç Arkadaşın Sohbeti:

Nizami Ondalıkoglu, Şahin Yılmazbayhan ve Osman Dehrioglu çocukluklarından beri birbirlerinden kopmamış üç yatılı okul arkadaşı idiler. Nizami Bey yıllarca Amerika Birleşik Devletleri'nde büyük bir havayolu şirketinde görev yapmış, on yıl kadar önce Güney Amerika'da bir ülkede şirketin ülke müdürlüğüne tayin edilmiş, kısa bir süre önce de emekliye ayrılmış, Bodrum'a yerleşmişti. Şahin Yılmazbayhan ise Avrupa ve Türkiye'de uluslararası bir muhasebe firmasının üst düzeyinde görev yapmış, ancak daha çalışabilecek enerjisi olmasına rağmen görevinden ayrılmış ve o da Bodrum'a taşınmıştı. Üçüncü kişi olan Osman Dehrioglu ise uzun yıllar büyük kulüplerde voleybol oynamış, sonra ticaretle uğraşmış, sonunda o da organik tarım ile uğraşmak için aynı ilçeye göç etmişti. Sporculuk yıllarında öğrenciliğini biraz uzatmış olmakla beraber iktisat eğitimini tamamlamış olan Osman Bey, iktisadi ve mali konulardan sohbet etmeyi çok severdi.. Sosyal medya ortamında da çokça haberleşen üç arkadaş 2019 yılının Mart ayında bir akşamüstü sohbeti için yine bir araya gelmişlerdi.

Biraz havadan sudan söz ettikten sonra Nizami Bey, arkadaşı Osman'a sordu: *"Geçen gün Türk Hava Yolları'nın 2018 yılında 7 milyar Türk Lirasının üstünde, hatta 8 milyar zarar ettiğini yazmışsın. Hatta şirketi de acımasızca eleştirmişsin. Nereden buldun bu bilgiyi? Yıllarca havayolları yöneticiliği yaptığın için, konu ilgimi çekti. Çünkü THY son yıllarda yaptığı atılımlarla önemli bir Dünya şirketi olma yolunda..."*

"Nereden olacak, Kamuyu Aydınlatma Platformundan... Telefonumda hala kayıtlı.." dedi Osman Bey ve bulduğu resmi arkadaşına tekrar gösterdi. (Ek 1)

Ek 1






GEÇİCİ VERGİ BEYANNAMESİ
(Kurumlar Vergisi Mükellefleri İçin)

1032

BÜYÜK MÜK. VD. B VD VERGİ DAİRESİ MÜDÖRLÜĞÜ	DÖNEM TİPİ Geçici Vergi Dönemi (Normal Dönem)	Yılı Dönem	2018 4. Dönem
Onay Zamanı : 18.02.2019 - 17:03:43			

Vergi Kimlik Numarası	8760047464		
E-Posta Adresi	ZEKERIYADEMIR@THY.COM		
Ticaret Sicil No	75184	İrtibat Tel No	212 4636480
Soyadı (Unvanı)	TÜRK HAVA YOLLARI A.O.		
Adı (Unvanın Devamı)			

Ticari Bilanço Karı	0,00
Ticari Bilanço Zararı	8.115.218.355,00
Kanunen Kabul Edilmeyen Gider	491.169.332,00

ZARAR OLSA DAHI İNDİRİLECEK İSTİSNA VE İNDİRİMLER		
Türü	Açıklama	Tutarı
İştirak Kazançları (K.V.K Mad. 5/1-a)/(Diğer)	THY OPET AS VE TGS AS	150.087.475,00
Diğer İndirimler ve İstisnalar	2018 YILI İÇİN PERSONELE	54.566.968,00
	ZARAR	KAR
Zarar Olsa Dahı İndirilecek İstisna ve İndirimler	204.654.443,00	491.169.332,00
Kar ve İliveler Toplamı		491.169.332,00
Zarar ve İndirimler Toplamı	8.319.872.798,00	
Zarar	7.828.703.466,00	
Kar		0,00
Mahsup Edilecek Geçmiş Yıl Zararları	10.196.238.390,00	
İndirime Esas Tutar		0,00
Toplam		0,00
Dönem Zararı		7.828.703.466,00
İşletmeden Çekilen Enflasyon Düzeltmesi Farkları		0,00
Safi Geçici Vergi Matrahı		0,00
KVK'nın 32/A Mad. Kapsamında İndirimli Kurumlar Vergisine (Geçici Vergiye) Tabi Matrah		0,00
KVK'nın 32/A Mad. Kapsamında İndirimli Kurumlar Vergisi (Geçici Vergi) Oranı		0,000000

“Başarılıyız diyorlar, ama sonuç ortada..” diye tamamladı Osman Bey. Nizami Bey ise “Hayret ettim... Çok garip geldi bana.” diyerek cevapladı. O ana kadar, konuşmaya katılmak konusunda isteksiz olan Şahin Bey, dayanamayıp “Yahu Osman, karışma şu işlere. Sen organik tarımınla uğraş. Yalan yanlış bilgiler paylaşma. Senin zarar dediğin, eskiden çok

kullandığımız tabirle mali zarar, yani Maliye'ye bildirilen rakam. Bunun şirketin performansı ile ilgisi yok. Nereden bulursun bunları..." Osman Bey kızdı: "Şahin, senin gibi yıllarca bu işlerle uğraşmadım. Ama ben de ticari kâr nedir, mali kâr nedir, bilirim. Hem üniversitede bu konuları okudum, hem de yıllarca ticaret ile uğraşırken vergi beyannamesi verdim. Bak, senin dediğini esas alırsak ticari zarar daha da fazla, 8 milyarın üstünde..." Resimde altı çizili, üstteki rakamı gösterdi: Ticari Bilanço Zararı: 8.115.218.355,00 TL.

"O da değil, şirketin performansı.. O başka bir rakam, ama şirketin sonucu o rakam da değil..." dedi Şahin Bey. Osman Bey, arkadaşına "Yıllarca bu işlerle uğraştın, sadece ukalalık öğrenmişsin.. O değil, bu değil, sana da rakam beğendiremiyoruz.." Üçü de ilerlemiş yaşlarına rağmen çocukluktan bu yana beraber büyümüş olmanın rahatlığı ile konuşuyorlardı.

Nizami Bey de şaşırmişti, "Peki gerçek nedir Şahin?" diye sordu. Şahin Bey, biraz da bıkkınlıkla, "Yahu ben işlerden bıktım, buralara kaçtım. Yine bana kurcalatıyorsunuz bu konuları... Siz hiç UFRS diye bir şey duydunuz mu? Onu duymanız da yetmez... Fonksiyonel para diye bir şey duydunuz mu? Türk Hava Yollarının para biriminin ABD doları olduğunu biliyor musunuz?" Nizami Bey, "Biz bizim şirkette uygulamıyorduk. Ama biraz duymuştum IFRS'i (UFRS). Biz Amerikan standartları kullanırdık, US GAAP diye bilinen." Osman Bey de, "Ne demek fonksiyonel para? Bir de bu kısaltmalar neyin nesini? Ayrıca tabii ki, THY Dünya kendini tanıtmak için tablolarını dolara da çevirebilir... Üff, şimdi kötü olacak. 7 milyar liranın üstündeki zarar kaç dolar yapar?" Şahin Bey, "İyi, bir de dolara çevirip paylaş o zararı sosyal medyada.. Bir o eksikti. Yahu, başkası anlatsın diye hazırlanan, örneğin dolara çevrilen tablolardan bahsetmiyorum. O İngilizce'si ile 'reporting currency'. Benim dediğim başka."

"O zaman şu işin aslını anlatsana bize Şahin.." dedi Nizami Bey. Şahin Bey, "Başka zaman. Mesela yarın buluşalım, benim işim yok. Şimdi bunun arazisine gidip (Osman Bey'i işaret etti), bana gezen tavuk çiftliği yapabilecek küçük bir alan var mı, ona bakacağız. Hem ben de bu arada Internet'ten size bazı şeyler indirir, yanına alırım. Yarın konuşuruz. Sizlerin kafası karışmışsa, başkalarının hali ne olur, bilemiyorum" dedi. Ertesi gün buluşmak üzere ayrıldılar.

Ertesi Gün

Akşamüstü aynı çay bahçesinde buluştuklarında, Şahin Bey hazırlıklı gelmişti. Elinde bir takım bilgisayar çıktıları vardı. "Osman Bey, lütfen yakınım oturunuz.." diye takıldı arkadaşına. Şahin Bey, meslek hayatı sırasında yarı zamanlı olarak da bazı üniversitelerde ders vermişti. Oradan kalan alışkanlıkları ile ders verir gibi anlatmaya başladı. Nizami Bey de dikkat kesilmişti.

"Öncelikle bir şirketin amacının ne olduğunu konuşmakla başlayalım. Çoğu kişi 'kâr etmek' diye cevaplar. İlk bakışta doğru gibi gelir, ama daha sonra uzun süreli kârlılık, şirket piyasa değerinin en yükseğe çıkartılması, sürdürülebilirlik gibi kavramlara geçilebilir. Doğrudur da.. Ama kamuoyu için bence en önemli kavram kârdır. Herkes geçmişte de o rakamı konuşurdu, gelecekte de onu konuşacaktır. Bir şirketin, hele kamuya mal olmuş bir şirketin, toplumda bıraktığı en önemli etki 'kâr' rakamıdır. Bunu biraz da toplumbilimciler incelemelidirler. Ama bakın biz bile burada 'kâr' rakamını konuşuyoruz. Şimdi gelelim en önemli meseleye... Kâr, öyle hassa terazide ölçülmüş bir rakam filan değildir. Aslında belki de kârın en doğru ölçümü bir şirketin piyasa değerinde yılbaşından yılsonuna meydana gelen artış biçiminde olabilir. Ancak bu kez de piyasa değerinin ölçülmesi başka sorunlar getirir. Bu nedenle biz de muhasebenin hesapladığı kâr rakamını kullanırız. "

"Amma uzattın yahu, ben hangi rakamla konuştum sanki?" diye araya girdi Osman Bey. Şahin Bey, "Sen sussana biraz, okulda da böyleydin zaten, dinlemeye devam et." dedi ve konuşmasını sürdürdü. "Kâr ile ilgilenen otoritelerin başında bir ülkenin maliyesi gelir. Vergi amaçları için. Şimdi senin bulduğun rakamları alt alta yazalım.

Dönem zararı: 7.828.703.466,00 TL

Ticari Bilanço Zararı: 8.115.218.355,00 TL

Bunun ikisi de THY performansını göstermez. Öncelikle Ticari bilanço zararı denilen rakam Vergi Usul Kanunu hükümlerine

göre tutulan defterlerde hesaplanmış rakamdır. Ancak bunun içinde VUK çerçevesinde bir gider olarak indirimine konu teşkil etmeyen, oradaki ifade ile 491 milyon TL ‘Kanunen Kabul Edilmeyen Gider’ var. Yani bunlar şirket gideridir ama, vergi mevzuatı vergilendirilmede indirilebilecek bir gider olarak görmez bunları. THY’de bunlar nedir, bu kadarlık bilgi ile çözemem. Ama söz gelimi vergi cezaları buna örnek olabilir. Ya da trafik cezası..”

“Hatalı sollama nedeniyle uçaklara kesilen cezalar mı yani?” diye şakalaştı Osman Bey.

“Sus ve dinlemeye devam et. Ne bileyim ayrıntısını... Bu 491 milyon TL ticari bilanço zararından düşülmüş. Kâr çıksaydı eklenecekti, pek tabii.. Ayrıca mükerrer vergilemeyi önlemek için THY’nin iştiraklerinden sağlanan kazançlar da kârda düşülecektir. Burada zarar olduğu için eklenmiş. Sonuç vergilendirilecek rakam, ki zarar olduğu için vergilendirme olmayacağı tabiidir, 7,8 milyar TL. Anlatabildim mi?” Şahin Bey’in bu açıklamalarına Nizami Bey de müdahale etti. “Osman da farklı şeyler söylemedi ki ama..” diyerek arkadaşını savundu.

“Durun, daha yeni başladım.” diyerek devam etti Şahin Bey. “Bir ülkenin vergi mevzuatı, değişik nedenlerle, şirket gerçeklerini farklı biçimde ölçebilir. Bunların başında gelen bir tanesi, yatırım teşviki olması için sabit kıymetler ilk yıl hangi gün alırsa alınsın, şirkete tam yıllık amortisman gideri hesaplama imkanı verilmesidir. 1949 yılından beri böyledir. 1994’te kaldırılmış, ama tepkiler üzerine hemen geri gelmişti bu hüküm.” “Yok canım dedi” Osman Bey, “ben ticaret yaparken bu avantajdan yararlanmak istedim, binek otomobil aldım Aralık ayında, saymadılar...” “Sen de gidip istisna olanı bulmuşsun, uyanık Osman” diye güldü Şahin Bey.

“Şimdi, Türk Hava Yollarının hemen her yıl çok sayıda uçak aldığını dikkate alırsanız, amortisman giderinin büyüklüğünü hayal edebilirsiniz. Bitmedi, Maliyemiz sabit kıymetler için amortisman ömürleri belirlemiştir. Çoğunlukla gerçekçi sürelerdir. Ama uçaklar için belirlenen ekonomik ömür sadece 6 yıldır, sonra 2010’ların başında 10 yıla çıkarıldı.” Bu noktada Nizami Bey hemen devreye girdi. “Olur mu, bir uçağın ekonomik ömrü su içinde 20-30 yıldır. Bu işi de ben bilirim..” Şahin Bey devam etti, “Tamam işte bu hava taşımacılığı sektörüne bir özel teşviiktir. Bu gibi teşvikler birçok ülkede vardır. Ama bitmedi, bir de tam tersi var. Vergi mevzuatı bazı şirket giderlerini de caydırma amaçlı olarak gider kabul etmeyebilir. Söz gelimi, vergi cezaları. Yine bitmedi, teşvik veya caydırma amaçlı farklılıkların yanı sıra mevzuatın güncellikten uzak kalmış olması nedeniyle de farklılık olabilir. Söz gelimi geçmişte Türkiye’de yıllarca büyük ölçekli enflasyon yaşanmasına rağmen, vergi mevzuatında uzun yıllar kapsamlı bir düzenleme yapılmamıştı. Ya da kıdem tazminatlarının ancak fiilen ödenmesi öncesinde yıllık gider olarak kabul edilmemesi daha güncel bir örnek olabilir. Özetle, teşvik, caydırma ve güncellikten uzak kalmış hükümler nedeniyle vergi mevzuatı tabloları sadece vergilendirme amacıyla kullanılabilir. Şirket performansı ölçmekte değil...”

Bu noktada Osman Bey biraz da suçlu biçimde “İyi de, ben bu bilgiyi Kamuyu Aydınlatma Platformunda bulan birinden paylaşmıştım.” dedi.

“Kamuyu Aydınlatma Platformu şirketin Maliye’ye verdiği bilgiyi yayımlayarak bence kafa karışıklığı yaratmış. Asıl paylaşılması gereken şirketin gelir ve giderlerini gerçekçi biçimde ölçmeye çalışan standartlara göre hazırlanan tabloyu paylaşmasıydı. Bunu da yayınlar mutlaka, ama geç kalmış... Her neyse, ben şirketin Web sayfasından bu bilgileri buldum. Uluslararası Finansal Raporlama Standartlarına göre hazırlanan tablo burada. Bizdeki adıyla Türkiye Muhasebe Standartları. Bunların amacı gelir ve giderlerini gerçekçi biçimde ölçmektir. Kamuya açıklanması esas açıklanması gereken budur. Görüldüğü gibi, dönem kârı, ki orada ‘sürdürülen faaliyetler dönem kârı’ olarak yer alıyor. 4 milyar Türk Lirasının biraz üstünde. Sonuç: THY 2018 yılında en iyi ölçüm olduğunu kabul ettiğimiz UFRS’ye göre 4 milyar TL kâr etmiştir. (Ek 2) Ortada zarar filan yoktur. UFRS vergi mevzuatından farklı ölçer gelir ve giderleri. Sonuçları gerçekçi ölçebilmektir amaç, söz gelimi önemli farklılıkların başında gelen amortisman konusunda kalkıp da yıl ortasında alınan uçağa tam yıllık amortisman gideri hesaplanmaz. Keza amortisman ömürlerini şirket yönetimi belirler. Sorarsınız diye baktım. UFRS’ye göre THY, uçak gövde ve motorlarına ekonomik ömür 25 yıl biçiminde belirlenmiş. Sadece amortismanların etkisi nedeniyle ortada vergilendirilecek bir kârın kalmaması gayet doğaldır. Uçak fiyatlarının yüksekliğini en iyi Nizami bilir aramızda..”

Ek 2

TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI VE BAĞLI ORTAKLIKLARI

31 Aralık 2018 Tarihinde Sona Eren Hesap Dönemine Ait

Konsolide Kar veya Zarar ve Diğer Kapsamlı Gelir Tablosu

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

	Dipnot Referansları	Bağımsız	Bağımsız
		Denetimden Geçmiş	Denetimden Geçmiş
		1 Ocak - 31 Aralık 2018	1 Ocak - 31 Aralık 2017
<u>KAR VEYA ZARAR KISMI</u>			
Hasılat	26	62.853	39.779
Satışların Maliyeti (-)	27	(49.284)	(31.943)
BRÜT KAR		13.569	7.836
Genel Yönetim Giderleri (-)	28	(1.238)	(1.002)
Pazarlama ve Satış Giderleri (-)	28	(6.185)	(4.101)
Esas Faaliyetlerden Diğer Gelirler	29	808	961
Esas Faaliyetlerden Diğer Giderler (-)	29	(762)	(126)
ESAS FAALİYET KARI		6.192	3.568
Yatırım Faaliyetlerinden Gelirler	30	493	640
Yatırım Faaliyetlerinden Giderler (-)	30	(7)	(5)
Özkaynak Yöntemiyle Değerlenen Yatırımların Karlarından Paylar	3	656	357
FİNANSMAN GELİRİ ÖNCESİ FAALİYET KARI		7.334	4.560
Finansman Gelirleri	31	753	204
Finansman Giderleri (-)	31	(2.853)	(3.951)
SÜRDÜRÜLEN FAALİYETLER VERGİ ÖNCESİ KARI		5.234	813
Sürdürülen Faaliyetler Vergi Gideri		(1.189)	(174)
Dönem Vergi Gideri	32	(182)	(179)
Ertelenmiş Vergi Gideri	32	(1.007)	5
SÜRDÜRÜLEN FAALİYETLER DÖNEM KARI		4.045	639
DÖNEM KARININ DAĞILIMI			
<u>DİĞER KAPSAMLI GELİRLER</u>			
Kar veya Zararda Yeniden Sınıflandırılacaklar		7.246	1.651
Yabancı Para Çevrim Farkları		7.516	1.486
Gerçeğe Uygun Değer Farkı Diğer Kapsamlı Gelire Yansıtılan Finansal Varlıklardan (Kayıplar)/Kazançlar		(50)	4
Gerçeğe Uygun Değer Farkı Diğer Kapsamlı Gelire Yansıtılan Finansal Varlıklara İlişkin Diğer Kapsamlı Gelir, Vergi Etkisi		10	(1)
Nakit Akış Riskinden Korunma Kazançları/(Kayıpları)		(326)	250
Özkaynak Yöntemiyle Değerlenen Yatırımların Nakit Akış Riskinden Korunma Kazançları/(Kayıpları)		8	(41)
Nakit Akış Riskinden Korunmaya İlişkin Vergi (Gideri)/Geliri		88	(47)
Kar veya Zararda Yeniden Sınıflandırılmayacaklar Tanımlanmış Emeklilik Planlarındaki Aktüeryal (Kayıplar)/Kazançlar		(129)	(18)
(Kayıplar)/Kazançlar		(161)	(23)
Diğer Kapsamlı Gelirlere İlişkin Vergi Geliri/(Gideri)		32	5
DİĞER KAPSAMLI GELİR		7.117	1.633
TOPLAM KAPSAMLI GELİR		11.162	2.272
Pay Başına Kar (Kr)	33	2,93	0,46
Sulandırılmış Pay Başına Kar (Kr)	33	2,93	0,46

Nizami Bey, arkadaşı Şahin'e dönerek "Şimdi oldu, o zaman bizim Osman anlamadan paylaşıp, olumsuz izlenim yaratmış şirket hakkında. Ancak sen dün bize fonksiyonel para filan diye de birşeyler söyledin, o ne iştir?" Şahin Bey, bıkkın bir ifade ile "Kurtuluş yok, şimdi onu dinleyin. Ama Osman çay ısmarlasın birer tane daha..." dedi.

Türk Hava Yollarının Para Birimi

Çaylar geldiğinde Şahin Bey yeniden konuşmaya başladı. "Hepimiz okul yıllarında muhasebe dersleri aldığımızda, hocalarımız bize muhasebede ölçü biriminin para olduğunu söyledi. Ama hiçbirimizin aklına 'hangi para' diye sormak gelmemiştir. Herkes bulunduğu ülkenin para birimini hayal etmiştir herhalde. Halbuki bulunduğunuz ülkenin para birimi sizin gerçeklerinizi yansıtmayabilir. Örnek vereyim, Dünya'nın üçürcü bir yerindeki bir ülkede görevlendirildiniz. Maaşınız dolarla ödeniyor, bir otelde kalıp, yeme içme dahil ücreti dolar ile ödüyorsunuz. Arabanızı, benzininizi size oraya gönderen kuruluş sağlıyor. Özetle ülkenin parası ile temasınız son derece sınırlı bazı küçük harcamalarda kalıyor. O ülkenin parasının dolara karşı değer kaybettiğini düşünün, cebinizdeki dolarlar o ülkenin parasına göre değer kazanıyor başka bir ifade ile... Şimdi siz kâr mı ediyorsunuz, tabii ki hayır.. Çünkü sizin için asıl olan, yani fonksiyonel para 'dolar'. Hatta cebinizde bir miktar o ülkenin parasından varsa, daha az dolar alabileceğiniz için zarara uğruyorsunuz. Bu konuda doksanlı yıllarda ülkemizde karşılaşılan bir durumdan bahsedeyim. Bir yabancı yatırımcı dolar getirerek şirket kuruyor. Parayı dolar olarak bankaya yatırıyor. Bir iş yapmadan takvim yılı bitiyor. Ortada bir faaliyet dahi yok. Ne kâr var, ne de zarar. Ama ülkemizin parası ile bakınca, kurlar yukarıya seyrettiği için bu kişinin şirketi kur farkı kârı elde etmiş gözüküyor ve bunun üstünden de Maliye vergi isteyince tasını tarağını toplayıp ülkesine geri dönüyor. Aynıyla vakidir."

"Ben de biliyorum böyle bir vak'a" dedi Osman Bey.

"Tamam işte, esas olan bir şirketin para biriminin o ülkenin değil, bulunduğu ekonomik çevrenin para birimi olmasıdır. Yoksa sonuçları yanlış ölçersiniz. UFRS'nin bu konuda düzenlemesi de vardır. Ekonomik çevrenin para birimi, yani şirketin ağırlıklı olarak kullandığı para birisi esastır. Standartların Türkçe tercümesinde 'geçerli para birimi' terimi kullanılmıştır. Türk Hava Yolları da Türk Lirasının performansını doğru ölçmediği düşüncesiyle para birimini ABD doları olarak belirlemiştir. Hem de 2011 yılında. Dün akşam onu da buldum. Alın okuyun. Mali tablo politikalarının başında yazılı hem de.. " diyerek, akşam bulduğu anlaşılabilir elindeki dokümanı arkadaşlarına uzattı (Ek 3) Şahin Bey ve ekledi. "Şaşırtıcı gelecek size ama Türk Lirası THY için yabancı paradır, aynı Avro veya Japon Yeni gibi.."

Ek 3

Geçerli para birimi değişikliği

Şirket son yıllarda yaptığı yatırımlarla filosundaki uçak sayısını ve uçuş noktalarını önemli bir biçimde arttırmıştır. Ayrıca filoya katılan geniş gövdeli uçakların sayısındaki artışla birlikte, yurt dışından yurt dışına transit yolcu gelirlerinin toplam gelirler içerisindeki payı da artmıştır. Şirket'in uçuş ağının görece sınırlı bir coğrafi alandan küresel alana dönüşmesi ve İstanbul'u önemli bir uluslararası uçuş merkezi yapmaya yönelik stratejisi kapsamında, rekabet/faaliyet içinde bulunduğu coğrafyaların genişlemesi sebebiyle, TL'nin rekabet/faaliyet unsurları açısından, Şirket'in bulunduğu temel ekonomik çevreyi yansıtmaktaki etkisi azalmıştır. Şirket yönetimi, ABD Doları'nın mevcut Şirket faaliyetlerine olan etkisini değerlendirmiş ve geçerli para birimini TL'den ABD Doları'na değiştirmeye karar vermiştir.

Geçerli para birimi değişikliğine ilişkin altyapı çalışmaları 2011 yılının son çeyreğinde gerçekleştirilmiştir. Yapılan çalışmaların sonuçları ve geçerli para birimi değişikliğinin uygulanması tekniği dikkate alındığında, Şirket'in ekonomik ortam ve faaliyetlerindeki değişimin bir anda değil, bir zaman zarfı içinde gerçekleşmiş olması ve 31 Aralık 2010 tarihi itibarıyla Türk Lirası finansal tabloların ABD Doları tarihi maliyet esasına göre hazırlanmış finansal tablolara tutarsal olarak çok yakın olması da dikkate alınarak, Şirket yönetimi geçerli para birimi değişikliğinin 2011 yılı başından itibaren uygulanmasının daha uygun olacağını değerlendirmiş ve Şirket'in geçerli para birimini 1 Ocak 2011 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere ABD Doları olarak belirlemiştir. TL ise Grup'un sunum para birimi olarak kalacaktır.

"Bir yaşıma daha girdim. Yani THY'nin para birimi dolar ise, defterlerini hangi para ile tutuyor" diye sordu Osman Bey. "Özel bir izni yoksa, ki sanmıyorum, Türkiye'de defterler Türk Lirası ile ve vergi mevzuatına uygun tutulmak zorundadır. Bunun sonunda senin bizi burada konuşturan meşhur tablon ortaya çıkar. Detaylarını bilemem, görüşmek gerekir. Ama bunlar önce UFRS'ye çevrilir, TL olarak, daha sonra fonksiyonel para olan dolara.. " Bu noktada artık tüm dikkatini vermiş olan Nizami Bey sordu: "Yani UFRS'ye uygun, ama vergi mevzuatından farklı, ama TL ve gerçeği yine yansıtmıyor. Doğru mu anladım?" "Evet" dedi Şahin Bey, "öyle olduğunu sanıyorum. Ama bu tablo gün ışığına çıkmaz, hemen fonksiyonel paraya dönüştürülür. Şimdi teknoloji yüksek olduğu için UFRS dönüştürmesini doğrudan dolarla da yapıyor ve

böyle bir tablo elde etmiyor da olabilirler. Dediğim gibi, görüşmek lazım. Ama sonuçta ortaya UFRS'ye uygun fonksiyonel tablo çıkar. Para birimi dolardır.”

Osman Bey bu konularda biraz bilgisiz olduğunu kabul ederek öğrenmek için sordu: “Peki UFRS ve TL olan tabloda zarar gözüktüğü varsayalım, dolara çevirince kâra dönüşebilir mi, kur değişimlerine bağlı olarak, ya da tersi olabilir mi?” “Tabii ki olabilir, örneğin TL tablo kâr gösteriyorken, fonksiyonel (dolar) zarar olabilir.”

“Peki” dedi Nizami Bey, “senin bize getirdiğin UFRS diye belirttiğin tablo TL, bu ne oluyor?” “Şimdi,” dedi Şahin Bey, “bir sonraki aşamaya geçtik. Varsayınız ki dolar olarak hazırladığımız tabloları Japon Yeni'ne, ya da Hint Rupî'sine dönüştürüp o ülkelere yolladınız, raporladınız yani. İşte bu durumda yen veya Rupî “raporlama para birimi”dir. Başkaları anlasın diye yaptınız. Tercümedir yani...”

Bu noktada Şahin Bey ilginin arttığını görünce “Durun dedi size bir şey soru sorayım. Varsayınız ki bir şirketin fonksiyonel parası dolar ve zarar gösteriyor. Ve siz bunu Japon Yeni'ne dönüştürdünüz, Japonlar rahat anlasın diye. Dolar-Yen kurlarına bağlı olarak zararın kâra dönüşme ihtimali olabilir mi?” Osman bey hemen atladı ortaya “Olabilir..” Nizami Bey ise düşünüyordu. “Biz” dedi Şahin Bey, “çocukken Agatha Christie romanları okurduk, hatırlıyorsunuz. Yazar onları tabii ki İngilizce yazdı. Varsayınız ki katil aşçıbaşı, Türkçe'ye çevirince katil bu kez yamağı çıkar mı”... Osman Bey yaptığı mantık hatasını farketti, güldü. “Çıkamaz tabii.. Yine zarar çıkar, ama Japon Yeni büyüklüğünde..”

Şahin Bey devam etti. “Şimdi sizin baktığınız tablo da, TL aynen Japon Yeni'nde olduğu gibi raporlama para birimi, sizler anlayasınız diye.. Bizim TMS buna sunum para birimi demiş.”

Osman “özetliyorum” dedi.

“1.Vergi Beyannamesinde bir ticari kâr var, bu asıl performans sonucu değil.

2.Bunun bazı düzeltmelerle vergisel zarar haline dönüşmüşü var, bu hiç değil.

3.Bizim görmediğimiz bir UFRS TL tablo var (belki de yok), ama bu da henüz fonksiyonele dönüşmemiş olduğu için bu da performans sonucu değil.

4.Bunun fonksiyonele dönüşmüş, yani ABD doları olanı var. Ama o elimizde değil.

5.Biz anlayalım diye bunun raporlama amaçlı yapılmış, TL olarak. Onu esas alacağız. 4 milyar kâr”

“Aferin Osman, öğreniyorsun bu işleri” dedi Şahin Bey, tebessüm ederek.

Bu arada elindeki telefonla oynayan Nizami Bey, “Durun dedi, THY'nin 2018 yılı dolar tablosunu buldum. (Ek 4) 753 milyon dolar kâr gösteriyor. “Tamamdır işte. O da raporlama amaçlı. Ama şirketin fonksiyonel para biri de dolar olduğu için ikisi aynı.”

Ek 4

TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIğI AND ITS SUBSIDIARIES

Consolidated Statement of Profit or Loss and Other Comprehensive Income

For the Year Ended 31 December 2018

(All amounts are expressed in Million US Dollars (USD) unless otherwise stated.)

PROFIT OR LOSS	Notes	31 December 2018	31 December 2017
Revenue	26	12,855	10,958
Cost of Sales (-)	27	(10,136)	(8,762)
GROSS PROFIT		2,719	2,196
General Administrative Expenses (-)	28	(260)	(275)
Marketing and Sales Expenses (-)	28	(1,290)	(1,127)
Other Operating Income	29	165	264
Other Operating Expenses (-)	29	(143)	(36)
OPERATING PROFIT BEFORE INVESTMENT ACTIVITIES		1,191	1,022
Income from Investment Activities	30	101	178
Expenses from Investment Activities	30	(2)	(1)
Share of Investments' Profit Accounted by Using The Equity Method	3	123	102
OPERATING PROFIT		1,413	1,301
Financial Income	31	129	56
Financial Expenses (-)	31	(588)	(1,078)
PROFIT BEFORE TAX		954	279
Tax Expense		(201)	(56)
Current Tax Expense	32	(40)	(49)
Deferred Tax Expense	32	(161)	(7)
NET PROFIT FOR THE YEAR		753	223
<u>OTHER COMPREHENSIVE INCOME</u>			
Items That May Be Reclassified Subsequently To Profit or Loss			
Currency Translation Adjustment		(52)	(2)
(Losses) / Gains on Remeasuring FVOCI		(9)	1
Fair Value (Losses) / Gains on Hedging Instruments Entered into for Cash Flow Hedges		(86)	65
Fair Value Gains / (Losses) Hedging Instruments of Investment Accounted by Using the Equity Method Entered into for Cash Flow Hedges		3	(12)
Related Tax of Other Comprehensive Income		24	(12)
Items That Will Not Be Reclassified Subsequently To Profit or Loss			
Actuarial Gains on Retirement Pay Obligation		(20)	(4)
Related Tax of Other Comprehensive Income		(25)	(5)
		5	1
OTHER COMPREHENSIVE (EXPENSE) / INCOME FOR THE YEAR		(140)	36
TOTAL COMPREHENSIVE INCOME FOR THE YEAR		613	259
Basic Gain Per Share (Full US Cents)	33	0.55	0.16
Diluted Gain Per Share (Full US Cents)	33	0.55	0.16

Kendini konuya iyice kaptıran Nizami Bey “bir şey soracağım. Bu tablonun altında ‘Toplam Kapsamlı Gelir’ 11,1 milyar TL diye bir ifade var. İngilizce’sinde “Total Comprehensive Income For The Year” yazıyor, ama dolar olarak çok farklı, sadece 613 milyon dolar.. Hem sonra income kelimesini biz Amerika’da şirketler için kâr anlamında kullanırız, burada niye ‘gelir’ demişler?” Şahin Bey, ver bakalım şunları dedi. O sırada sohbetin bombası geldi. Bir süredir telefonundan elindeki Internet’i didikleyen Osman bey “Vergi Usul Kanuna göre uçakların amortisman ömrü uzatılmış. Hem de kısa süre önce. 9 Mart 2019..(Ek 5) Bu ne anlam taşıyor şimdi?”

Ek 5

9 Mart 2019 CUMARTESİ

Resmî Gazete

Sayı : 30709

TEBLİĞ

Hazine ve Maliye Bakanlığından:

**VERGİ USUL KANUNU GENEL TEBLİĞİ (SIRA NO: 333)’NDE
DEĐİŐİKLİK YAPILMASINA DAİR TEBLİĞ (SIRA NO: 506)**

MADDE 1 – 28/4/2004 tarihli ve 25446 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Vergi Usul Kanunu Genel Tebliđi (Sıra No: 333)’nin ekinde yer alan listenin 6.12. ve 6.12.1 satırı aŐađıdaki Őekilde değiştirilmiş ve listeye 6.12.1. satırından sonra gelmek üzere 6.12.2. satırı eklenmiŐtir.

6.12.		Uçak ve helikopterler		
				..
	6.12.1.	Uçaklar ve uçak simülátörleri	25	%4,00
				..
	6.12.2.	Helikopterler	10	%10,00
				..

MADDE 2 – Bu Tebliğ yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

MADDE 3 – Bu Tebliğ hükümlerini Hazine ve Maliye Bakanı yürütür.

Şahin Bey, yarı öfkeli, yarı neŐeli “Yahu ben bu konulardan bıktığım için, buralara kaçtım. Gezen tavuk yetiŐtireceđim. Yarın akşam bari bütün çay bahçesini toplayıp, herkese anlatalım. Kamuyu aydınlatalım... Ama bir kuru çay olmaz karŐılıđı..” dedi, bir yandan da tebessüm ediyordu.

Sorular

1. Sizce Türk Hava Yollarının 2018 yılı sonucu nedir? Kamuya hangisi açıklanmalıdır?
2. UFRS tabloların altında yer alan “Kapsamlı” bölüm neden TL ve ABD doları olarak farklıdır?
3. Bir Şirket fonksiyonel parasını nasıl seçmelidir? Belirleyeceđi kriterler karar vermekte yeterli değilse ne yapmalıdır. Örneğin, Şirket nakit akıŐlarında iki farklı paranın ağırlığı eŐit ise.
4. Fonksiyonel parası bulunduğu ülkenin para biriminden farklı olan baŐkaca hangi Őirketleri söyleyebilirsiniz.

Finansal Destek: Yazarlar bu çalıŐma için finansal destek almamıŐlardır.