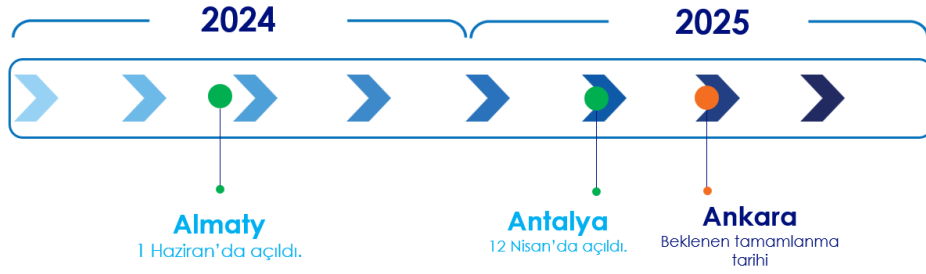


# 2025 İLK ÇEYREK FİNANSAL VE OPERASYONEL SONUÇLAR



- GÜÇLÜ CİRO ARTIŞI
- DÜŞÜK SEZONDA FAVÖK ALTINDA GERÇEKLEŞEN NAKİT OLMAYAN ETKİLER
- ANTALYA YENİ TERMİNAL AÇILDI
- ANKARA YATIRIMI TAKVİME UYGUN İLERLİYOR



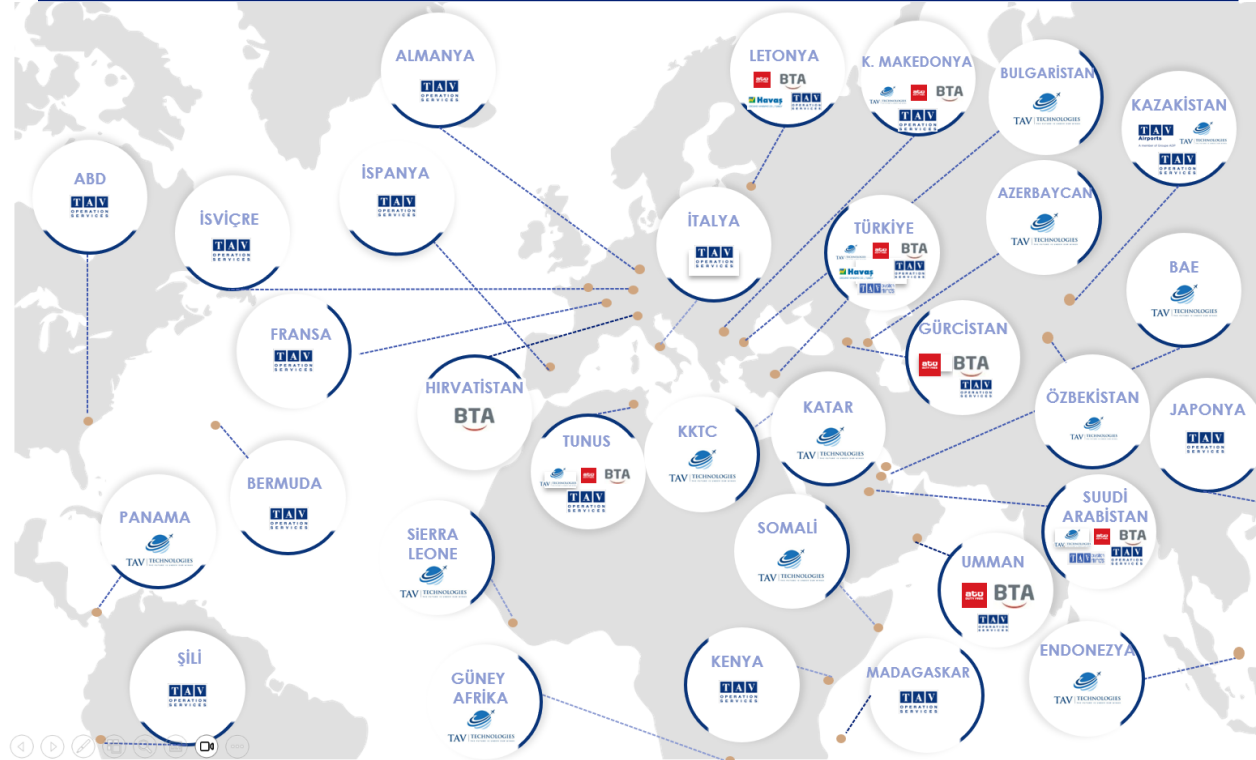
# İÇİNDEKİLER

1

## TAV Havalimanları Faaliyet Haritası (\*)

İcra Kurulu Başkanının Mesajı	2
Özet Sonuçlar	3
Beklentiler	4
Trafik	5
Karşılaştırmalı Finansallar	8
Şirket Bazında Finansallar	14
Borç Yapısı	16
Yatırım Harcamaları ve Temettü	17
Yeni Ankara İmtiyazı	18
Yeni Antalya İmtiyazı	21
Hizmet Şirketleri	24
Kur Etkisi	29
Nakit Pozisyonu	31
Müşteri Portföyü	32
Yurt Dışı Tahvil İhracı	33
Enflasyon Etkisi	34
Özkaynak Yöntemi Yatırımları	35
Ek Bilgiler	36

33 ÜLKEDE 108 HAVALİMANINA HİZMET VERİYORUZ.



\* 31 Aralık 2024 itibarıyla

## İCRA KURULU BAŞKANININ MESAJI

2

2025'in ilk çeyreğinde dış hat yolcumuz geçen seneye kıyasla %5 büyüdü. Antalya'da görece daha soğuk geçen bir ilk çeyrek, Paskalya takvimi ve Ramazan bayramı, düşük sezonda trafik üzerinde etkili oldu. Mevsimselliğin yüksek olduğu bir sektör içindeyiz. Yıllık dış hat yolcumuzun %13'üne birinci çeyrekte hizmet verirken, %39'unu üçüncü çeyrekte ağırlıyoruz. Bu nedenle, düşük sezondaki trafik büyüme oranlarını canlı geçmesini beklediğimiz yaz sezonu için bir gösterge olarak görmüyoruz.

Nisan ayında Antalya'da yapmakta olduğumuz terminal ve hava tarafı yatırımlarımızı tamamlayarak, havalimanının kapasitesini 38 milyondan 65 milyona çıkardık. 2038 yılına planladığımız ek yatırımlarla, imtiyaz süremiz içinde havalimanının kapasitesini 80 milyon yolcunun üstüne çıkaracağız. Antalya Havalimanı'nın uzun vadeli proje finansmanı kredisi için bankalarla anlaşmamızı da imzaladık. Akdeniz havzasının en büyük turizm destinasyonu olan Antalya'da hem misafirlerimizi ağırlayacağız hem de yatırımcılarımız için uzun bir süre değer yaratmaya devam edeceğiz.

Ankara'da yapmakta olduğumuz yatırımlarımız da takvime uygun ilerliyor. Buradaki yatırımlarımızı da ikinci çeyrek içinde tamamlamayı planlıyoruz.

Çevresel sorumluluk ve operasyonel verimliliğe yönelik uzun vadeli bağlılığımızın bir parçası olarak, güneş enerjisi projelerimizde sürekli ilerleme kaydettik. Hem Bodrum hem de İzmir'deki güneş enerjisi santrallerinin inşaatı programa göre ilerliyor ve 2025'in ikinci çeyreğinde tamamlanması bekleniyor. Bu arada, Ankara için planlanan güneş enerjisi santrali ise şimdilik beklemede.

İlk çeyreği, trafik büyümemizin çok üstünde %18'lik kuvvetli bir ciro büyümesiyle kapadık. Fiyat ayarlamaları, ticari harcama artışı, Almatı'da açtığımız yeni ticari alanlar ve TAV Bilişim şirketimizin Katar'da yürütmeye başladığı yeni proje ciro artışının yolcu artışı üstünde gerçekleşmesinde etkili oldu. Bu projenin marjlar üzerindeki seyreltici etkisi, geçen sene FAVÖK'e olumlu katkı yapan bir kerelik gelirler ve TL enflasyonu sebepleriyle, düşük sezonda FAVÖK büyümesi ciro büyümesinin altında kaldı. Bu sene FAVÖK altında gerçekleşen 40.1 milyon avro tutarında gayrinakdi etki de gene düşük sezonda, net kârlılığı orantısız bir miktarda baskıladı. Net borçluluğumuz yatırım dönemimize ragmen artmadı ve 1.8 milyar avroda sabit kaldı.

Yukarıda da bahsettiğim gibi, canlı bir yaz sezonu trafiği beklemeye devam ediyoruz. Ayrıca Yönetim Kurulumuz'un iletmiş olduğu 2025 yılı net kârımızdan temettü dağıtma niyetini de değerli yatırımcılarımızla paylaşmak isterim. Yeniden temettü dağıtmaya başlamak, şirketimiz için önemli bir tarihi eşiğin daha geçilmesi anlamına geliyor.

Bir dünya markası haline gelen TAV Havalimanları'nın birbiri ardına tarihi dönüm noktalarına ulaşmasında emeği geçen tüm çalışanlarımıza, hissedarlarımıza ve iş ortaklarımıza değerli katkılarından dolayı teşekkürlerimi sunuyorum.

**Serkan Kaptan**  
İcra Kurulu Başkanı

# GÜÇLÜ CİRO ARTIŞI, DÜŞÜK SEZONDA FAVÖK ALTINDA GERÇEKLEŞEN NAKİT OLMAYAN ETKİLER

3

(m€)	1Ç24	1Ç25	Dğş(%)
<b>Ciro</b>	<b>320.8</b>	<b>378.5</b>	<b>18%</b>
<b>Nakit Faaliyet Giderleri*</b>	<b>-234.7</b>	<b>-288.4</b>	<b>23%</b>
<b>FAVÖK</b>	<b>86.0</b>	<b>90.1</b>	<b>5%</b>
<b>FAVÖK marjı (%)</b>	<b>26.8%</b>	<b>23.8%</b>	<b>-3.0 puan</b>
YP Çevrim Farkı Geliri/(Gideri)	0.6	(14.1)	a.d.
Ertelenmiş Vergi Geliri/(Gideri)	(0.1)	(9.4)	7.898%
<b>Özkaynak Yöntemi Yatırımları</b>	<b>(5.4)</b>	<b>(36.5)</b>	a.d.
Net Parasal Pozisyon Kazancı	3.6	0.9	-75%
<b>Net Kâr (Ana Ortaklık Payları)</b>	<b>8.9</b>	<b>(45.6)</b>	<b>a.d.</b>
<b>Faaliyetlerden Nakit Akışı (1)</b>	<b>27.9</b>	<b>(14.5)</b>	<b>a.d.</b>
<b>İştiraklerden Alınan Kâr Payı (2)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>a.d.</b>
<b>Yatırım Harcamaları (3)</b>	<b>50.0</b>	<b>28.8</b>	<b>-42%</b>
<b>Serbest Nakit Akışı (1+2-3)</b>	<b>(22.1)</b>	<b>(43.3)</b>	<b>a.d.</b>
<b>Net Borç (Ortaklara Borçlar Dahil)</b>	<b>1788</b>	<b>1795</b>	<b>0%</b>
<b>Özkaynaklar</b>	<b>1,457.6</b>	<b>1,559.7</b>	<b>7%</b>
Çalışan Sayısı (ortalama)	18,906	20,160	7%
<b>Yolcu Sayısı (m)</b>	<b>17.1</b>	<b>17.8</b>	<b>4%</b>
- Dış Hat	9.3	9.8	5%
- İç Hat	7.7	8.0	4%
<b>Yolcu Başlı Gümrüksüz Satış (€)</b>	<b>8.5</b>	<b>8.9</b>	<b>4%</b>

\* Nakit Faaliyet Giderleri = FAVÖK öncesi Faaliyet Giderleri (Ciro – Nakit Faaliyet Giderleri = FAVÖK)

## Özkaynak Yöntemi Yatırımları a.d.

- Antalya 1'in ertelenmiş vergi gideri €3,0mn (duran varlıklarda EUR/TL'nin ÜFE'den daha fazla artış göstermesi nedeniyle)
- İlk çeyrekte Antalya trafiğinde takvim etkisine bağlı görece zayıflık (yaz sezonu için bir gösterge niteliği taşıyor.)
- Yeni Antalya ertelenmiş vergi gideri €14,4mn (cari olmayan varlıklardan EUR/TL'nin ÜFE'den daha fazla artış göstermesi nedeniyle)
- ATU'nun Antalya'da faaliyetlerine yeni başlaması nedeniyle düşük sezonda karlılığı etkilendi.

## Yolcu Sayısı %4

Hizmet verilen toplam yolcu sayısı 2024'e göre %4 arttı.

## Ciro %18

Ciro artışı; fiyat artışları, yolcu başı gümrüksüz satış büyümesi, Almatı'daki yeni ticari alanlar ve Katar'daki yeni TAV Teknoloji projesinin etkisiyle trafik artışının üzerinde gerçekleşti.

## Nakit Faaliyet Giderleri %23

Geçen seneye göre daha düşük marjlı TAV Teknoloji projesi, 1Ç24'te daha önce giderleştirilen varlıkların geri kazanılması ve TL enflasyonu, nakit işletme giderlerinin yüzdesel olarak cironun üzerinde artmasında etkili olan faktörlerdi.

## FAVÖK %5

Düşük sezonda, ciroya kıyasla FAVÖK büyümesinin yüzdesel olarak düşmesinin ana nedenleri, TAV Teknoloji projesinin geçen yıla göre daha düşük marjlı olması, 1Ç24'te daha önce giderleştirilen varlıkların geri kazanılması ve TL enflasyonu oldu.

## YP Çevrim Farkı a.d.

EUR/TL ve EUR/USD'nin değer kazanması nedeniyle çevrim farkı zararı oluştu.

## Net Kâr a.d.

- Net kar, çoğunlukla FAVÖK altında gerçekleşen nakit olmayan etkilere maruz kaldı.
- €40,1mn toplam etki:**
- Antalya 1 ve Yeni Antalya'da €17,4mn ertelenmiş vergi gideri
  - €9,4mn konsolide ertelenmiş vergi gideri
  - €14,1mn çevrim farkı gideri
  - Antalya 1, Yeni Antalya ve Ankara'da, EUR/TRY'nin ÜFE'den daha fazla artış göstermesinin duran varlıklar üzerindeki etkisi nedeniyle ertelenmiş vergi gideri ve Ankara ve İzmir'de artan EUR/TL'nin yatırım teşvikleri üzerindeki etkisi nedeniyle ve Almatı'da Tenge'nin değer kaybı ve yasal kayıtlardaki amortisman takvimi farkı nedeniyle ertelenmiş vergi gideri kaydedildi.

## Net Borç %0

Yoğun yatırım programımıza rağmen net borç yıllık olarak sabit kaldı. (detaylı bilgi ve çeyreksel analiz için bkz. sayfa 16)

## Yolcu Başlı Gümrüksüz Satış %4

Geçtiğimiz yıla göre %4 artışla €8,9 ulaşan yolcu başı gümrüksüz satış, grup ortalamasının altında olan Almatı'dan etkilendi.

## 2025 YILINA İLİŞKİN BEKLENTİLER

4

	2024 Sonuçları	2025 Yeni Beklentileri <sup>(1) (3)</sup>
Ciro (€m)	1660	1750 - 1850
Toplam Yolcu (m)	106,5	110 - 120
Dış Hat Yolcu(m)	71,2	75 - 83
FAVÖK (€m)	489,4	520 - 590
FAVÖK Marjı (%)	29.5	-
Yatırım Harcamaları (€m)	255,6	140 – 160mn + Almatı Yeni Yatırım Programı <sup>(2)</sup>
Net Borç / FAVÖK	3.52	2.5 – 3.0

(1) 2025 beklentilerimiz herhangi bir seyahat kısıtlamasının, başka mücbir sebeplerin veya güvenlikle ilgili gelişmelerin olmadığı, döviz piyasalarında beklenmeyen dalgalanmaların veya diğer anormal koşulların yaşanmadığı ve normal iş koşullarının devam ettiği varsayımına dayanmaktadır. Bu varsayımlardan sapmaların, beklenen yolcu sayımız ve 2025 mali sonuçlarımız üzerinde önemli etkileri olabilir. Yolcu beklentisi ortak girişim havalimanlarını kapsıyor ancak özkaynak yöntemi nedeniyle ciro, FAVÖK ve yatırım harcamaları beklentilerine ortak girişimler dahil değildir.

**(2) Almatı Yatırım Planının 2025-2029 yılları arasında 5 yıla yayılmış şekilde yaklaşık 300mn avro olması bekleniyor. Tarifelerin olumlu seyretmesi, yatırım planı için önemli bir etken olacaktır.**

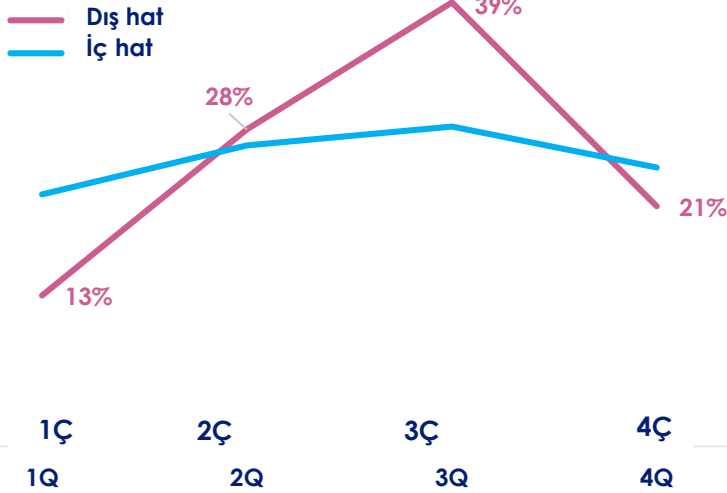
(3) 2025'te, Yeni Antalya, Yeni Ankara ve Almatı yeni uluslararası terminali gibi tamamlanmış yatırımlardan daha yüksek amortisman ve daha yüksek faiz gideri (önceden aktifleştirilen) beklenmektedir. Ayrıca, kalan Satın Alma Fiyatının Dağıtılmasının Amortismanı (nakit olmayan etki) nedeniyle Antalya 1'den daha düşük net kâr beklenmektedir. Bunun dışında, güçlü TL, TGS ve ATU'nun net kârında bir düşüşe de neden olabilir. Ayrıca, Ankara, BTA Antalya ve TAV İşletme Hizmetleri yeni New York özel yolcu salonundan kira amortismanı bekliyoruz. Bu hareketlerin FAVÖK altındaki toplam etkisinin bir sonucu olarak, **2025 yılı net kârının 2024 yılından yüksek olmasını beklemiyoruz.**

## TRAFİK PERFORMANSI

5

- Mart ayında Ankara'da Ramazan etkisi
- Mart ayında İzmir'de Paskalya mevsimselliği ve Ramazan etkisi
- Mart ayında Almatı'da Ramazan etkisi
- Antalya, Mart ayında düşük sezonda Paskalya mevsimselliğinden etkilendi; bu durum yaz sezonu için bir gösterge teşkil etmiyor.

### Yolcu Mevsimselliği (2024 yılı yolcusunun % dağılımı)


**Yolcu  
Trafikliği  
+4%**

Hizmet verilen toplam yolcu sayısı 2024'e göre %4 arttı.

mYolcu	Ocak – Mart		Dğışm %
	2024	2025	
<b>Antalya</b>	<b>3,265,766</b>	<b>3,036,451</b>	<b>-7%</b>
Dış Hat	1,880,379	1,681,566	-11%
İç Hat	1,385,387	1,354,885	-2%
<b>İzmir</b>	<b>2,231,953</b>	<b>2,358,052</b>	<b>6%</b>
Dış Hat	613,092	693,523	13%
İç Hat	1,618,861	1,664,529	3%
<b>Esenboğa</b>	<b>2,866,946</b>	<b>3,010,378</b>	<b>5%</b>
Dış Hat	671,630	706,965	5%
İç Hat	2,195,316	2,303,413	5%
<b>Milas-Bodrum</b>	<b>295,454</b>	<b>297,936</b>	<b>1%</b>
Dış Hat	10,634	14,550	37%
İç Hat	284,820	283,386	-1%
<b>Gazipaşa</b>	<b>127,861</b>	<b>114,221</b>	<b>-11%</b>
Dış Hat	36,624	28,060	-23%
İç Hat	91,237	86,161	-6%
<b>Almatı</b>	<b>2,503,765</b>	<b>2,679,653</b>	<b>7%</b>
Dış Hat	1,099,293	1,174,796	7%
İç Hat	1,404,472	1,504,857	7%
<b>Gürcistan</b>	<b>1,015,609</b>	<b>1,172,308</b>	<b>15%</b>
<b>Medine</b>	<b>3,066,097</b>	<b>3,323,905</b>	<b>8%</b>
Dış Hat	2,410,963	2,583,770	7%
İç Hat	655,134	740,135	13%
<b>Tunus</b>	<b>247,425</b>	<b>324,431</b>	<b>31%</b>
<b>K. Makedonya</b>	<b>641,405</b>	<b>631,907</b>	<b>-1%</b>
<b>Zagreb</b>	<b>795,750</b>	<b>856,981</b>	<b>8%</b>
<b>TAV TOPLAM</b>	<b>17,058,031</b>	<b>17,806,223</b>	<b>4%</b>
Dış Hat	9,332,990	9,778,313	5%
İç Hat	7,725,041	8,027,910	4%

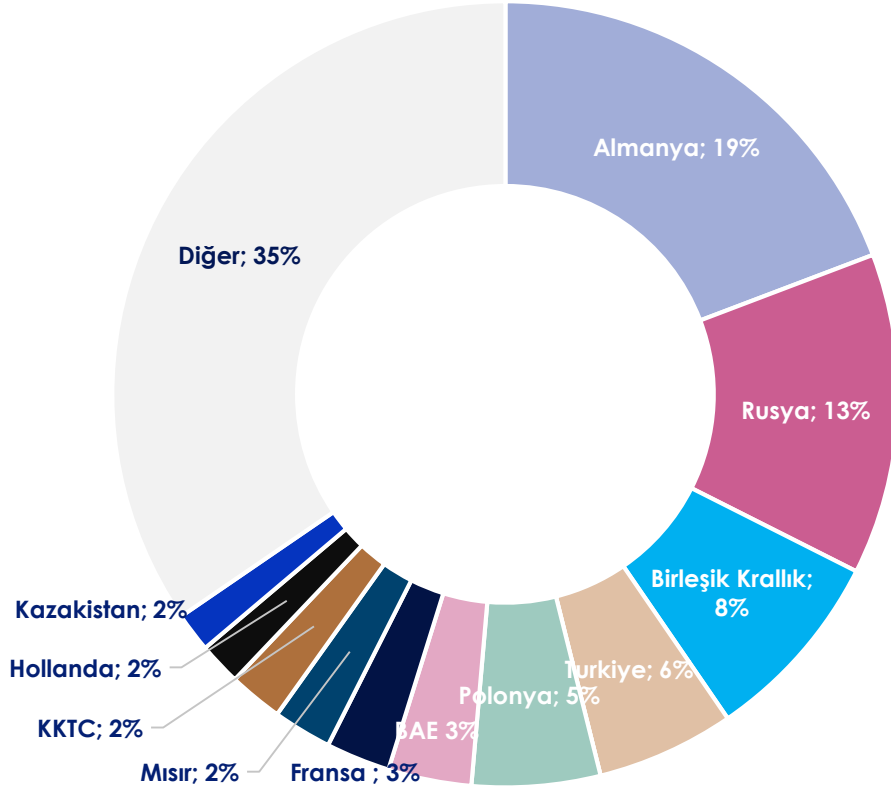
Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ), Gürcistan İşletmesi, TAV Tunus, TAV Makedonya, TİBAH ve MZLZ, DHMİ rakamları bir yıllı süreyle geçicidir. Transfer yolcu dahil giden ve gelen yolcular



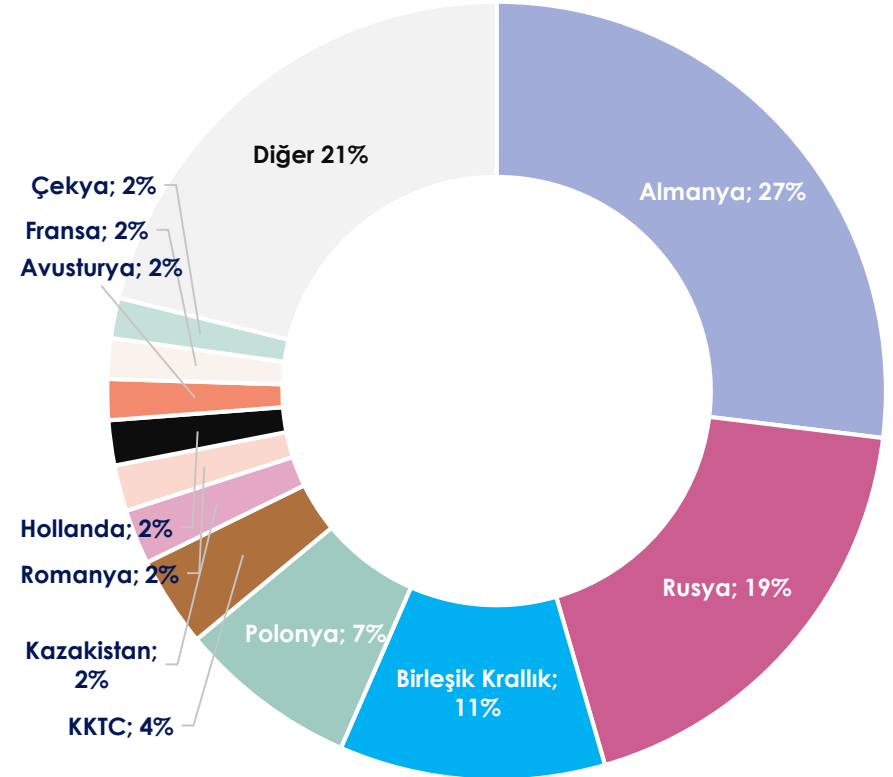
## TAV HAVALİMANLARI GÜZERGÂH BAZINDA YOLCU KIRILIMI (2024)

6

### TAV Toplam



### TAV Türkiye Toplam



# 2024'TE ÇOĞU PAZARDA ÖNEMLİ BÜYÜME GÖRÜLDÜ.

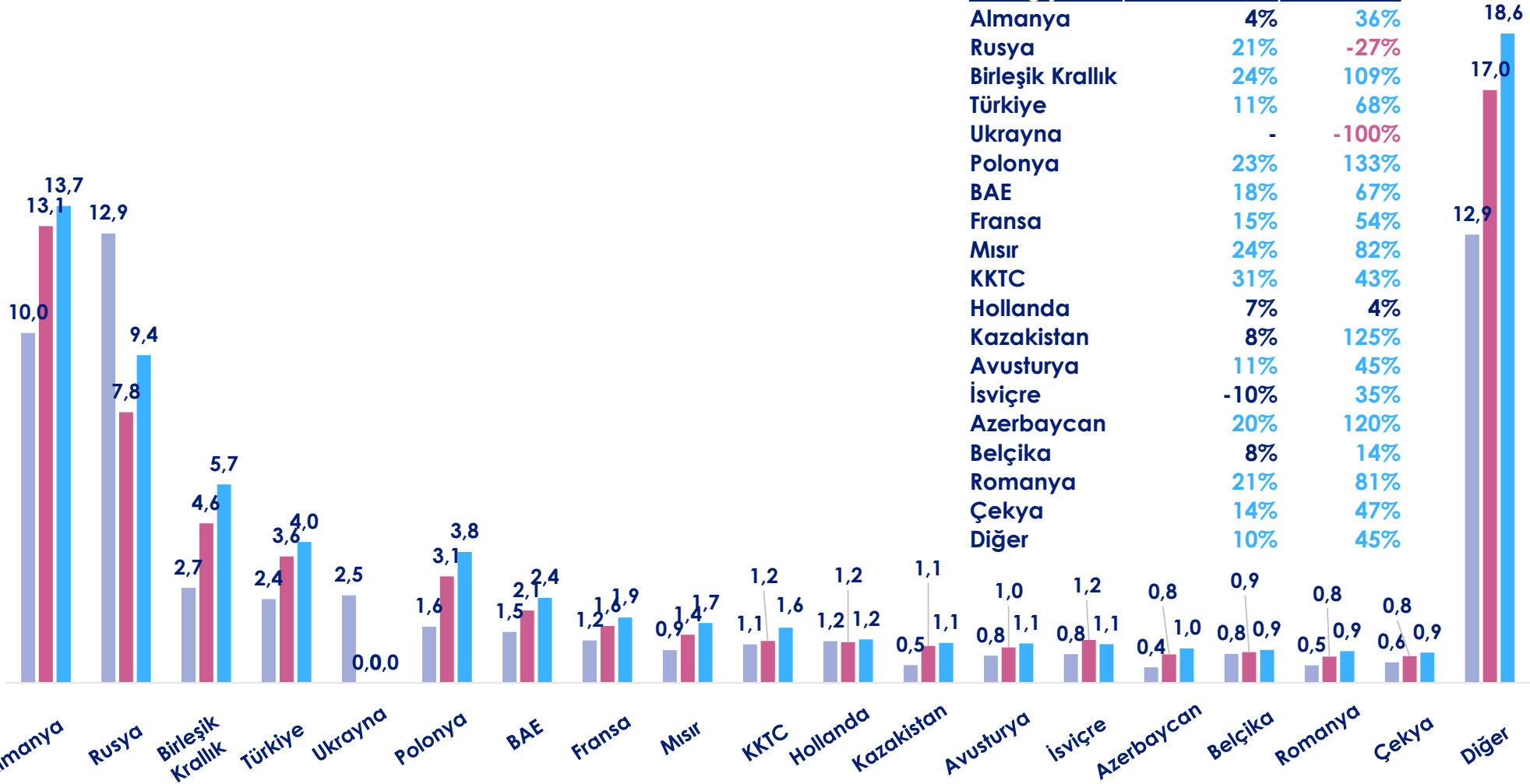
7

## TAV Toplam Dış Hat Yolcusu (m)

■ 2019

■ 2023

■ 2024

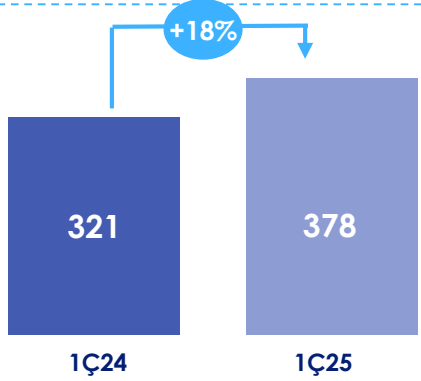




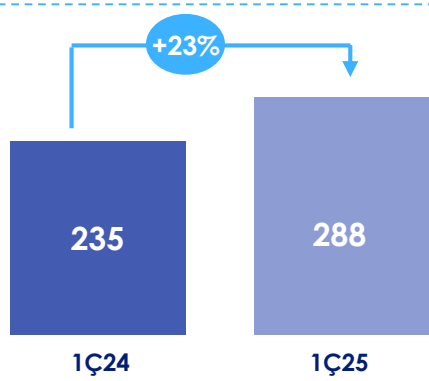
# GÜÇLÜ CİRO ARTIŞI, DÜŞÜK SEZONDA FAVÖK ALTINDA GERÇEKLEŞEN NAKİT OLMAYAN ETKİLER

8

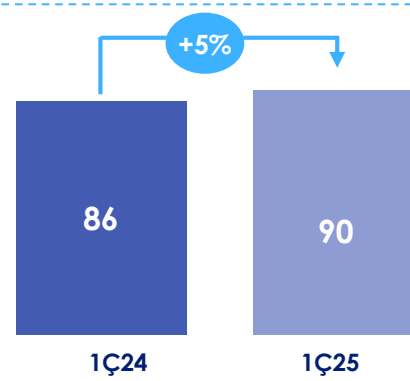
Konsolide Ciro (€m)



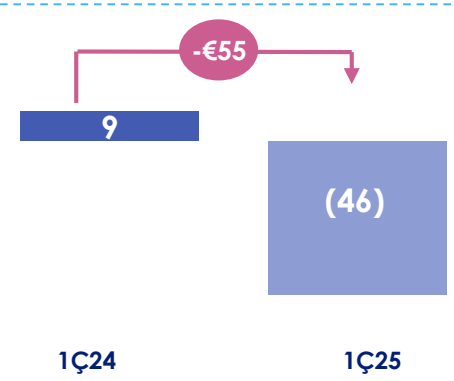
Nakit Faaliyet Giderleri (€m)



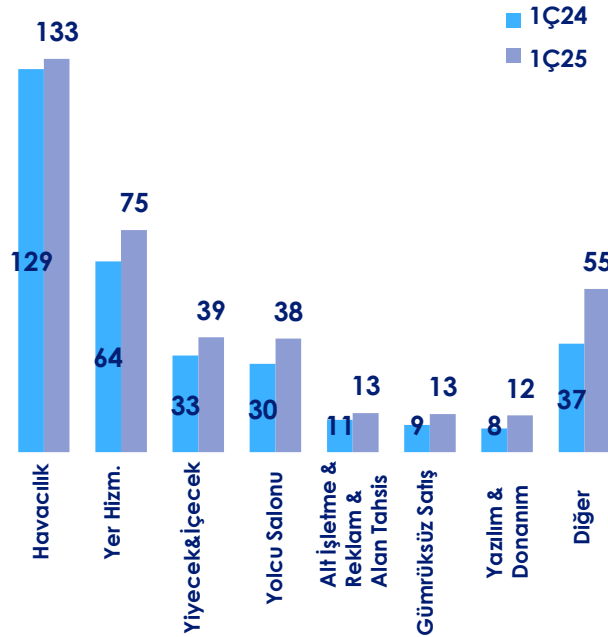
FAVÖK (€m)



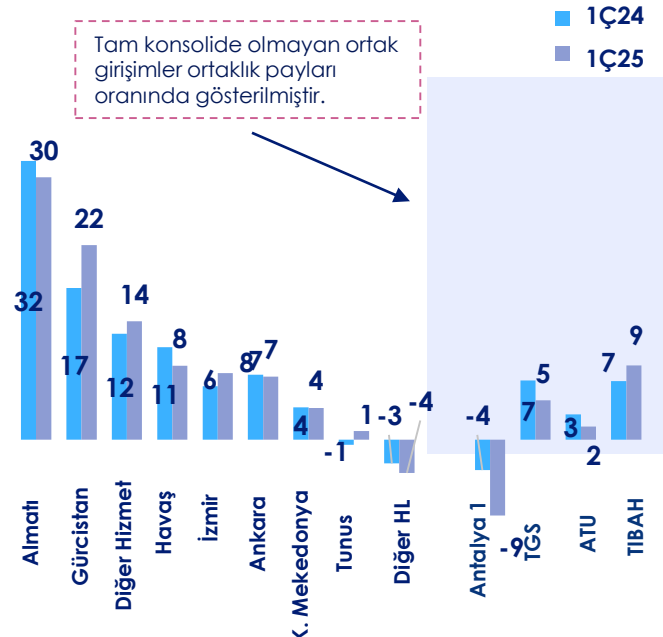
Net Kâr (Ana Ortaklık, €m)



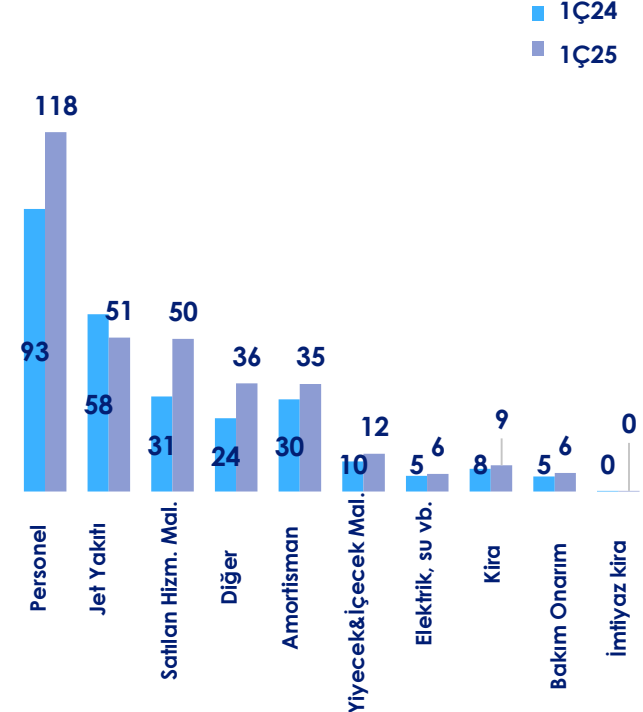
Konsolide Ciro (m€)



FAVÖK (m€)



Faaliyet Giderleri (m€)



# 1Ç25 GELİR TABLOSU

## 9 ◆ **Ciro**

(€m)	1Ç24	1Ç25	Dğş (%)
Havacılık	129.3	132.8	3%
Yer Hizmetleri	64.4	75.0	16%
Yiyecek&İçecek Gelirleri	32.6	38.8	19%
Özel Yolcu Salonu & TAV Passport	29.8	38.4	29%
Alan Tahsis, Alt Kira & Reklam	10.9	13.2	21%
Gümrüksüz Satış	9.1	12.9	40%
Yazılım ve Donanım Gelirleri	8.0	12.4	55%
Otopark Gelirleri	6.3	8.5	35%
Otobüs Gelirleri	3.1	3.2	5%
Diğer	27.2	43.4	59%
<b>Toplam</b>	<b>320.8</b>	<b>378.5</b>	<b>18%</b>

## ◆ **Faaliyet Giderleri**

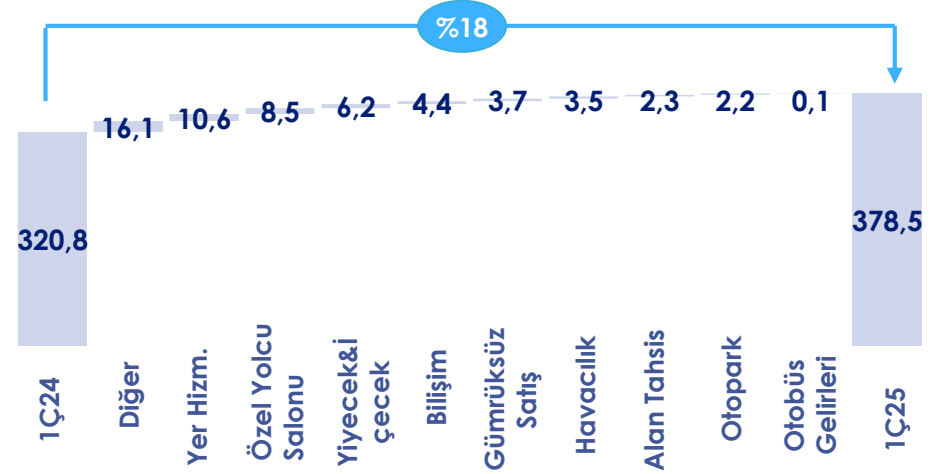
(€m)	1Ç24	1Ç25	Dğş (%)
Personel	-93.1	-118.4	27%
Sağlanan Hizm. Mal.	-31.3	-50.3	61%
Yiyecek&İçecek Mal.	-9.9	-12.4	26%
Kira Gideri	-7.5	-8.7	15%
Bakım&Onarım Gideri	-4.9	-6.1	25%
Elektrik, Su, vb.	-5.1	-5.8	14%
İmtiyaz Kira Gideri	-0.2	-0.2	9%
Jet Yakıt Gideri	-58.5	-50.7	-13%
Diğer	-28.7	-36.5	27%
Diğer Faaliyet Gelirleri	4.5	0.8	-82%
<b>Nakit Faaliyet Giderleri</b>	<b>-234.7</b>	<b>-288.4</b>	<b>23%</b>
Amortisman ve İtfa	-30.3	-35.5	17%
<b>Toplam</b>	<b>-265.1</b>	<b>-323.8</b>	<b>22%</b>

## ◆ **Net Kâr**

(€m)	1Ç24	1Ç25	Fark	Dğş (%)
<b>FAVÖK</b>	<b>86.0</b>	<b>90.1</b>	<b>5%</b>	<b>86.0</b>
Amortisman ve İtfa	-30.3	-35.5	17%	-30.3
<b>Özkaynak Yöntemi Yatırımları</b>	<b>-5.4</b>	<b>-36.5</b>	<b>a.d.</b>	<b>-5.4</b>
<b>FOK</b>	<b>50.3</b>	<b>18.1</b>	<b>-64%</b>	<b>50.3</b>
Yab. Para Çevrim Geliri & Gideri	0.6	-14.1	a.d.	0.6
Net Faiz Gideri	-23.0	-18.7	-19%	-23.0
Net Reeskont Geliri / (Gideri)	-8.3	-7.6	-8%	-8.3
Diğer Finansal Gelir / (Gider)	-4.0	-1.4	-65%	-4.0
<b>Net Finansman Geliri / (Gideri)</b>	<b>-34.7</b>	<b>-41.8</b>	<b>21%</b>	<b>-34.7</b>
<b>Net Parasal Pozisyon Kazancı</b>	<b>3.6</b>	<b>0.9</b>	<b>-75%</b>	<b>3.6</b>
<b>Vergi Öncesi Kâr</b>	<b>19.3</b>	<b>-22.8</b>	<b>a.d.</b>	<b>19.3</b>
<b>Vergi Gideri</b>	<b>-8.4</b>	<b>-21.1</b>	<b>151%</b>	<b>-8.4</b>
Cari Dönem Vergi Gideri	-8.3	-11.7	41%	-8.3
Ertelenmiş Vergi Geliri / (Gideri)	-0.1	-9.4	7898%	-0.1
Durdurulan Faal. Gelen Kâr	0.0	-0.1	a.d.	0.0
<b>Net Kâr</b>	<b>10.8</b>	<b>-43.9</b>	<b>-505%</b>	<b>10.8</b>
Azınlık Payı	-2.0	-1.7	-12%	-2.0
<b>Ana Ortaklık Payı</b>	<b>8.9</b>	<b>-45.6</b>	<b>a.d.</b>	<b>8.9</b>

# GÜÇLÜ CİRO BÜYÜMESİ

(€m)	1Ç24	1Ç25	Fark	Dğış(%)
Havacılık	129.3	132.8	3.5	3%
Yer Hizmetleri	64.4	75.0	10.6	16%
Yiyecek&içecek	32.6	38.8	6.2	19%
Özel Yolcu Salonu	29.8	38.4	8.5	29%
Alan Tahsis, Alt Kira & Reklam	10.9	13.2	2.3	21%
Gümrüksüz Satış	9.1	12.9	3.7	40%
Bilişim	8.0	12.4	4.4	55%
Otopark	6.3	8.5	2.2	35%
Otobüs Hizm. Gel. (HAVAS)	3.1	3.2	0.1	5%
Diğer Faaliyet Gelirleri	27.2	43.4	16.1	59%
<b>Toplam Faaliyet Gelirleri</b>	<b>320.8</b>	<b>378.5</b>	<b>57.7</b>	<b>18%</b>



## CİRO %18

CİRO artışı; fiyat artışları, yolcu başı gümrüksüz satış büyümesi, Almatı'daki yeni ticari alanlar ve Katar'daki yeni TAV Teknoloji projesinin etkisiyle trafik artışının üzerinde gerçekleşti.

- 55% havacılık, 45% havacılık-dışı
- 35% Türkiye, 65% Türkiye dışı (ortak girişimler hariç)

## Havacılık %3

Havacılık gelirleri; jet yakıtı fiyatlarına bağlı olarak jet yakıtı gelirinden etkilendi. Jet yakıtı dışı havacılık gelirinde orta-çift haneli büyüme, çoğunlukla Almatı'daki yolcu ücreti artışından kaynaklandı.

## Yer Hizmetleri %16

Toplam hizmet verilen uçak sayısı -%2, yalnızca Havas -%12 (tam konsolide), TGS +%1 (Özkaynak Yöntemi). Havaş, Almatı ve Gürcistan'daki güçlü büyüme ve fiyat artışlarından etkilendi. Havaş'ın hizmet verdiği uçuşlar, Adana'nın kapanması ve Pegasus'un Antalya ve Dalaman portföyünden çıkmasından etkilendi.

## Yiyecek & İçecek %19

BTA ve Almatı'daki büyüme etkili oldu.

## Özel Yolcu Salonu %29

Yolcu büyümesi ve fiyat artışları etkili oldu.

## Alan Tahsis %21

Almatı, İzmir ve Gürcistan'da önemli artış görüldü.

## Gümrüksüz Satış %40

Daha yüksek dış hat yolcusu ve yolcu başına harcamanın yanı sıra Almatı yeni terminal açılışı ve İzmir ve Ankara'daki güçlü büyüme etkili oldu.

## Bilişim %55

Bilişim geliri çoğunlukla taahhüt sözleşmelerine dayalıdır ve kazanılan ve tamamlanan projelere göre değişiklik gösterir. TAV Teknoloji gelirlerinin bir kısmı Diğer'de sınıflandırılmıştır.

## Otopark %35

Artan yolcu sayısı ve artan ücret tarifesine bağlı artış yaşandı.

## Otobüs %5

Adana operasyonlarının sona ermesinden etkilendi.

## Diğer %59

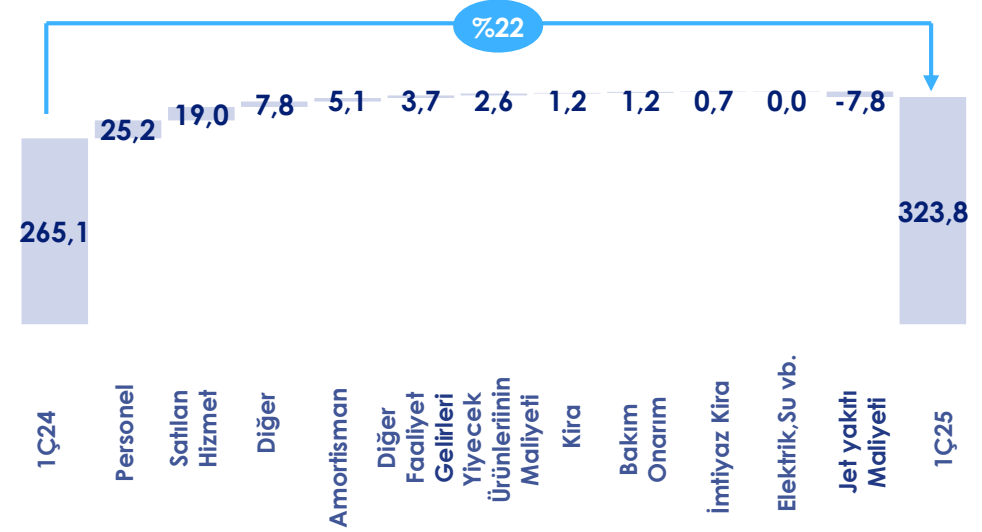
Güvenlik gelirleri, otel gelirleri, de-icing gelirleri ve diğer müteferrik gelirler ve bazı TAV Teknoloji gelirleri burada yer almaktadır. Yıllık artışın ana nedeni TAV Teknoloji'nin yeni Katar projesidir.

## Yolcu Başı Gümrüksüz Satış %4

Geçtiğimiz yıla göre %4 artışla €8,9'a ulaşan yolcu başı gümrüksüz satış, grup ortalamasının altında olan Almatı'dan etkilendi.

## FAALİYET GİDERLERİ

(€m)	1Ç24	1Ç25	Fark	Dğış(%)
Personel	-93.1	-118.4	-25.2	27%
Satılan Hizmet Maliyeti	-31.3	-50.3	-19.0	61%
Yiyecek Ürün Maliyeti	-9.9	-12.4	-2.6	26%
Kira Gideri	-7.5	-8.7	-1.2	15%
Bakım&Onarım	-4.9	-6.1	-1.2	25%
Elektrik,Su vb. Giderler	-5.1	-5.8	-0.7	14%
İmtiyaz Kira Giderleri	-0.2	-0.2	0.0	9%
Jet Yakıtı Maliyeti	-58.5	-50.7	7.8	-13%
Diğer	-28.7	-36.5	-7.8	27%
Diğer Faaliyet Gelirleri	4.5	0.8	-3.7	-82%
<b>Nakit Faaliyet Giderleri<sup>(*)</sup></b>	<b>-234.7</b>	<b>-288.4</b>	<b>-53.6</b>	<b>23%</b>
Amortism. & Değer Kaybı	-30.3	-35.5	-5.1	17%
<b>Toplam</b>	<b>-265.1</b>	<b>-323.8</b>	<b>-58.8</b>	<b>22%</b>



**Jet Yakıtı -%13** Hizmet verilen dış hat uçuş sayısı ve jet yakıtı fiyatına bağlıdır.

**Kira %15** İş hacmi ve enflasyondan etkileniyor.

**Bakım Onarım %25** İş hacmi, yeni projeler, bakım onarım ihtiyacı ve enflasyon etkili oldu.

**Elektrik, Su vb. Giderler %14** Giderler, enerji tüketimi ve enerji birim maliyetlerine göre faaliyet gösterdiğimiz ülkelerde farklılık göstermektedir.

**İmtiyaz Kira %9** K. Makedonya'daki havalimanlarımıza ait kira gideri burada sınıflanıyor.

**Diğer %27** %27 oranında arttı.

**Diğer Faaliyet Gelirleri %-82** Daha önce giderleştirilen varlıkların 1Ç24'te telafi edilmesi nedeniyle

**Nakit Faaliyet Giderleri %23** Yıllık bazda daha düşük marjlı TAV Teknoloji projesi, 1Ç24'te daha önce giderleştirilen varlıkların geri kazanılması ve TL enflasyonu, nakit işletme giderlerinin % olarak cironun üzerinde artmasında etkili olan faktörlerdi.

**Personel %27** Ortalama çalışan sayısında %7 artış, ücret artışı ve enflasyonun altında kalan TL devalüasyonu etkili oldu.

**Satılan Hizmet Maliyeti %61** Hizmet şirketlerinin iş hacmi ve enflasyondan etkilendi. TAV Teknoloji'nin yeni projesi artışta başlıca etken oldu.

**Yiyecek Ürünlerinin Maliyeti %26** BTA'ya ve Almatı'daki büyümeye bağlı olarak arttı.

**Amortisman ve Değer Kaybı %17** Yolcu sayısına bağlı amortisman hesaplaması nedeniyle artış yaşandı.

(\*) Nakit Faaliyet Giderleri Giderleri = FAVÖK öncesi Faaliyet Giderleri (Ciro - Nakit Faaliyet Giderleri = FAVÖK)

## FAVÖK ALTINDA NAKİT OLMAYAN ETKİLER DÜŞÜK SEZONDA NET KÂRLILIĞI BASKILADI.

(€m)	1Ç24	1Ç25	Fark	Dğış (%)
<b>FAVÖK</b>	<b>86.0</b>	<b>90.1</b>	<b>4.1</b>	<b>5%</b>
Amortisman ve İtfa Gideri	-30.3	-35.5	-5.1	17%
<b>Özkaynak Yöntemi Yatırımları</b>	<b>-5.4</b>	<b>-36.5</b>	<b>-31.1</b>	<b>a.d.</b>
<b>FVÖK</b>	<b>50.3</b>	<b>18.1</b>	<b>-32.2</b>	<b>-64%</b>
Yabancı Para Çevrim Farkı	0.6	-14.1	-14.7	a.d.
Net Faiz Gideri	-23.0	-18.7	4.3	-19%
Reeskont Gideri/Geliri	-8.3	-7.6	0.7	-8%
Diğer Finansal Gelir & Gider	-4.0	-1.4	2.6	-65%
<b>Net Finansal Giderler</b>	<b>-34.7</b>	<b>-41.8</b>	<b>-7.1</b>	<b>21%</b>
<b>Net Parasal Pozisyon Kazancı</b>	<b>3.6</b>	<b>0.9</b>	<b>-2.7</b>	<b>-75%</b>
<b>Vergi Öncesi Kâr</b>	<b>19.3</b>	<b>-22.8</b>	<b>-42.0</b>	<b>a.d.</b>
<b>Vergi Gideri</b>	<b>-8.4</b>	<b>-21.1</b>	<b>-12.7</b>	<b>151%</b>
Cari Dönem Vergi Gideri	-8.3	-11.7	-3.4	41%
Ertelenmiş Vergi Gideri	-0.1	-9.4	-9.2	7898%
Durdurulan Faal. Gelen Kâr	0.0	-0.1	-0.1	a.d.
<b>Dönem Kârı</b>	<b>10.8</b>	<b>-43.9</b>	<b>-54.8</b>	<b>-505%</b>
Azınlık Payı	-2.0	-1.7	0.2	-12%
<b>Ana Ortaklık Payı</b>	<b>8.9</b>	<b>-45.6</b>	<b>-54.5</b>	<b>a.d.</b>

**FAVÖK %5**

Düşük sezonda, ciroya kıyasla daha düşük yüzdesel FAVÖK büyümesinin ana nedenleri, TAV Teknoloji projesinin geçen yıla göre daha düşük marjlı olması, 1Ç24'te daha önce silinen varlıkların geri kazanılması ve TL enflasyonu oldu.

**Özkaynak Yöntemi Yatırımları a.d.**

- Antalya 1'in ertelenmiş vergi gideri €3,0mn (cari olmayan varlıklarda EURTRY'nin ÜFE'den daha fazla artış göstermesi nedeniyle)
- İlk çeyrekte Antalya trafiğinde takvim etkisine bağlı görece zayıflık (yaz sezonu için bir gösterge teşkil etmiyor)
- Yeni Antalya ertelenmiş vergi gideri €14,4mn (duran varlıklardan EURTRY'nin ÜFE'den daha fazla artış göstermesi nedeniyle)
- ATU'nun Antalya'da faaliyetlerine yeni başlaması nedeniyle düşük sezonda karlılığı etkilendi.

**FVÖK %64**

FVÖK, daha düşük FAVÖK ve Özkaynak Yöntemi Yatırımları ve daha yüksek amortisman giderlerine bağlı olarak daha fazla azaldı.

**Net Finansal Giderler %21**

- Ort. takasla korunmuş borç maliyeti geçen yıla göre 430 bp azaldı.
- Brüt borç (1Ç25: €2.176m) €114 mn azaldı.
- Geçen seneye göre faiz geliri arttı.
- EUR/TL ve EUR/USD'nin değer kazanması nedeniyle çevrim farkı zararı oluştu.

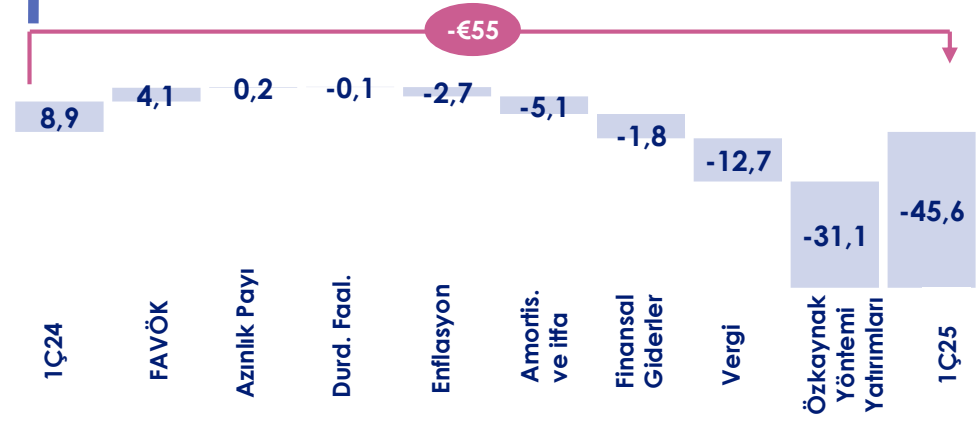
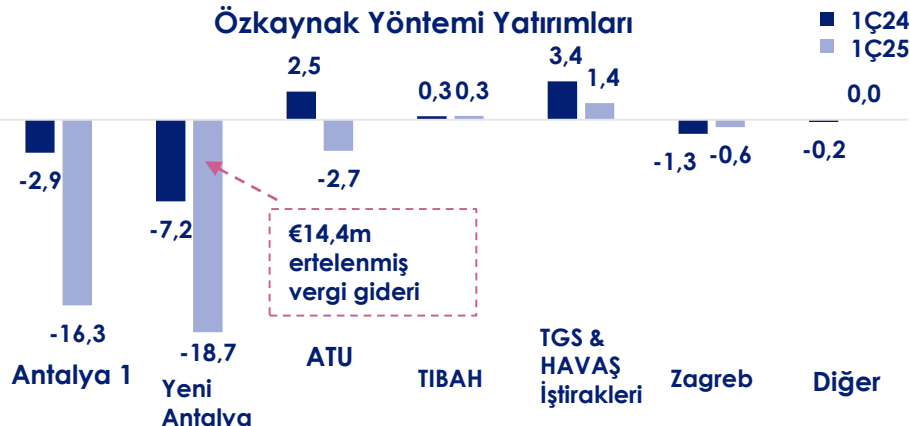
**Vergi %151**

Kârlı şirketler nedeniyle cari vergi ödendi. Ankara'da, EUR/TRY'nin ÜFE'den daha fazla artış göstermesinin duran varlıklar üzerindeki etkisi nedeniyle ertelenmiş vergi gideri ve Ankara ve İzmir'de yatırım teşvikleri üzerindeki daha yüksek EURTRY'nin etkisi nedeniyle ve Almatı'da Tenge değer kaybı ve yasal kayıtlardaki amortisman takvimi nedeniyle ertelenmiş vergi gideri yaşandı.

**Net Kâr a.d.**

- Net kar, çoğunlukla FAVÖK'ün altındaki nakit olmayan etkilere maruz kaldı.

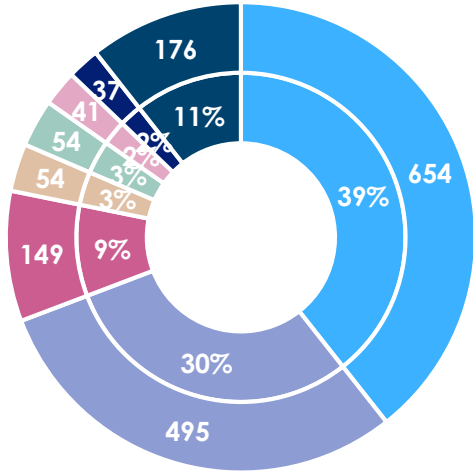
### Özkaynak Yöntemi Yatırımları



# ÜLKE BAZINDA CİRO & FAVÖK KIRILIMI (İŞTİRAKLER HARIÇ)

Ciro'nun Coğrafi Kırılımı (m€, 2024)

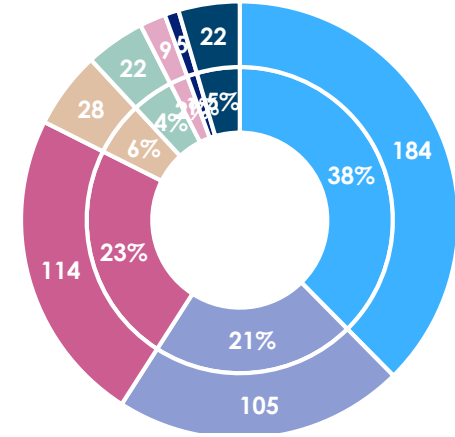
- Türkiye
- Kazakistan
- Gürcistan
- K. Makedonya
- Tunus
- Hırvatistan
- A.B.D
- Diğer



Türkiye Ciro Payı %

FAVÖK'ün Coğrafi Kırılımı (m€, 2024)

- Türkiye
- Gürcistan
- Kazakistan
- Tunus
- K. Makedonya
- A.B.D
- Umman
- Diğer



Türkiye FAVÖK Payı %

## ŞİRKET BAZINDA FİNANSAL VERİLER VE ÇALIŞAN SAYILARI (1Ç25)

14

(€m)	Ciro	FAVÖK	FAVÖK Marjı (%)	Net Borç
<b>Havalimanları</b>	<b>202.3</b>	<b>68.0</b>	<b>34%</b>	<b>1,001.9</b>
Ankara(*)	18.8	7.2	38%	193.1
İzmir	19.0	7.6	40%	160.9
Gazipaşa	0.6	-1.6	a.d.	-0.9
Tunus	6.0	1.0	17%	233.1
Gürcistan	29.8	22.3	75%	-21.1
K. Makedonya	10.5	3.6	35%	32.8
Bodrum	1.8	-2.2	a.d.	92.3
Almatı	115.9	30.1	26%	311.6
<b>Hizmet Şirketleri</b>	<b>176.2</b>	<b>22.0</b>	<b>13%</b>	<b>793.0</b>
Havaş	60.3	8.5	14%	50.0
BTA	30.7	-2.6	a.d.	22.5
Diğer	85.2	16.1	19%	720.5
<b>Konsolide</b>	<b>378.5</b>	<b>90.1</b>	<b>24%</b>	<b>1,794.9</b>

Çalışan Sayısı (dönem sonu)	1Ç24	1Ç25
Istanbul	0	-
Ankara	888	900
İzmir	917	912
Tunus	571	613
Gazipaşa	110	112
Gürcistan	1,030	1,116
K. Makedonya	828	855
Havaş	5,236	5,332
BTA	2,320	2,391
Holdings	131	144
İşletme Hizm.	874	731
TAV Teknoloji (Bilişim)	513	525
TAV Güvenlik	1,950	2,235
Letonya	6	6
Bodrum	106	102
Akademi	-	-
Gayrimenkul	-	-
Almatı	3,454	4,346
<b>TOPLAM</b>	<b>18,934</b>	<b>20,320</b>
İştirakler (%100)	20,159	22,574

(\*) Yeni Ankara'yı da içermektedir.

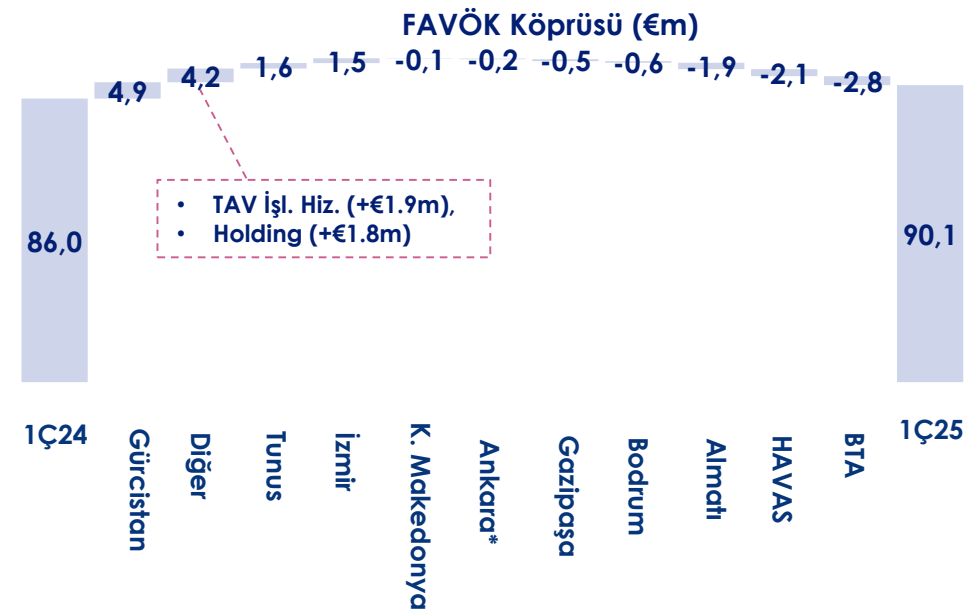
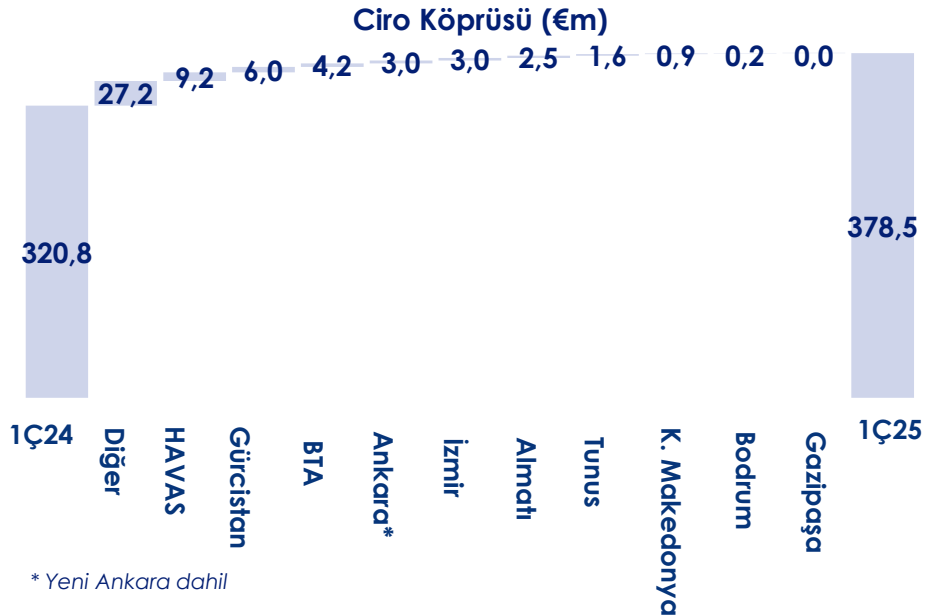


## ŞİRKETLER

15

Ciro (€m)	1Ç24	1Ç25	Fark	Dğş (%)
<b>Havalimanları</b>	<b>185.2</b>	<b>202.3</b>	<b>17.1</b>	<b>9%</b>
Ankara(*)	15.9	18.8	3.0	19%
İzmir	15.9	19.0	3.0	19%
Gazipaşa	0.5	0.6	0.0	8%
Tunus	4.4	6.0	1.6	36%
Gürcistan	23.8	29.8	6.0	25%
K. Makedonya	9.6	10.5	0.9	9%
Bodrum	1.6	1.8	0.2	13%
Almatı	113.4	115.9	2.5	2%
<b>Hizmet Şirketleri</b>	<b>135.6</b>	<b>176.2</b>	<b>40.6</b>	<b>30%</b>
Havaş	51.1	60.3	9.2	18%
BTA	26.5	30.7	4.2	16%
Diğer	58.0	85.2	27.2	47%
<b>Konsolide</b>	<b>320.8</b>	<b>378.5</b>	<b>57.7</b>	<b>18%</b>

FAVÖK (€m)	1Ç24	1Ç25	Fark	Dğş (%)
<b>Havalimanları</b>	<b>63.3</b>	<b>68.0</b>	<b>4.7</b>	<b>7%</b>
Ankara(*)	7.4	7.2	-0.2	-3%
İzmir	6.1	7.6	1.5	25%
Gazipaşa	-1.1	-1.6	-0.5	a.d.
Tunus	-0.6	1.0	1.6	a.d.
Gürcistan	17.4	22.3	4.9	28%
K. Makedonya	3.7	3.6	-0.1	-2%
Bodrum	-1.6	-2.2	-0.6	a.d.
Almatı	32.0	30.1	-1.9	-6%
<b>Hizmet Şirketleri</b>	<b>22.7</b>	<b>22.0</b>	<b>-0.7</b>	<b>-3%</b>
Havaş	10.6	8.5	-2.1	-20%
BTA	0.2	-2.6	-2.8	a.d.
Diğer	11.9	16.1	4.2	36%
<b>Konsolide</b>	<b>86.0</b>	<b>90.1</b>	<b>4.1</b>	<b>5%</b>



## DAĞITILMIŞ BORÇ YAPISI

16 Net Borç*** (Dönem Sonu, €m)	Mar 2024	Ara 2024	Mar 2025
<b>Havalimanları</b>	<b>973.2</b>	<b>958.4</b>	<b>1,001.9</b>
Ankara**	137.9	189.2	193.1
İzmir	171.6	133.8	160.9
Gazipaşa	-1.0	-2.1	-0.9
Tunus	250.5	228.9	233.1
Gürcistan	-26.5	-22.5	-21.1
K. Makedonya	34.0	32.3	32.8
Bodrum	101.5	85.8	92.3
Almatı	305.1	313.0	311.6
<b>Hizmet Şirketleri</b>	<b>814.7</b>	<b>764.4</b>	<b>793.0</b>
HAVAŞ	78.0	35.2	50.0
BTA	39.5	31.3	22.5
Holdings*	668.7	653.5	679.9
Diğer	28.5	44.4	40.6
<b>Toplam</b>	<b>1,787.9</b>	<b>1,722.8</b>	<b>1,794.9</b>

### Net Borç Tanımı =

- (+) Borçlanmalar
- (+) Hissedar Kredisi ve Faizi
- (+) Açık Hesap Kredileri
- (+) Almatı Azınlık Satış Hakkı (€59m, Almatı&Holdings üzerinde)\*\*

### (+/-) Net Türev Araçlar (-€44m)

- (-) Nakit
- (-) Kısıtlı Banka Bakiyeleri

Ağırlıklandırılmamış Vade 7.5 Yıl

Ortalama Vade 4.7 Yıl

Ortalama € Borç Maliyeti\* %6.5

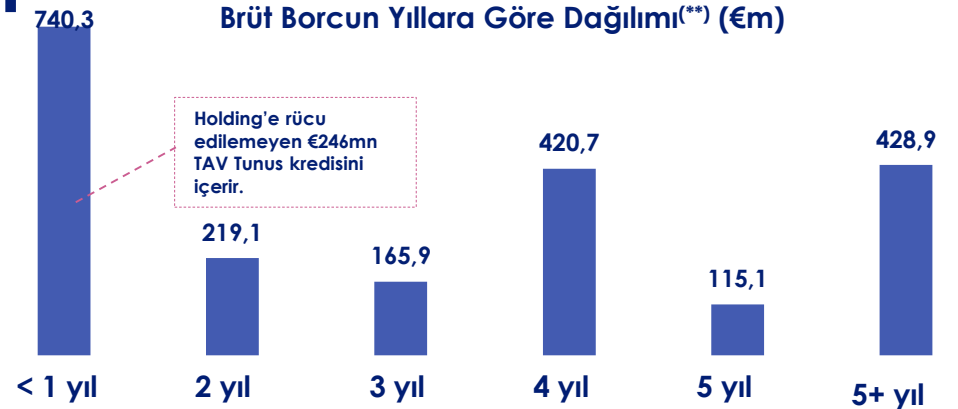
Net Borç / FAVÖK 3.64

2025T Net Borç / 2025T FAVÖK 2.5 – 3.0

(\*) 31 Mart 2025 itibarıyla, tüm finansal borcumuzun %59'u takasla sabitlemiştir (tam konsolidasyona tabi şirketler).

Net Borç %0 (Senelik)

Almatı'da €19mn işletme sermayesi hareketi, Yeni Antalya'ya €15mn hissedar kredisi, €29mn İzmir kira ödemesi, net türevlerde €13mn çeyreklik değişim, IFRS 16 sözleşmelerinde €7mn artış, ABD doları krediler ve Eurobond'da €26mn daha yüksek EURUSD etkisi, €36mn tahakkuk eden faiz, €29mn yatırım harcaması etkili oldu.



\*Belirli proje finansman sözleşmeleri, finansal oranların karşılanamaması durumunda teknik temerrüt maddeleri içerir. TAV Milas Bodrum, TAV Ege, TAV Tunus, TAV Kazakistan ve TAV Makedonya'nın finansman sözleşmelerinde finansal oran taahhütleri bulunmaktadır. TAV Tunus pandemi etkisiyle düşen yolcu sayılarının beklenenden daha yavaş toparlanması sebebiyle finansman sözleşmelerinin yükümlülüklerini ihlal etmiştir. Bu sebeple, Şirket'in uzun vadeli kredi yükümlülükleri 30 Haziran 2023 itibarıyla kısa vadeli yükümlülüklerle sınıflanmıştır. 31 Mart 2025 itibarıyla kısa vadeli yükümlülüklerle sınıflanır tutar €245.6m'dur (faiz tahakkuku dahil tutardır). 31 Mart 2025 tarihi itibarıyla TAV Tunus kredi verenlerden Kredi Geri Çağırma bildirimini almamıştır. 31 Mart 2025 tarihi itibarıyla TAV Tunus haricinde Grup'un finansal oran taahhütlerinde herhangi bir ihlal gerçekleşmemiştir.

\*\* Finansal kiralamaya ilişkin yükümlülükleri ve net türevleri içermez.

\*Holding şirketleri olan Aviator, PMIA Aviator ve Holdco BV dahildir.

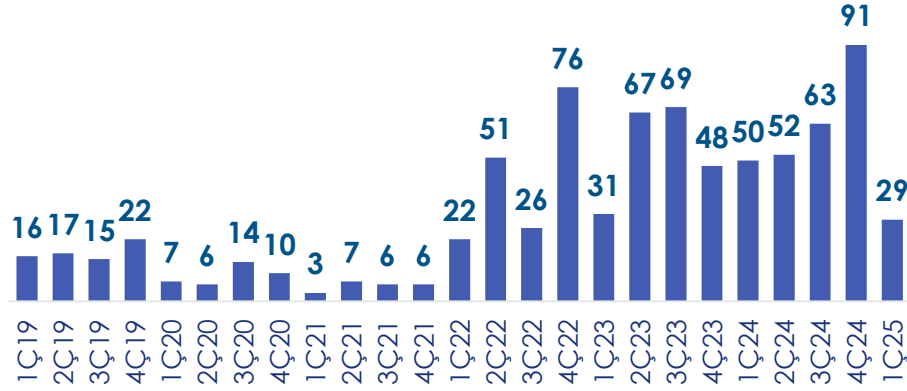
\*\* Yeni Ankara'yı içerir.

\*\*\*Finansal varlık olarak gösterilen 59 m€ tutarında KKM bakiyesi net borç hesabında nakit olarak sınıflanmamıştır.

# YATIRIM HARCAMALARI & TEMETTÜ

17

## Çeyreklik Yatırım Harcamaları (€m)

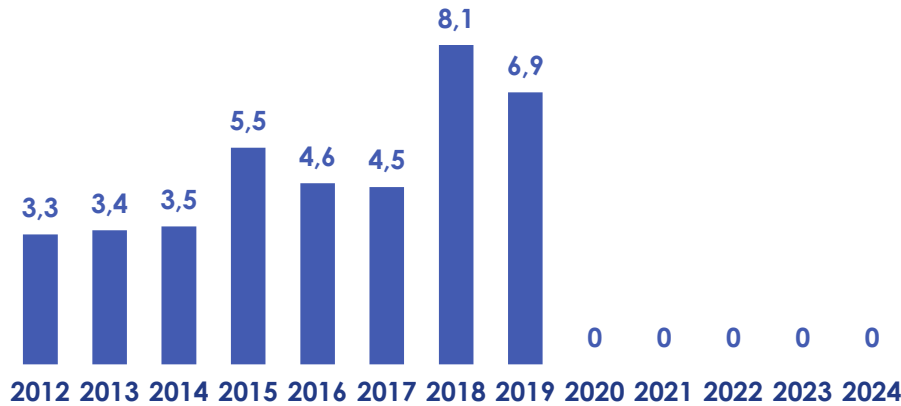


## Nakit Yatırım Harcamaları

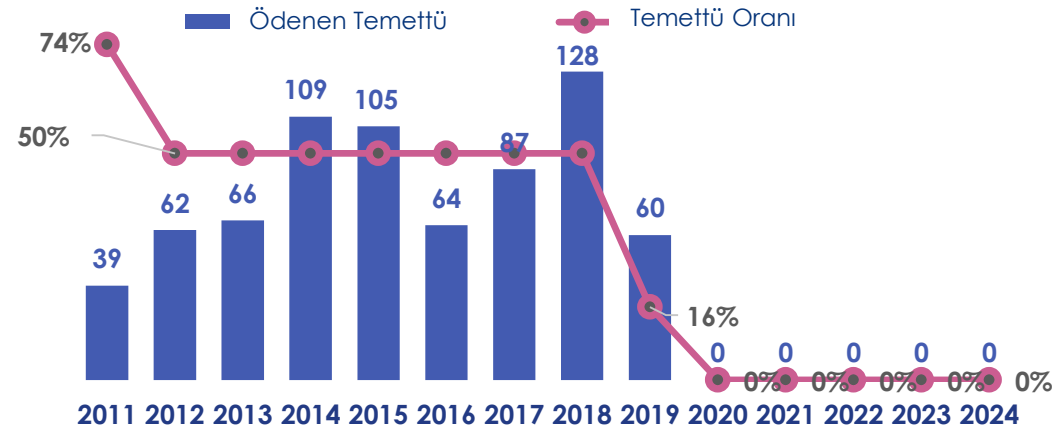
**2025**  
 Yatırım Harcamaları **€29 m**

- ◆ Yatırım harcamaları Havalimanı İşletim Hakkı ve Kullanım Hakkı bilanço kalemlerinde yer alan nakit olmayan hareketleri içermez.

## Temettü Verimi (%)



## Temettü Tarihesi (€m)



► TAV Havalimanları Holding'in temettü politikası UFRS konsolide net kârın **50%'sini** nakit veya bedelsiz hisse olarak dağıtmaktır. (\*)

(\*) Şirketin, iştiraklerinin ve bağlı ortaklarının uzun vadede gelişmesi için doğabilecek yatırım ya da kaynak ihtiyacı veya ekonomik şartlardaki olağandışı gelişmeler aksini gerektirmedikçe

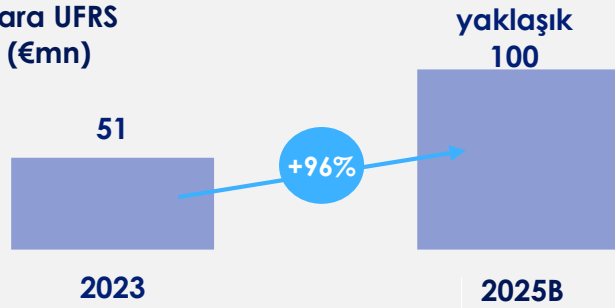
# ANKARA ESENBOĞA YATIRIMI

18

## Durum Güncellemesi

- 31 Mart 2025 itibarıyla inşaatın %99'u tamamlandı.
- Yaklaşık 210 milyon avro ilk etap yatırımının öngörüldüğü mühendislik, tedarik ve inşaat sözleşmesi kapsamında; yeni pist, otopark, 3,6 MW güneş paneli ve diğer çeşitli yatırımlara 2023 yılında başlanacak olup, 2025 yılının ikinci çeyreğinde tamamlanması planlanmaktadır.
- 2025 yılında Ankara'nın cirosunun yaklaşık €100m olması beklenmektedir.

■ Ankara UFRS  
Ciro (€mn)



## Öne Çıkan Başlıklar

- Daha yüksek tarifeler ve garanti yolcu/UFRYK12 yapısının sona ermesi sebepleriyle yeni imtiyaz (Mayıs 2025) süresinin başlamasıyla birlikte 2024'te hizmet verilen yolcu sayısı eski imtiyaza göre daha yüksek gelir elde edilebilecek.
- Ajet ve Pegasus iç hat trafikten dış hat transfer trafiğine odaklanarak (dış hat yolcu ücreti öder) Ankara'nın dış hat trafiğinin büyümesine katkıda bulunuyor.
- Ajet(\*) 2023 itibarıyla 90 olan uçak sayısını 2033'te 200'e çıkaracak.

(\*) Türk Havayolları Yatırımcı Sunumu

## İnşaat Çalışmaları



## Hizmet Verilen Yolcu (m)

■ İç hat ■ Dış hat



# ANKARA ESENBOĞA HAVALİMANI YENİ İŞLETME İMTİYAZININ ÖZETİ

19

İşletme İmtiyazının Süresi	→ Şirketimiz, Mayıs 2025 ile Mayıs 2050 tarihleri arasındaki 25 yıllık dönemde Ankara Esenboğa Havalimanı'nı işletme imtiyazına sahip olacaktır.
TAV Havalimanları'na Etkisi	→ Türkiye'nin başkentinde bulunan Ankara Esenboğa Havalimanı, 2019'da 11,5m iç hat, 2,3m dış hat yolcuya hizmet verdi. İş seyahati ağırlıklı yolcu profili nedeniyle havalimanının mevsimselliği düşüktür. → 2010-2019 arası dış hat yolcusunda %7, iç hat yolcusunda %6 bileşik büyüme gerçekleşti.
2019 Pro-forma Nakit Ciro ve Nakit FAVKÖK(*)	→ <b>Ankara Esenboğa Havalimanı, 2019'da TFRS Yorum 12 ve DHMI garanti yolcu mahsuplaşması öncesi 64.8 mn avro nakit ciro ve 44.5 mn avro nakit FAVKÖK üretti.</b>
2025 UFRS Ciro Beklentisi	→ <b>€100m civarında (2019 UFRS Ciro €41.8m)</b>
İşletme İmtiyazının Toplam Kira Bedeli	→ 475 milyon avro + KDV.
İşletme İmtiyazının Kira Ödeme Koşulları	→ Toplam imtiyaz kira bedelinin %25'i ön ödeme şeklinde peşin olarak Devlet Hava Meydanları'na (DHMI) ödendi. → Toplam imtiyaz kira bedelinin %10'u 2025 - 2029 yılları arasında eşit taksitler halinde (senede %2) ödenecektir. → Geriye kalan %65'lik kısım, imtiyaz kira süresinin sonuna dek (2030 - 2049 yılları arasında) eşit taksitler halinde (senede %3.25) ödenecektir.
Yeni İşletme İmtiyazı Süresince Yolcu Başına Ücret (2025-2050)	→ Giden dış hat yolcusu başına :17 avro hizmet (15 avro idi) ve 3 avro güvenlik (1.5 avro idi) bedeli → Giden iç hat yolcusu başına: 3 avro hizmet bedeli → Garanti yolcu (sabit gelir) yapısı bulunmaması nedeniyle mevcut yolcu hacminden daha fazla gelir elde edilebilecek.
Yatırım Harcaması	→ Yaklaşık 210 milyon avro ilk etap yatırımının öngörüldüğü mühendislik, tedarik ve inşaat sözleşmesi kapsamında; yeni pist, otopark, 3,6 MW güneş paneli ve diğer çeşitli yatırımlara başlanmış olup, <b>2025'in ikinci çeyreğinde tamamlanması planlanmaktadır.</b> → Yaklaşık 90 milyon avro yatırımın öngörüldüğü, terminal genişlemesi ve hava tarafı yatırımlarını içeren ikinci etaba ise en geç 2038 yılında başlanacaktır. İkinci etabın da 2 ila 3 yıl arasında tamamlanması planlanmaktadır. İkinci etap yatırımın tamamlanmasıyla birlikte işletme süresi sonuna kadar herhangi bir kapasite sorunu öngörülmemektedir.
Finansman	→ İşletme imtiyaz kirasının ön ödemesinin ve yapılacak olan yatırımın yaklaşık olarak %30'unun özkaynaklardan ve %70'inin ise kredi ile finanse edilmesi planlanmaktadır.
Konsolidasyon	→ Tam konsolide edilecektir.

\* Nakit Ciro ve nakit FAVKÖK rakamları, TFRS Yorum 12 ve DHMI garanti yolcu mahsuplaşması öncesidir ve TFRS kapsamında olmayıp, denetlenmemiştir.

# ANKARA'DA BEKLENEN MUHASEBE DEĞİŞİKLİKLERİ, YENİ İMTİYAZ YAPISI VE CİRO BEKLENTİSİ

20

## Eski İmtiyaz

## Yeni İmtiyaz

### Mücbir Sebep Uzatım Dönemi

#### Garanti Var & UFRYK 12 Var

#### Garanti Var & UFRYK 12 Yok

#### Garanti Yok UFRYK 12 Yok

	2019	2020	2021	2022	2023 - 5A	2023 5 - 12A	2023	2024	2025 - 5A	2025 5 - 12A	2025	2026T(*)
Giden Dış Hat Garanti Yolcu (m)	1.3	1.3	1.4	1.5	0.6	0.9	1.5	1.6	0.7			
Garanti Yolcu Geliri (€m)	20.2	21.2	22.3	23.4	9.6	15.0	24.6	25.8	10.5			
Giden İç Hat Garanti Yolcu (m)	1.1	1.1	1.2	1.2	0.5	0.8	1.3	1.4	0.6			
Garanti Yolcu Geliri (€m)	3.2	3.4	3.6	3.7	1.5	2.4	3.9	4.1	1.7			
<b>1 Toplam Garanti Yolcu Geliri (€m)</b>	<b>23.4</b>	<b>24.6</b>	<b>25.8</b>	<b>27.1</b>	<b>11.1</b>	<b>17.4</b>	<b>28.5</b>	<b>29.9</b>	<b>12.2</b>			
<b>2 Reeskont Geliri (€m)</b>	<b>8.7</b>	<b>7.2</b>	<b>5.5</b>	<b>3.4</b>	<b>0.4</b>							
<b>3 UFRS Ciro'da Görülen Kısım (€m)</b>	<b>8.7</b>	<b>7.2</b>	<b>5.5</b>	<b>3.4</b>	<b>0.4</b>	<b>17.4</b>	<b>17.8</b>	<b>2</b>	<b>12.2</b>			
<b>4 Toplam UFRS Ciro (€m)</b>	<b>41.8</b>											
<b>5 Pro-Forma Nakit Ciro (€m)</b> (garanti yapısı olmasaydı)	<b>64.8</b>											
Dış Hat Yolcu (çift yönlü)	2.3											
İç Hat Yolcu (çift yönlü)	11.5											
<b>6 Hesaplanan Nakit Yolcu Geliri (€m)</b>	<b>34.3</b>											
Dış Hat/2*€15 + İç Hat/2*€3												
<b>a 6 - 3 (€m)</b>	<b>25.6</b>											
<b>b 5 - 4 (€m)</b>	<b>23.0</b>											
<b>c 6 - 1 (€m)</b>	<b>10.9</b>											

UFRS ciro , muhasebe ve imtiyaz yapısı değişiklikleriyle pro-forma nakit ciro ile eşitlenecek.

2025 UFRS Ciro beklentisi ~€100m

(a) ve (b) arasındaki fark (a)'nin hesaplamasındaki varsayımlardan kaynaklanıyor:

(giden yolcuyu bulmak için yolu sayısını ikiye bölmek, transfer yolcu, mürettebat, DHMİ ve havalimanı raporlaması arasındaki farklar)

Eski imtiyaz'da (b) gelir tablosuna yansımıyor ve (c) DHMİ tarafından tahsil ediliyor.

Yeni imtiyazda (b) gelir tablosuna yansiyacak ve (c) TAV tarafından tahsil edilecek.

Böylece , yeni imtiyazda toplan UFRS ciro (4) nakit pro-forma ciro ile eşitlenecek.

• UFRYK 12 sebebiyle **Garanti Yolcu Geliri (1)** içinden sadece, **Reeskont Geliri (2)** gelir tablosunda gözüküyor (3).

• 2 yıllık Mücbir Sebep Uzatım Dönemi'nin başı olan 2023 Mayıs'tan 2025 Mayıs'a kadar UFRYK 12 olmayacak ancak **Garanti Yolcu Geliri (1)** olacak ve tamamı gelir tablosunda gözükülecek. (3)

• Mayıs 2025'te yeni imtiyaz döneminden itibaren garanti yapısı da olmayacak ve havalimanında garanti edilenin üstünde toplanan yolcu geliri (c) DHMİ tarafından değil, TAV tarafından tahsil edilecek. Tahsil edilen tüm yolcu geliri (6) ciroda gözükülecek.

• Bu değişiklik havalimanının nakit akışını ve cirosunu otomatik olarak artırıyor. (a), (b) ve (c).

• Yeni yapı 2019'da uygulansaydı 2019 pro-forma cirosuna €23 m (b) ve nakit akışına (c) da €11 m pozitif katkısı olurdu.

• (b)'de gösterilen katkıya ek olarak, artan yolcu başı hizmet (€17) ve güvenlik (€3) ücretleri de hesaba katılınca yeni yapının **pro-forma ciroya (5) €4m avro** daha ekstra katkısı olurdu.

(\*) Ankara 2026 tahmini cirosu pandemi sonrası normal yolcu toparlanmasının devam edeceği varsayımına bağlıdır. Hesaplama yeni imtiyaz bedelleri olan dış hat giden yolcu için €17 ve dış hat güvenlik ücreti olarak 3€ kullanıldı.



# ANTALYA HAVALİMANI YENİ TERMİNAL & HAVA TARAFI YATIRIMI TAMAMLANDI.

21

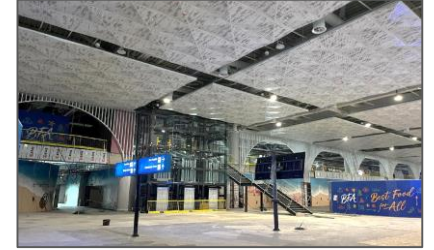
## Durum Güncellemesi

- 12 Nisan 2025 tarihinde açıldı.
- Uzun vadeli proje finansmanı kredisi için anlaşma imzalandı.
- Bu yatırımla, genişlemeden önce 93 bin m2 olan Dış Hat Terminali 2'ye 132 bin m2'lik yeni alan eklendi.
- İç Hat Terminali, 38 bin m2'lik yeni alan eklenmesiyle %103 oranında genişletildi.
- Yolcu köprülerinin sayısı 20'den 34'e, toplam binış kapısı sayısı ise 48'den 77'ye çıktı.
- Havalimanına 1,4 milyon m2 yeni apron alanı eklendi ve uçak park kapasitesi 138'den 202'ye yükseldi.
- Otopark kapasitesi %177 artarak 5.852'ye ulaştı.
- Toplam ticari alan da %165 artarak 33,3 bin m2 oldu.
- 4MW güneş enerjisi santrali kuruldu.
- Tamamlanan yatırımlarla havalimanının kapasitesi yılda 65 milyon yolcuya çıktı. 2038 yılında başlaması planlanan ek yatırımlarla Antalya Havalimanı'nın kapasitesi 80 milyonun üstüne çıkarılacak.
- Yeni terminallerin yolcu başına düşen ticari harcamaya olumlu etki etmesi bekleniyor.

## Antalya



## Yeni Terminal



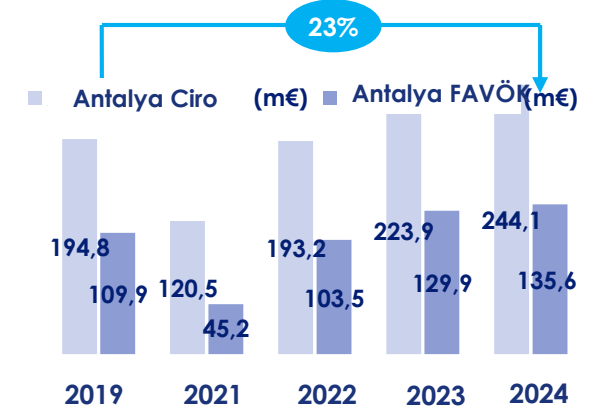
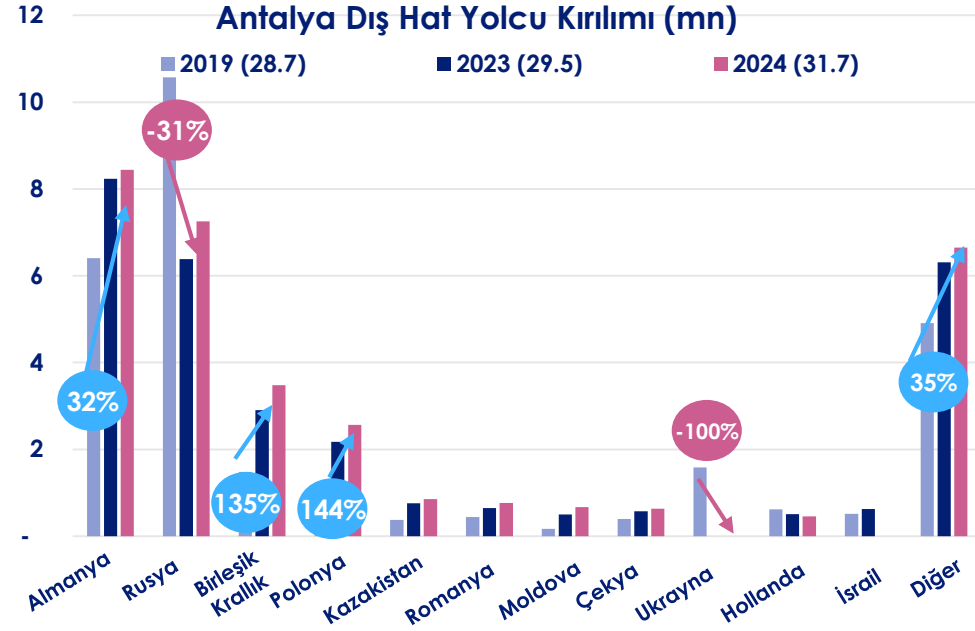
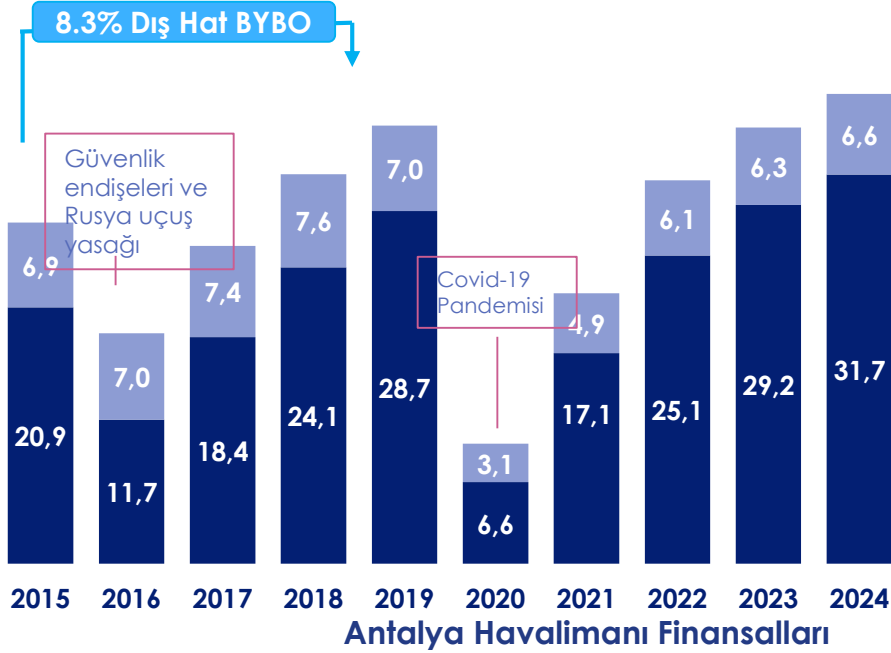
## Yeni Terminal





# HIZLI BÜYÜYEN VE KRİZLERDEN ÇABUK ÇIKAN BİR VARLIK 2024 FAVÖK, 2019'UN %23 ÜZERİNDE GERÇEKLEŞTİ.

22 ■ Antalya Dış Hat (mn) ■ Antalya iç Hat (mn)



mn €	2023	1Ç24	2Ç24	3Ç24	4Ç24	2024	1Ç25
<b>CİRO</b>	223.9	17.7	69.8	108.1	48.5	244.1	13.6
<b>FAVÖK (2)</b>	183.2	8.6	48.3	93.3	33.8	184.0	2.7
<b>FAVÖK (2)</b>	129.9	-3.5	36.2	81.2	21.7	135.6	-8.7
<b>Net Kâr</b>	84.7	-3.9	22.8	59.9	15.6	94.5	-15.0
<b>Net Borç</b>	-33.3	13.4	-21.7	-65.0	-77.0	-77.0	-19.8
<b>SAFDA (3)</b>	-57.3	1.0	-19.5	-26.7	-12.7	-57.9	3.5
<b>Kalan SAFDA</b>			171.0	144.3	131.6	131.6	135.1
<b>Özk. Yön. Yatırımları(4)</b>	27.5	-2.9	3.4	33.2	2.9	36.6	-16.3
<b>Yeni Antalya (50%)<sup>1</sup></b>							
<b>Net Kâr</b>	35.9	-7.2	-4.3	-10.3	5.0	-16.7	-18.7
<b>Net Borç</b>	933.7	999.2	1066.3	1093.4	1155.0	1155.0	1198.7

1 TAV Havalimanları Antalya'da %49, Yeni Antalya'da %51 oranında hisseye sahip olup, her iki işbirlikte de %50 kâr payı ve oy hakkına sahiptir.

2 Düzeltilmiş FAVÖK kira gideri amortismanı sonrası göstermektedir. (UFRS FAVÖK ise kira gideri öncesini yansıtmaktadır.)

3 Satın Alma Fiyatının Dağıtılmasının Amortismanı (SAFDA)

4 TAV Havalimanları gelir tablosuna gelen net kâr

## YENİ ANTALYA İŞLETME İMTİYAZI

23

<b>İşletme İmtiyazının Süresi</b>	→ Ortak Girişim, 1 Ocak 2027 ile 31 Aralık 2051 tarihleri arasındaki 25 yıllık dönemde Antalya Havalimanı'nı işletme imtiyazına sahip olacaktır.
<b>Ortak Girişim</b>	→ Ortak Girişim'de TAV Havalimanları Holding %51, Fraport ise %49'luk paya sahiptir.
<b>İşletme İmtiyazının Toplam Kira Bedeli</b>	→ 7,25 milyar avro + KDV.
<b>TAV Havalimanları'na Etkisi</b>	→ En önemli havalimanımız olan Antalya'nın işletme süresi 25 yıl daha uzatıldı.
<b>İşletme İmtiyazının Kira Ödeme Koşulları</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Toplam İmtiyaz Kira Bedeli'nin %25'i ön ödeme şeklinde peşin olarak Devlet Hava Meydanları'na (DHMI) ödendi.</li> <li>→ Toplam İmtiyaz Kira Bedeli'nin %10'u 2027-2031 yılları arasında eşit taksitler halinde (senede %2) ödenecektir.</li> <li>→ Geriye kalan %65'lik kısım, imtiyaz kira süresinin sonuna dek (2032 ve 2051 yılları arasında) eşit taksitler halinde (senede %3.25) ödenecektir.</li> </ul>
<b>Yeni İşletme İmtiyazı Yolcu Başına Ücreti (2027-2051)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Dış Hat :17 avro (mevcut durumda 15 avro)</li> <li>→ İç hat: 3 avro</li> </ul>
<b>Yatırım Harcaması</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Terminal genişlemesi ile 142 bin m2 dış hat terminal alanına 125 bin m2 daha dış hat alanı, 37 bin m2 olan iç hat terminal alanına 38 bin m2 daha iç hat terminal alanı ve hava tarafına da 1 milyon m2 daha alan eklenecektir. 70 bin m2'lik yeni dış hat terminalinin (2040 yılında hizmete girecek) de yapımının tamamlanmasıyla birlikte havalimanının kapasitesi, 2025 yılında 65 milyona, 2040 yılında ise 80 milyona çıkacaktır.</li> <li>→ Yaklaşık 850 milyon avro yatırım tutarıyla ilk etap yatırım, Nisan 2025'te tamamlandı. Yaklaşık 165 milyon avro yatırımın öngörüldüğü ve 2040 yılında hizmete girecek olan yeni Dış Hatlar terminalinin yapımına ise 2038 yılında başlanacaktır.</li> </ul>
<b>Finansman</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Yaklaşık %70 borç ve yaklaşık %30 özkaynak kullanımı bekleniyor.</li> <li>→ Uzun vadeli proje finansmanı kredisi için anlaşma Nisan 2025'te imzalandı.</li> </ul>
<b>Konsolidasyon</b>	→ Özkaynak yöntemiyle konsolide edilecektir.

### İşletme Koşulları

#### Daha Avantajlı Koşullar

- Dış Hat yolcu başına ücret €15'ten €17'ye yükselecek.
- Yolcu başına alınan güvenlik ücretinin %50'si DHMI ile paylaşılmayacak.
- Aşağıda sıralanan nedenlerden ötürü perakende satış gelirlerinde önemli bir artış beklenmektedir:
  - Terminal alanı 2 katına çıkarılırken, **perakende satış alanları 3 katına çıkarıldı.**
  - Perakende sözleşmelerinin ciroya bağlı gelirlerini artırma potansiyeli
  - Gümrüksüz satış ve hizmet gelirleri gibi çoğunlukla enflasyona dayalı ciro bağlantılı gelirlerin yüksek payı (çoğunluğu EUR bazında)
- Yolcu başına perakende satış gelirleri 2019 yılında €3,5'ti.

#### Daha Dezavantajlı Koşullar

- Yeni imtiyaz kira gideri mevcut kiradan daha yüksek olacak.
- Genişlemeyle birlikte iki katına çıkacak olan terminal alanı faaliyet giderlerinde ölçülü artışa neden olacak.

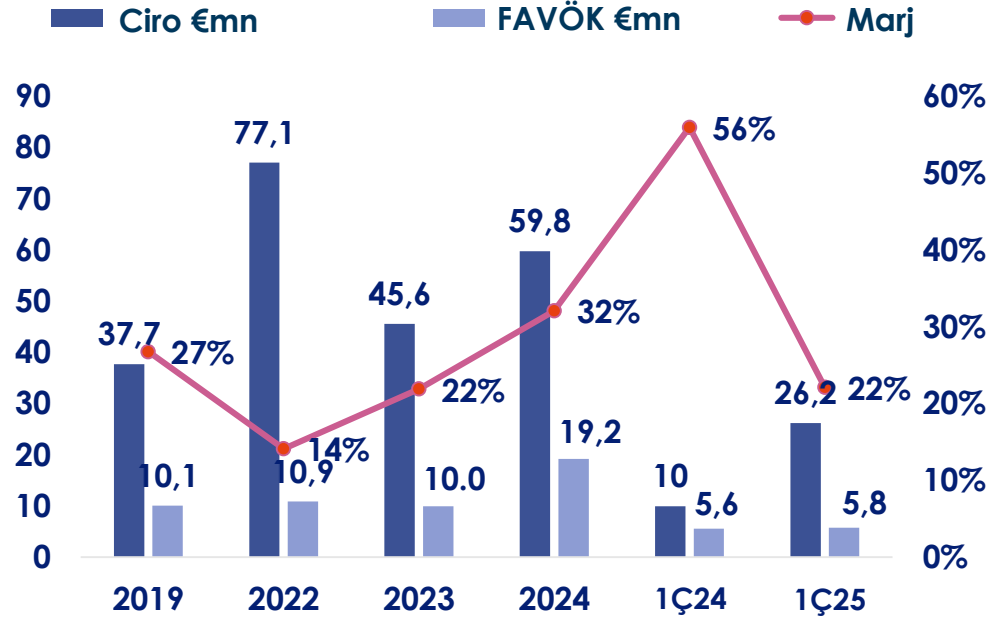
## TAV TEKNOLOJİ (BİLİŞİM)

24

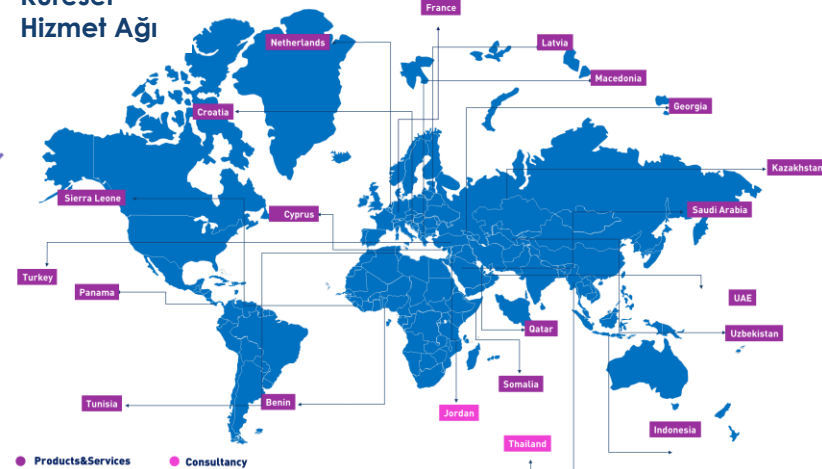
## ÜRÜNLER

+40  
Ürün+40  
Havalimanı Projesi

## HİZMETLER

+40  
Havalimanı

## Küresel Hizmet Ağı



# TAV İŞLETME HİZMETLERİ

25

KÜRESEL  
HİZMET AĞI

43  
Havalimanı

20  
Ülke

7.5M+  
Misafir (2024)

87  
Özel Yolcu  
Salonu

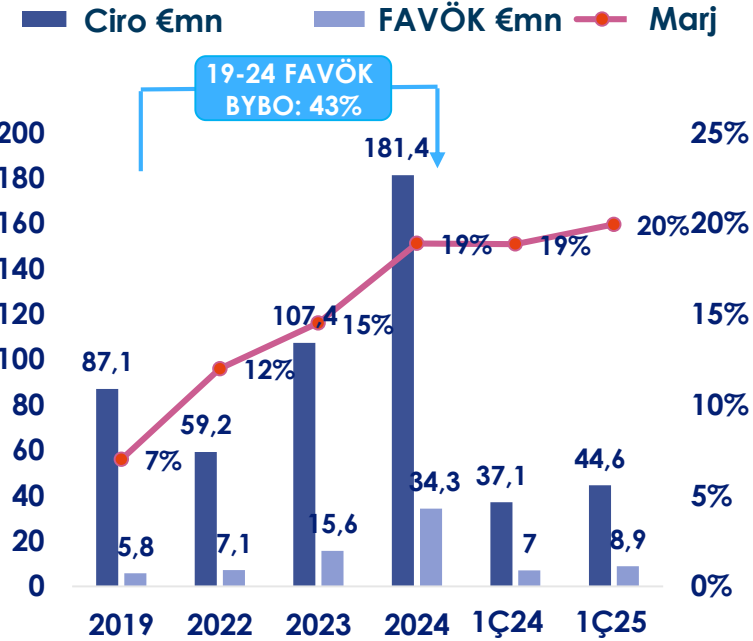
## Gelişmeler

- 2025 yılında JFK'de yeni bir Capital One salonu daha açılacak. (JFK'de 3'üncü olacak)
- Japonya Narita Havalimanı'nda özel yolcu salonu işletimi için Türk Havayolları ile ortak girişim kuruldu ve faaliyetine Şubat 2025'te başladı.

## Global Özel Yolcu Salonu Portföy Özeti

Ülke	Salon Sayısı
İspanya	22
Türkiye	9
Fransa	7
Şili	7
K. Makedonya	5
A.B.D.	5
Kazakistan	5
Gürcistan	4
Uman	3
İtalya	3
Madagaskar	2
Tunus	2
Bermuda	2
Almanya	1
İsviçre	1
Letonya	1
S. Arabistan	1
Hrvatistan	1
Japonya	1

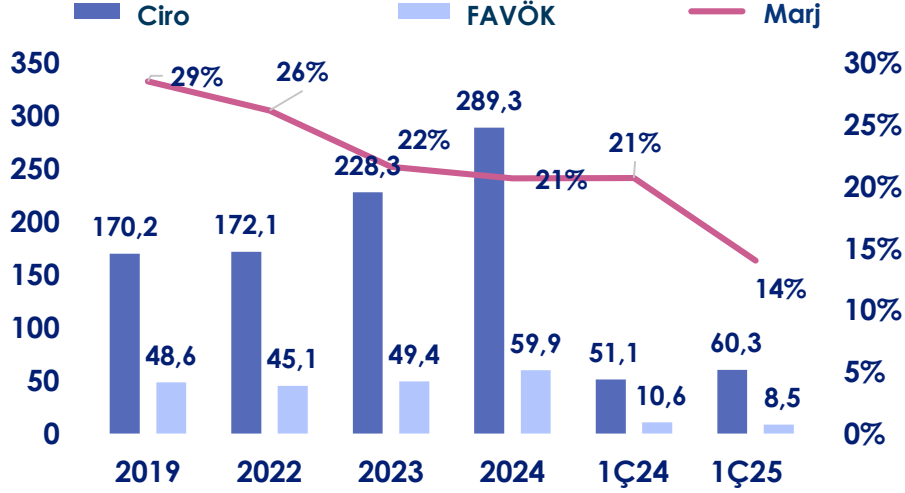
## AŞAĞIDAKI ŞİRKETLERİN YOLCU SALONU İŞLETMECİSİ:



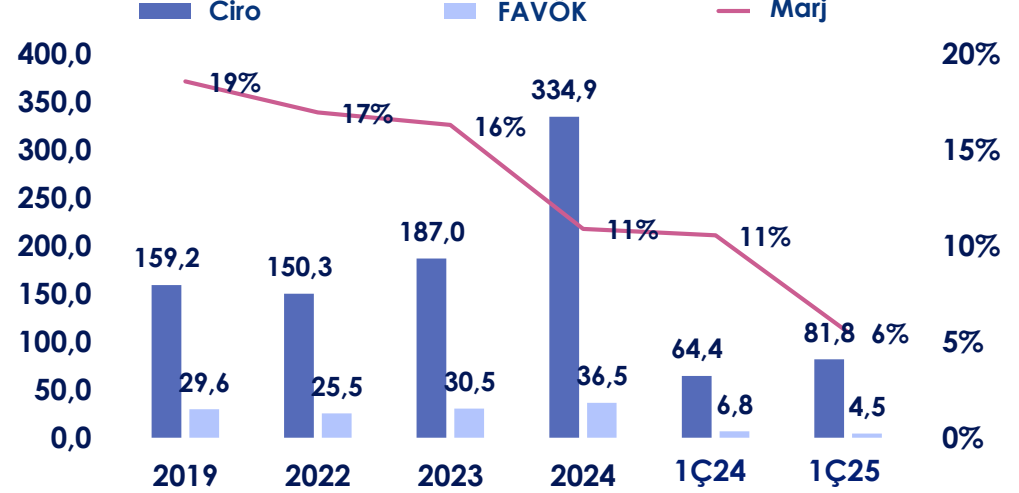
# HAVAŞ

26

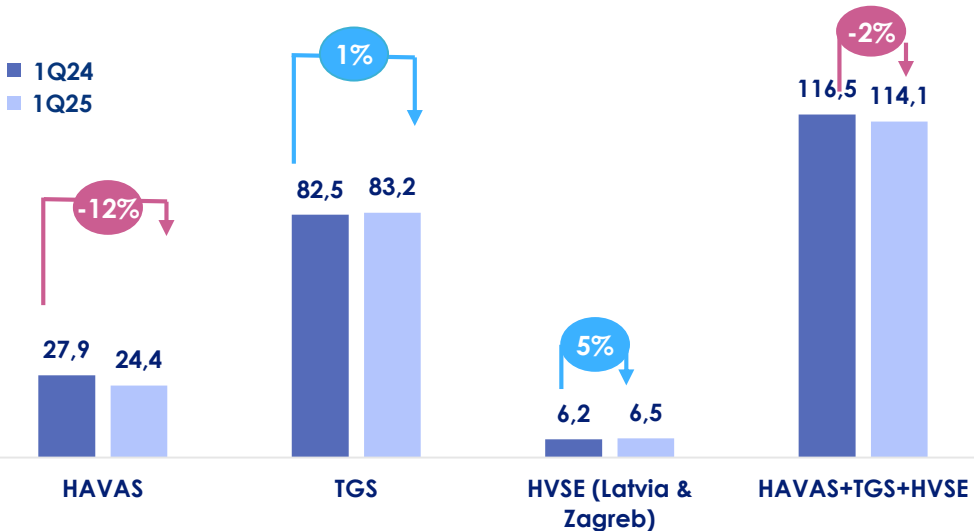
## Havaş Konsolide Finansalları (€m)



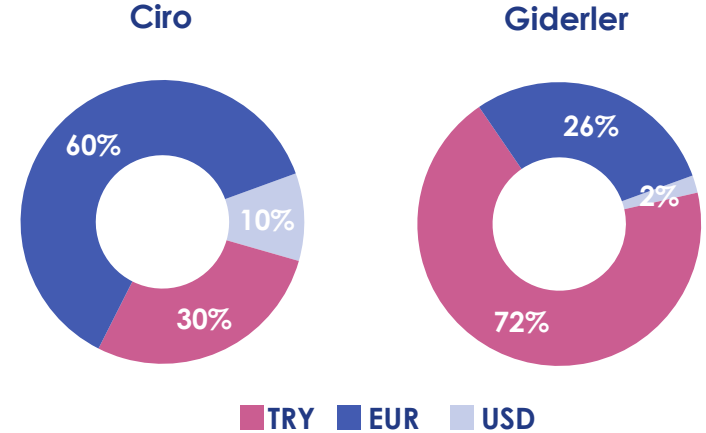
## TGS Finansalları (%50, €m)



## Hizmet Verilen Uçak Sayısı ('000)



## Havaş Solo Ciro ve Giderlerinin Döviz Cinsinden Kırılımı (2024)

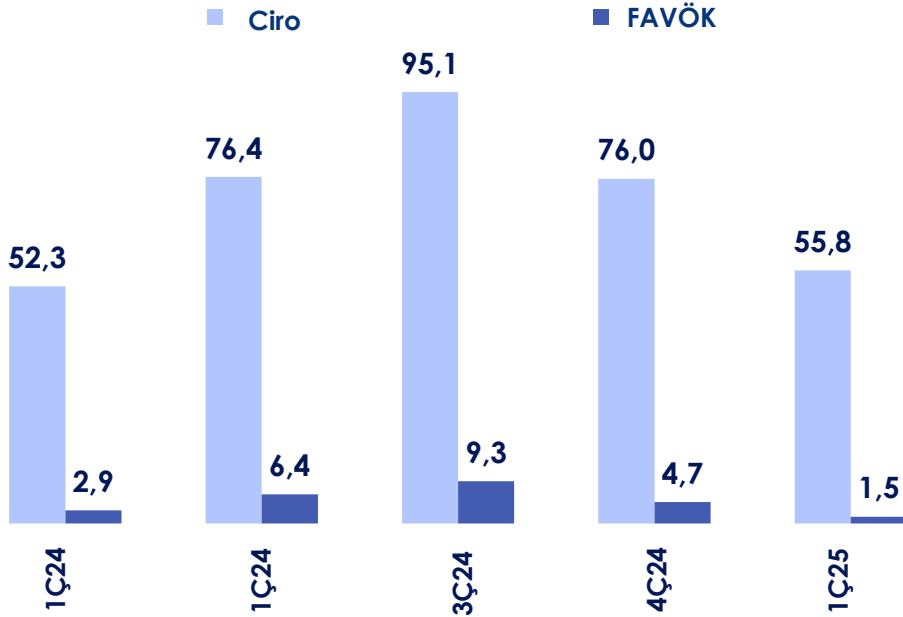


## ATU (50%)

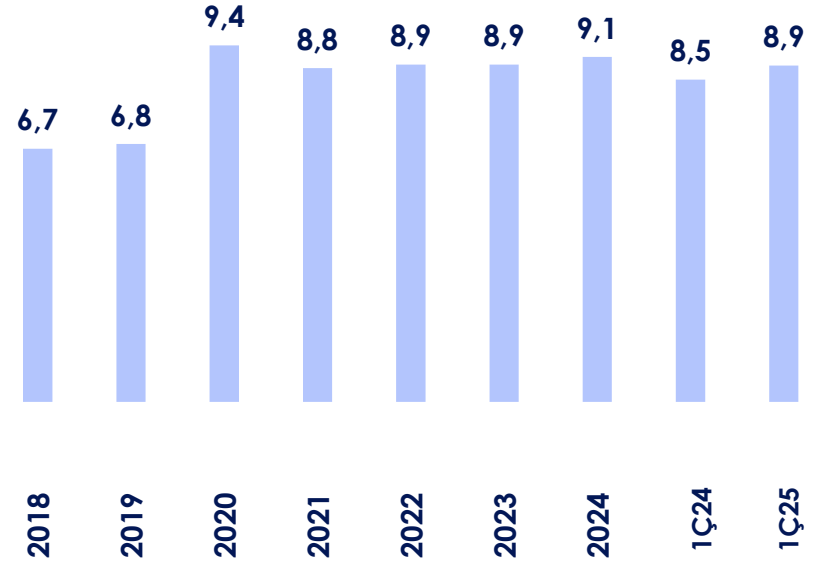
27

- ◆ ATU, Almatı ve Antalya havalimanlarında gümrüksüz satışı başladı.

### ATU Finansalları (€m)

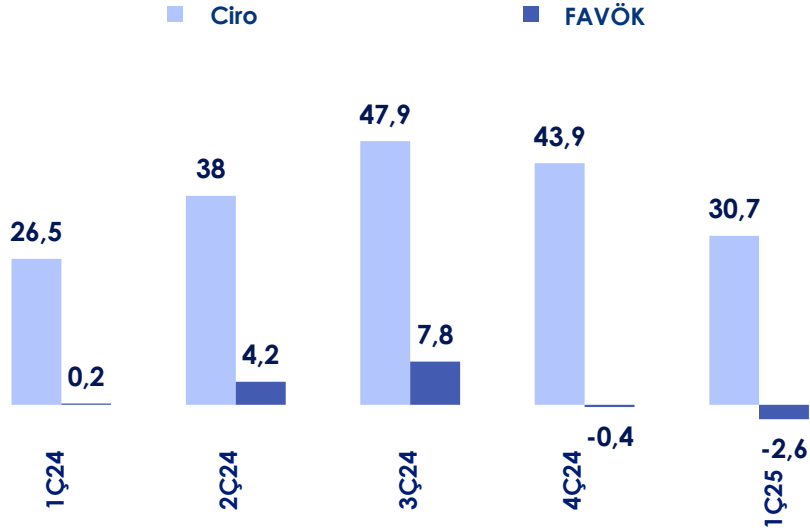


### TAV Yolcu Başına Gümrüksüz Harcama (Atatürk Havalimanı hariç) (€)

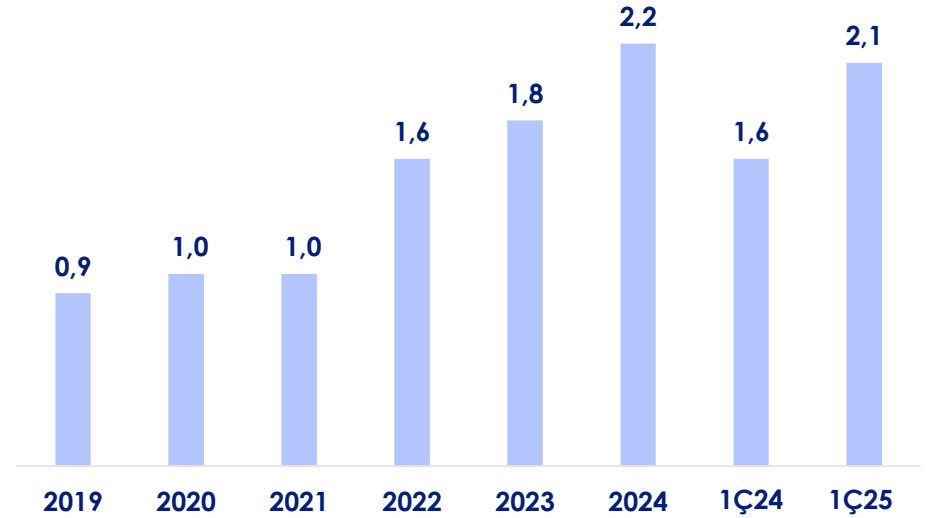


- ◆ 2022 yılında avro bazlı fiyatlamaya geçildi.
- ◆ Daha iyi pazarlama faaliyetleri ve avro enflasyonunun avro bazlı fiyatlara daha iyi yansıtılabilmesi yolcu başı harcama büyümesinde etkili oldu.
- ◆ 2024 yılından itibaren İstanbul Yeni Havalimanı'nda özel yolcu salonlarına hizmet vermiyor.
- ◆ Antalya Havalimanı operasyonu başladı.

## BTA Finansalları (€m)



## TAV Yiyecek & İçecek Yolcu Başına Harcama (Atatürk Havalimanı hariç, €)





## YABANCI PARA RİSKİ

29

### Duyarlılık Analizi

Grup'un kur riski genel olarak avronun TL ve ABD doları karşısındaki değer değişikliklerinden oluşmaktadır. Grup, yabancı para karşısındaki kur riskini türev finansal sözleşmeler aracılığı ile dengelemektedir. Mümkün olduğu durumlarda her sözleşmeye ait gideri sözleşmenin para birimi cinsinden yüklenmektedir ve nakit ve nakit benzerlerini de yükümlülükleri ile uyumlu şekilde elde etmektedir.

Kur riskinin ölçülebilmesi için yapılan duyarlılık analizinin temeli kurum genelinde yapılan toplam para birimi açıklamasını yapmaktır. Toplam yabancı para pozisyonu, yabancı para birimi bazlı tüm kısa vadeli ve uzun vadeli satın alım sözleşmeleri ile tüm varlıklar ve yükümlülükleri içermektedir.

31 Mart 2025 ve 31 Aralık 2024 tarihlerinde avronun aşağıdaki para birimlerine karşı yüzde 10 güçlenmesi / (zayıflaması) özkaynak ve kar veya zararı aşağıda gösterilen tutarlarda artıracak / (azaltacaktır) olacaktır. Bu analiz, diğer tüm değişkenlerin, özellikle faiz oranlarının sabit kaldığını varsayar.

### Faiz oranı riski

TAV Ege, TAV Makedonya TAV Milas Bodrum, TAV Kazakistan ve AIA'nın değişken banka kredilerinin sırasıyla %44, %13, %90 %54 ve %70'lik faiz ödemeleri faiz takasları ile sabitlendi.

Nakit akış riskinden korunma olarak belirlenen türev korunma aracının gerçeğe uygun değerindeki değişiklikler, korunmanın etkili olduğu ölçüde doğrudan özkaynaklarda muhasebeleştirilir. Korunmanın etkin olmadığı ölçüde, etkin olmayanın gerçeğe uygun değerindeki değişiklikler kar veya zararda muhasebeleştirilir.

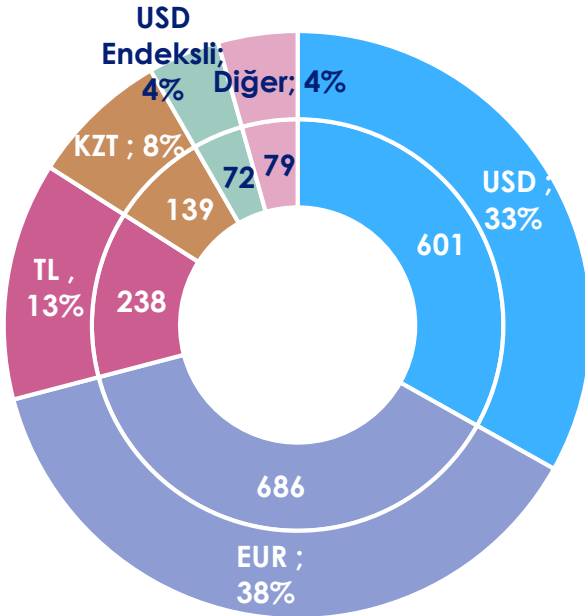
400 milyon ABD doları tutarındaki tahvilimiz, işlevsel para birimimize uygun olması için avroya takaslandı. Tahvilin avro değerinde piyasa hareketleri nedeniyle oluşan değişim (yukarıdaki duyarlılık tablosunda gösterilmiştir) ve takasın hareketi özkaynaklar altında kaydedilir.

	Özkaynak		Gelir Tablosu	
	Avro'nun değer kazanması	Avro'nun değer kaybetmesi	Avro'nun değer kazanması	Avro'nun değer kaybetmesi
31 Mart 2025				
USD				
TRY	38,113	(38,113)	(11,190)	11,190
Diğer	-	-	(7,189)	7,189
<b>Toplam</b>	<b>38,113</b>	<b>(38,113)</b>	<b>(21,292)</b>	<b>21,292</b>
31 Aralık 2023				
USD				
TRY	38,848	(38,848)	(11,031)	11,031
Diğer	-	-	(7,527)	7,527
<b>Toplam</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(1,127)</b>	<b>1,127</b>

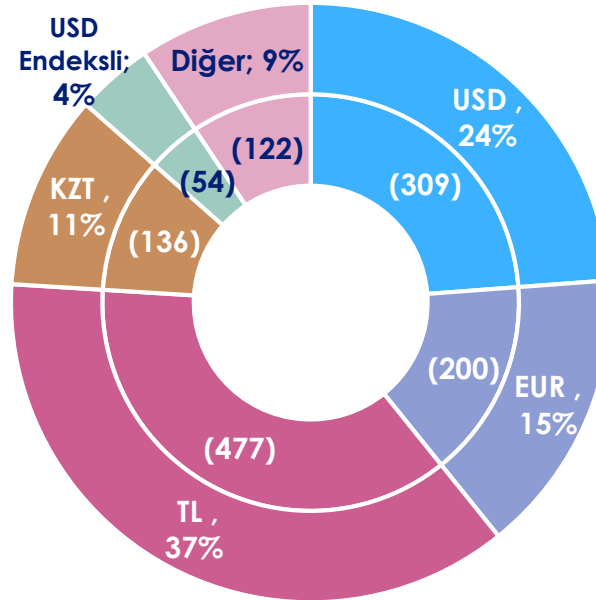
## GELİR TABLOSU VE BORÇLARIN DÖVİZ CİNSİNDEN KIRILIMI (2024)

30

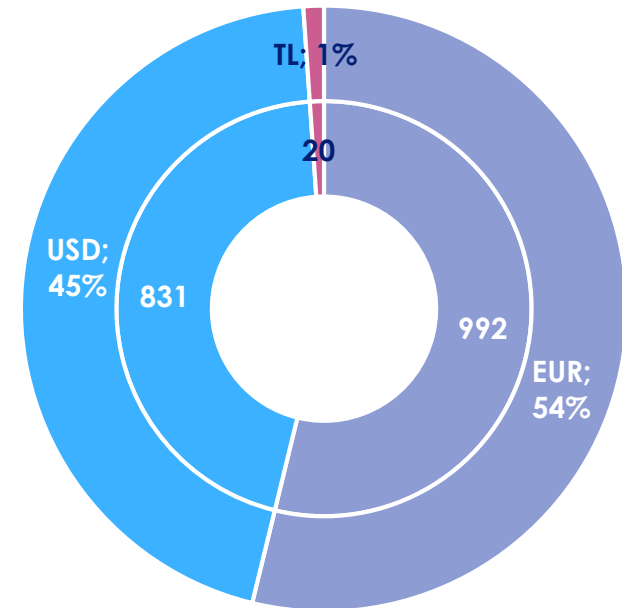
Ciro (m€) <sup>(1)</sup>



Faaliyet Giderleri (m€) <sup>(1,2)</sup>



Borçlanmalar (m€) <sup>(3)</sup>



- ◆ 2024 yılı cirosunun %75'i döviz cinsinden veya dövize (OMR, SAR ve QAR) endekslidir.
- ◆ 2024 yılı faaliyet giderlerinin %43'ü döviz cinsinden veya USD'ye (OMR, SAR ve QAR) endekslidir.

(1) Kombine verileri yansıtmakta olup, eliminasyon ve konsolide düzeltme öncesidir.

(2) İmtiyaz kira giderleri ve amortisman dahil değildir.

(3) Tahvil (ABD doları olarak gösteriliyor) avroya takaslandı ve bu nedenle gelir tablosunda EURUSD kur riskine maruz değil, hissedar kredisi dahil değildir.

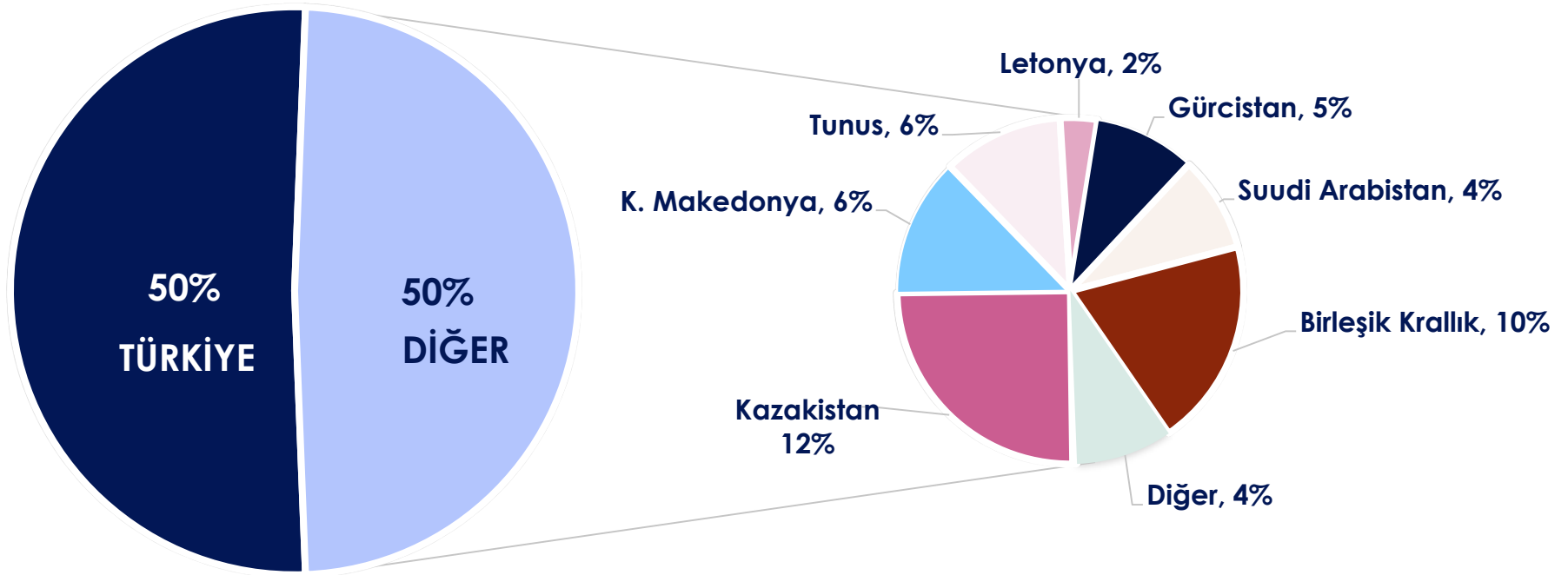
## DÖVİZ CİNSİ CİRO VE NAKİT BAKİYESİ

31

Döviz cinsi ciro, döviz cinsi yüksek nakit bakiyesi sağlıyor.

- ◆ 2024 yılı cirosunun %75'i döviz cinsi (EUR ve USD) veya dövize endeksli (OMR&SAR)
- ◆ Coğrafi olarak çeşitlendirilmiş nakit bakiyeleri temettü ya da hissedar kredisi geri ödemeleri yoluyla TAV'a aktarılıyor.

€462m nakit bakiyesi(\*) döviz veya dövize endeksli  
(Mart 2025)

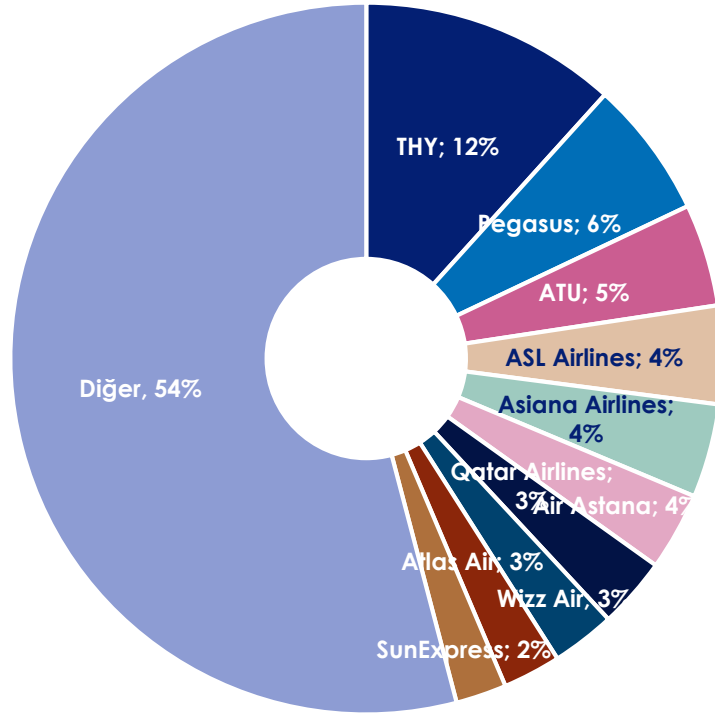


(\*) tam konsolide bağlı ortaklıklar ve özkaynak yöntemiyle konsolide olan iştirakleri (orantısal olarak) ve finansal varlık olarak gösterilen KKM'leri içerir

## ÇEŞİTLENDİRİLMİŞ MÜŞTERİ PORTFÖYÜ

İlk 10 müşteri cironun %46'sını üretiyor.

### 32 2023 Konsolide Cironun Müşterilere Göre Dağılımı



- ◆ Genel olarak pozitif **nakit döngüsü**.
  - ◆ **Alacaklar:** 0 – 30 gün
  - ◆ **Borçlar:** 30 gün
  - ◆ yaklaşık 4 haftalık **Almaty yakıt stoğu**
- ◆ Birden fazla krizde test edilen dikkatli işletme sermayesi yönetimi, likidite etkisi sürekli izlenir ve minimize edilir.
- ◆ 5y şüpheli alacak / 5y konsolide ciro < 1%
- ◆ Atatürk Havalimanı erken kapanışı için **€389mn** tazminat alındı.
- ◆ Covid-19 salgını sırasında önemli imtiyaz uzatmaları ve kira ertelemeleri elde edildi.
- ◆ Hizmet iş kollarında düşük sermaye ihtiyacı

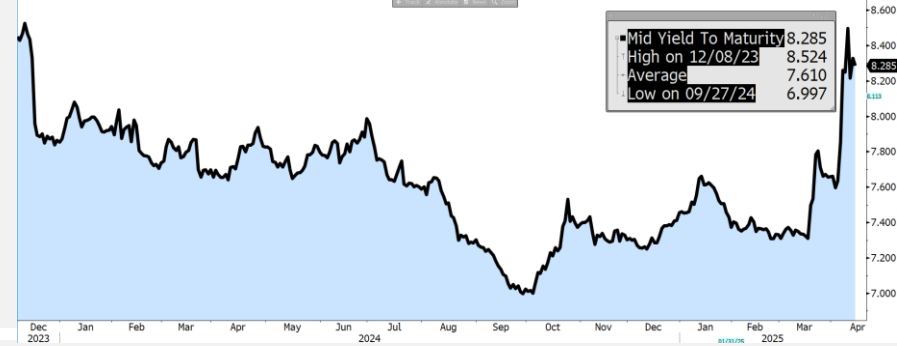
## TAHVİL ŞARTLARI VE BAŞLIKLAR

33

TAVHL 8 ½ 12/07/28 Corp 7 Aralık 2023'te ihraç edildi.

### TAHVİLİN ŞARTLARI

- **Nominal Değer** : 400m ABD doları
- **Vade** : 5 yıl
- **Geri Alım Hakkı** : 2 yıldan sonra
- **Faiz Oranı** : 8.50% (ABD doları)
- **Takas Sonrası Faiz** : 6.87% (avro)
- **Güncel Faiz (14/04/25)** : 8.28% (ABD doları)



### DERECELENDİRME

- **İhraççı notu** : S&P: BB- / Fitch: BB+(\*)
- **Tahvil notu** : S&P: B+ / Fitch: BB+(\*)

### BAŞLIKLAR

- **Bölgesel Dağılım:** Birleşik Krallık(43%), Avrupa(26%), ABD(25%), Diğer (6%)
- 2014'ten bu yana **en fazla ön talep** alan ilk Türk şirketi tahvil ihracı
- Mayıs 2021'den bu yana ilk fiyat tahmininde **en fazla değişim** olan ilk Türk şirketi tahvil ihracı
- Mayıs 2021'den bu yana altyapı sektöründeki **ilk Türk ihraççı**
- CEEMEA (Rusya hariç) dışındaki Eurobond piyasasına erişen **ilk havalimanı işletmecisi**
- **Tahvil ihraç Süresi:** Yönetim Kurulu Kararından satışın gerçekleşmesine kadar geçen süre **76 gün**



(\* ) 19 Mart 2024'te BB'den yukarı yönlü revize edildi.

## GELİRLERİN BÜYÜK ÇOĞUNLUĞU ENFLASYONLA BAĞLANTILIDIR.

34

DHMi tarafından her yıl veya daha sık olarak revize edilerek duyurulan ücret tarifesine aşağıdaki linkten ulaşabilirsiniz:

<https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/UcretTarifeleri.aspx>

Ciro Kırılımı	2023	%	2024	%
Diğer Havacılık	366.0	28%	411.0	25%
Yolcu Ücreti	177.3	14%	224.7	14%
Yer Hizmetleri	283.8	22%	361.4	22%
Yiyecek & İçecek	145.7	11%	184.4	11%
Özel Yolcu Salonu ve Kart	87.3	7%	157.2	9%
Alan tahsis ve Alt kira	49.5	4%	53.1	3%
Gümrüksüz Satış	60.5	5%	79.7	5%
Yazılım Gelirleri	35.8	3%	49.6	3%
Otopark	20.8	2%	28.3	2%
Otobüs	11.3	1%	14.7	1%
Diğer	71.8	5%	96.0	6%
<b>Toplam Ciro (€m)</b>	<b>1309.7</b>		<b>1660.0</b>	

Enflasyonla  
Bağlantılı

Enflasyonla  
Bağılantısız

## ÖZKAYNAK YÖNTEMİ YATIRIMLARI

35

m€		2023	1Ç24	2Ç24	3Ç24	4Ç24	2024	1Ç25
Antalya 1 (50%) <sup>1</sup>	CİRO	223.9	17.7	69.8	108.1	48.5	244.1	13.6
	FAVKÖK <sup>(2)</sup>	183.2	8.6	48.3	93.3	33.8	184.0	2.7
	FAVÖK <sup>(2)</sup>	129.9	-3.5	36.2	81.2	21.7	135.6	-8.7
	Net Kâr	84.7	-3.9	22.8	59.9	15.6	94.5	-15.0
	Net Borç	-33.3	13.4	-21.7	-65.0	-77.0	-77.0	-19.8
	SAFDA <sup>(3)</sup>	-57.3	1.0	-19.5	-26.7	-12.7	-57.9	-1.3
	Kalan SAFDA			171.0	144.3	131.6	131.6	130.3
	Net Kâr+SAFDA <sup>(4)</sup>	27.5	-2.9	3.4	33.2	2.9	36.6	-16.3
Yeni Antalya <sup>1</sup> (50%)	CİRO			0.9	1.6	0.5	3.0	0.5
	FAVÖK			-1.7	0.4	-7.8	-9.0	-1.3
	Net Kâr	35.9	-7.2	-4.3	-10.3	5.0	-16.7	-18.7
	Net Borç	933.7	999.2	1066.3	1093.4	1155.0	1155.0	1198.7
		2023	1Ç24	2Ç24	3Ç24	4Ç24	2024	1Ç25
ATU (%50)	CİRO	261.4	52.3	76.4	95.1	78.0	301.9	55.8
	FAVÖK**	38.9	2.9	6.5	9.3	4.7	23.4	1.5
	Net Kâr	22.8	2.5	3.0	6.1	2.7	14.2	-2.7
	Net Borç	-6.8	-0.6	-5.6	23.9	38.1	38.1	47.6
		2023	1Ç24	2Ç24	3Ç24	4Ç24	2024	1Ç25
TGS (50%)	CİRO	187.0	64.4	80.0	92.8	97.7	334.9	81.8
	FAVÖK	30.5	6.8	9.9	8.9	10.8	36.5	4.5
	Net Kâr	23.9	3.4	9.4	7.1	7.3	27.2	1.5
	Net Borç	-17.6	-4.1	-8.6	-6.1	0.0	0.0	8.1
		2023	1Ç24	2Ç24	3Ç24	4Ç24	2024	1Ç25
SPV %26 ; Opco %50		76.9	23.4	21.4	19.2	22.0	86.0	27.8
TİBAH SPV & OpCo (Medine)	FAVÖK	20.1	6.7	5.6	4.8	2.6	19.7	8.5
	UMS 28 öncesi Net Kâr	-3.1	-3.7	12.5	-10.8	12.7	10.7	0.4
	Net Kâr <sup>(*)</sup>	38.9	0.3	0.3	0.3	0.3	1.2	0.3
	Net Borç	218.3	215.7	219.8	212.3	228.5	228.5	210.3

(\*) 6A22'den itibaren itibarıyla TİBAH SPV'de UFRS28 uygulaması (\*\*) UFRS 16'nın etkileri ters çevrilerek düzeltilmiştir

1 TAV Havalimanları Antalya'da %49, Yeni Antalya'da %51 oranında hisseye sahip olup, her iki iştirakte de %50 kâr payı ve oy hakkına sahiptir.

2 Düzeltilmiş FAVÖK kira gideri amortismanı sonrası göstermektedir. (UFRS FAVÖK ise kira gideri öncesini yansıtmaktadır.)

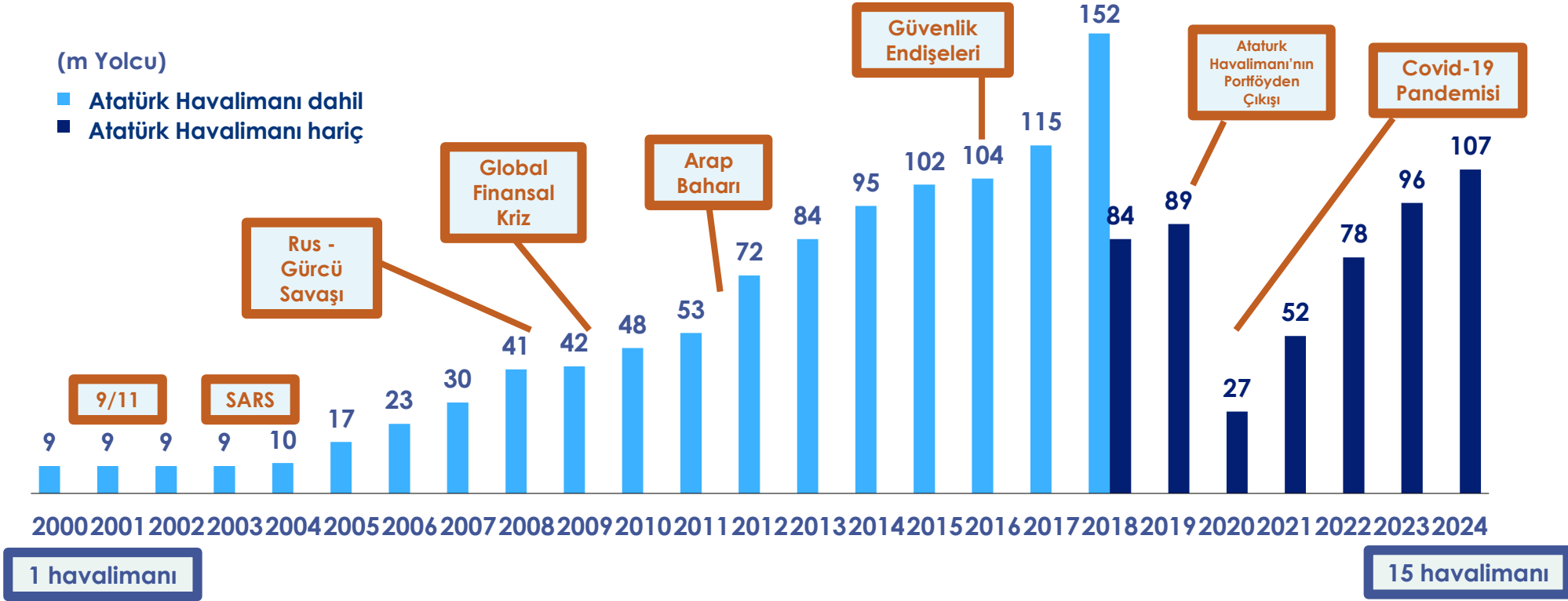
3 Satın Alma Fiyatının Dağılımının Amortismanı (SAFDA)

4 TAV Havalimanları gelir tablosuna gelen net kâr



## KRİZLERE DAYANIKLI BÜYÜME STRATEJİSİ

36



PORTFÖYE EKLENEN & ÇIKAN

HAVALİMANLARI  
İstanbul  
Atatürk

+  
İzmir  
Ankara

+  
Tiflis  
Batum

+  
Monastir

+  
Gazipaşa  
Enfidha

+  
Üsküp  
Ohrid

+  
Riga (\*)

+  
Medine

+  
Zagreb

+  
Milas-  
Bodrum

+  
Antalya

-  
İstanbul  
Atatürk

+  
Almaty

(\*) Sadece ticari alanlar

## UFRS GELİR TABLOSU

37

GELİR TABLOSU (€m)	1Ç24	1Ç25
<b>Toplam Faaliyet Gelirleri</b>	<b>320.8</b>	<b>378.5</b>
Havacılık Gelirleri	129.3	132.8
Yer Hizmetleri Gelirleri	64.4	75.0
Gümrüksüz Satış Gelirleri	9.1	12.9
Yiyecek İçecek Gelirleri	32.6	38.8
Diğer Gelirler	85.3	119.1
<b>Toplam Faaliyet Giderleri</b>	<b>-265.1</b>	<b>-323.8</b>
Yiyecek Ürünlerinin Maliyeti	-9.9	-12.4
Jet Yakıtı Maliyeti	-58.5	-50.7
Satılan Hizmet Maliyeti	-31.3	-50.3
Personel Giderleri	-93.1	-118.4
İmtiyaz ve Kira Giderleri	-0.2	-0.2
Amortisman, İtfa ve Değer Kaybı Giderleri	-30.3	-35.5
Diğer Faaliyet Giderleri	-46.3	-57.2
Diğer Faaliyet Gelirleri	4.5	0.8
<b>Özkaynak Yöntemiyle Değerlenen Yatırımlar</b>	<b>-5.4</b>	<b>-36.5</b>
<b>Faaliyet Kârı</b>	<b>50.3</b>	<b>18.1</b>
Finansal Gelirler	15.0	19.3
Finansal Giderler	-49.6	-61.1
<b>Net Parasal Pozisyon Kazancı</b>	<b>3.6</b>	<b>0.9</b>
<b>Vergi Öncesi Kâr</b>	<b>19.3</b>	<b>-22.8</b>
Vergi Gideri	-8.4	-21.1
<b>Devam Eden Faaliyetlerden Gelen Kâr</b>	<b>10.9</b>	<b>-43.8</b>
<b>Durdurulan Faaliyetlerden Gelen Kâr</b>	<b>-0.0</b>	<b>-0.1</b>
<b>Net Kâr</b>	<b>10.8</b>	<b>-43.9</b>
Azlık Payları	-2.0	-1.7
<b>Ana Ortaklara Düşen Kâr</b>	<b>8.9</b>	<b>-45.6</b>

# BİLANÇO

38

VARLIKLAR (€m)	2024	1Ç25
Maddi Duran Varlıklar	961	946
Maddi olmayan Duran Varlıklar	36	37
Havalimanı İşletim Hakkı	1,453	1,437
Kullanım Hakkı	123	130
Özkaynak Yöntemiyle Değ. Yatırımlar	726	686
Şerefiye	223	220
Türev Finansal Enstrümanlar	57	44
İlişkili Taraflardan Alacaklar	135	156
Diğer Duran Varlıklar	243	237
Ertelenmiş Vergi Varlığı	55	52
<b>Toplam Duran Varlıklar</b>	<b>4,012</b>	<b>3,945</b>
Stoklar	45	46
Finansal Varlıklar	65	59
Ticari Alacaklar	127	148
İlişkili Taraflardan Alacaklar	19	18
Kısa Vadeli Diğer Alacaklar	153	179
Nakit ve Nakit Benzerleri	353	315
Kullanımı Kısıtlı Banka Bakiyeleri	89	66
	<b>850</b>	<b>832</b>
Satışa Konu Olan Varlıklar	1	1
<b>Toplam Dönen Varlıklar</b>	<b>851</b>	<b>832</b>
<b>Toplam Varlıklar</b>	<b>4,863</b>	<b>4,777</b>

ÖZKAYNAKLAR VE YÜKÜMLÜLÜKLER (€m)	2024	1Ç25
Ödenmiş Sermaye	162	162
Hisse Senedi İhraç Primleri	220	220
Yasal Yedekler	122	122
Diğer Yedekler	-76	-76
Ortak Yönetim Altındaki İşletmeler	40	40
Finansal Riskten Korunma Yedeği	32	39
Yabancı Para Çevrim Farkları	-69	-98
Geçmiş Yıllar Kârları	1,176	1,136
<b>Ana Ortaklara Düşen Paylar</b>	<b>1,608</b>	<b>1,546</b>
Kontrol Gücü Olmayan Paylar	15	14
<b>Toplam Özkaynak</b>	<b>1,623</b>	<b>1,560</b>
Finansal Borçlar	1,387	1,404
Kıdem Tazminatı Karşılığı	39	38
İlişkili Taraflara Borçlar	300	-
Ertelenmiş Gelirler	17	19
Diğer Borçlar	595	576
Özkaynak Yönt. Değ. Yat. Yükümlülükler	7	6
Ertelenmiş Vergi Yükümlülüğü	88	90
<b>Toplam Uzun Vadeli Yükümlülükler</b>	<b>2,432</b>	<b>2,134</b>
Finansal Borçlar	462	456
Ticari Borçlar	74	75
İlişkili Taraflara Borçlar	13	302
Cari Dönem Vergi Borcu	5	8
Diğer Borçlar	231	218
Karşılıklar	13	14
Ertelenmiş Gelirler	11	11
	<b>808</b>	<b>1084</b>
Satışa konu olan yükümlülükler	0	0
<b>Toplam Kısa Vadeli Yükümlülükler</b>	<b>809</b>	<b>1084</b>
<b>Toplam Yükümlülükler</b>	<b>3,240</b>	<b>3,218</b>
<b>Toplam Özkaynakları ve Yükümlülükler</b>	<b>4,863</b>	<b>4,777</b>

## NAKİT AKIŞ TABLOSU

39

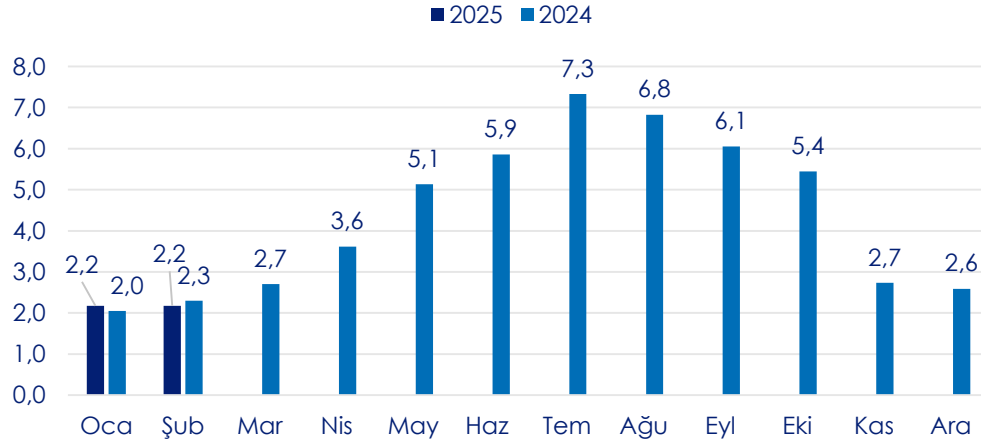
İŞLETME FAALİYETLERİNDEN NAKİT AKIŞLARI (€m)	1Ç24	1Ç25
<b>Sürdürülen faaliyetlerden dönem (zararı) / kârı</b>	<b>10.9</b>	<b>-43.8</b>
<b>Durdurulan faaliyetlerden dönem zararı</b>	<b>0.0</b>	<b>-0.1</b>
Havalimanı işletim hakkı itfası ve değer düşüklüğü	12.4	11.9
Maddi duran varlık ve kullanım hakkı varlık, amortismanı ve değer düşüklüğü	16.9	21.2
Maddi olmayan duran varlık amortismanı	1.1	2.3
İmtiyaz kira gideri	0.2	0.2
Kıdem tazminatı karşılığı	1.9	3.2
Şüpheli alacak karşılığı	0.6	0.2
İzin karşılığı	2.8	1.2
Ticari alacak, borç ve finansal yüküm, net reeskontu	-0.2	-0.1
Maddi duran varlık satışından kaynaklanan zarar	0.4	0.2
Diğer Finans Geliri	-	-1.6
Faiz geliri	-13.1	-16.1
Finansal yükümlülükler üzerindeki faiz gideri	35.6	34.7
Vergi gideri	8.4	21.1
İmtiyaz kira alacak ve yüküm, reeskont edilmiş kısmı	8.4	7.7
Özkaynak yöntemiyle değerlendirilen yatırımlardan paylar	5.4	36.5
Gerçekleşmemiş yab para çevrim fark, ilgili düzeltmeler	7.7	-18.7
<b>İşletme faaliyetlerinden kaynaklanan nakit akışları</b>	<b>99.4</b>	<b>60.2</b>
Ticari alacaklardaki değişim	6.6	-24.4
Stoklardaki değişim	-6.8	-3.0
İlişkili taraflardan alacaklardaki değişim	-0.6	1.2
Diğer alacaklar ve varlıklardaki değişim	-16.6	-0.9
Ticari borçlardaki değişim	4.6	0.4
İlişkili taraflara borçlardaki değişim	0.0	-1.3
Diğer borç ve karşılıklardaki değişim	-51.3	-37.5
<b>Faaliyetlerden elde edilen nakit akışları</b>	<b>35.2</b>	<b>-5.4</b>
Vergi ödemeleri	-6.8	-8.7
Kıdem ödemeleri	-0.5	-0.3
<b>Faaliyetlerden elde edilen net nakit akışı</b>	<b>27.9</b>	<b>-14.5</b>

YATIRIM FAALİYETLERİNDEN NAKİT AKIŞLARI (€m)	1Ç24	1Ç25
Duran varlık satışı	1.3	0.3
Maddi duran varlık alımı	-49.4	-28.3
Havalimanı İşletim Hakkı artışı	-	0.0
Bağlı ortaklığın sermayesinin artırılması	-	0.8
Bağlı ortaklık alışı	-3.6	-
KKM (alışı) / satışı	-4.1	6.2
Maddi olmayan varlık alımı	-0.6	-0.5
İlişkili taraflardan alacaklardaki değişiklik	-22.5	-15.6
<b>Yatırım faal. sağlanan/(kullanılan) net nakit</b>	<b>-78.9</b>	<b>-37.1</b>
<b>FİNANSMAN FAALİYETLERİNDEN NAKİT AKIŞLARI</b>		
Borçlanmadan kaynaklanan nakit girişleri	12.9	40.2
Borç ödemelerine ilişkin nakit çıkışları	-66.4	-28.4
Finansal kiralama ödemeleri	-14.8	-8.3
Temettü ödemesi	-	-3.5
Alınan faiz	8.7	12.1
Ödenen faiz	-6.1	-3.4
İlişkili taraflardan alınan diğer borçlardaki değişim	-16.6	-14.8
Kullanımı kısıtlı banka bakiyesi değişim,	47.9	21.3
<b>Finansman faal. sağlanan/(kullanılan) net nakit</b>	<b>-34.3</b>	<b>15.2</b>
<b>Net Parasal Pozisyon Kazancı</b>	<b>-3.6</b>	<b>-1.1</b>
<b>NAKİT VE NAKİT BENZERLERİNDEKİ NET (AZALIŞ) / ARTIŞ</b>	<b>-89.0</b>	<b>-37.5</b>
<b>DÖNEM BAŞI NAKİT VE NAKİT BENZERLERİ</b>	<b>538.6</b>	<b>352.6</b>
<b>DÖNEM SONU NAKİT VE NAKİT BENZERLERİ</b>	<b>449.6</b>	<b>315.1</b>

## SEKTÖREL GELİŞMELER

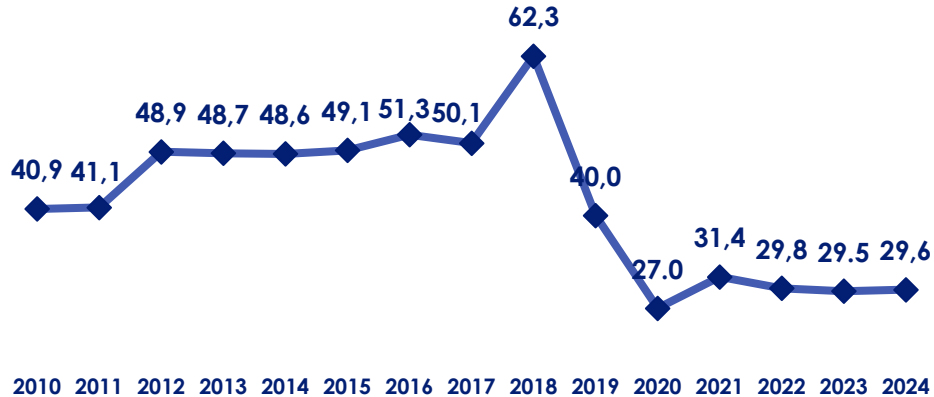
40

### Türkiye'yi ziyaret eden yabancı sayısı (m)



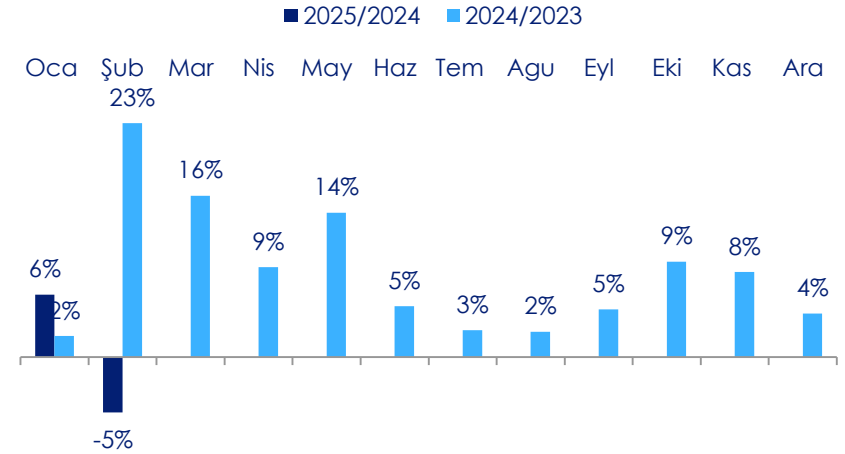
Kaynak : Kültür ve Turizm Bakanlığı

### TAV Havalimanları Türkiye Pazar Payı (%)



Kaynak: DHMI

### Türkiye'ye Gelen Aylık Yabancı Turist Sayısı Değişimi



Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

## Açıklamalar

Pazar payımız 2018 yılında Antalya Havalimanı'nın portföyümüze eklenmesiyle artarken, 2019 ve 2020 yıllarında Atatürk Havalimanı'nın (Nisan 2019'da) portföyden çıkmasıyla azaldı.

2022 ve 2023 yıllarında pazar payımız, İstanbul'daki havalimanlarının güçlü performansı nedeniyle biraz azaldı ve 2024 yılında görece yatay seyretti.

## SEKTÖREL BEKLENTİLER

41

- ◆ Eurocontrol<sup>(\*)</sup>, 2024-2030 yılları arasında Türkiye'de %5,1, Gürcistan'da %9,0 ve K. Makedonya'da %4,5 uçuş sayısı BYBO bekliyor.
- ◆ Airbus<sup>(\*)</sup>, 2024-2043 yılları arasında küresel trafikte %3,6 BYBO bekliyor.
- ◆ Boeing<sup>(\*)</sup>, 2024-2043 yılları arasında küresel trafikte %4,7 BYBO bekliyor.
- ◆ Türk Hava Yolları<sup>(\*)</sup>, 2023'te 441 olan filo sayısını 2033'te 800+'ya çıkarmayı planlıyor.
- ◆ Ajet<sup>(\*)</sup>, 2023'te 90 olan filosunu 2033'te 200'e çıkarmayı hedefliyor.
- ◆ Pegasus<sup>(\*)</sup> filosuna (2024'te 112 adet), 2029'a kadar 58 adet daha brüt ilave uçak eklemeyi planlıyor.
- ◆ Sunexpress<sup>(\*)</sup> (İzmir ve Antalya dış hafta birinci havayolu) kapasitesini iki katından fazla artırarak 2033 yılına kadar 150 uçağa ulaşmayı planlıyor.
- ◆ Air Astana<sup>(\*)</sup> toplam filosunun 2024'te 56'dan 2028'te 80'e çıkması bekleniyor.

# İMTİYAZLAR GENEL GÖRÜNÜM

42

Havalimanı	Tür/İşletim Süresi	TAV Payı	Faaliyet Alanı	Ücret/yolcu Dış Hat	Ücret/yolcu İç Hat	Güvenlik Ücreti/yolcu Dış Hat <sup>(6)</sup>	Garanti Yolcu	İmtiyaz/Kira Bedeli
Ankara Esenboğa <sup>(8)</sup>	Yap-İşlet-Devret (YİD) (Mayıs 2025)	100%	Terminal	€ 15 €2.5 (Transfer)	€ 3	€1,5	0,6 M. İç Hat , 0,75 Dış Hat (2007)+%5 yıllık artış	-
Yeni Ankara Esenboğa (2025'den itibaren)	İmtiyaz Kira (Mayıs 2050)	100%	Terminal	€ 17 €5 (Transfer)	€ 3	€3	-	€119m peşin ödeme + 2025-2029 yılları arası €10m ve 2030-2049 yılları arası €15m +KDV <sup>(12)</sup>
İzmir A.Menderes <sup>(8)</sup>	YİD+İmtiyaz Kira (Aralık 2034)	100%	Terminal	€ 15 €2.5 (Transfer)	€ 3	€1,5	-	€29m 2013 yılından itibaren başlayarak <sup>(11)</sup>
Alanya - Gazipaşa <sup>(8)</sup>	İmtiyaz Kira (Mayıs 2036)	100%	Havalimanı	€ 12	TL50	€2	-	\$50,000+KDV
Milas Bodrum <sup>(8)</sup>	İmtiyaz Kira (Aralık 2037)	100%	Terminal	€15	€3	€1,5	-	€143,4m peşin ödeme+ €28,7mn+KDV <sup>(2)</sup>
Antalya <sup>(8)</sup>	İmtiyaz Kira (Aralık 2026)	50% <sup>(5)</sup>	Terminal	€15 €2.5 (Transfer)	€3	€1,5	-	€100,5m + KDV
Yeni Antalya (2027'den itibaren)	İmtiyaz Kira (Aralık 2051)	50% <sup>(10)</sup>	Terminal	€17 €5.0 (Transfer)	€3	€3	-	€1.813m peşin ödeme + 2027-2031 yılları arası €145m ve 2032-2051 yılları arası €236m +KDV <sup>(11)</sup>
Almatı	İmtiyaz <sup>(9)</sup> Bulunmuyor	85%	Havalimanı	\$13.8 Kazak olmayan havayolları için	Farklılık göstermektedir	-	-	-
Tiflis	YİD (Ocak 2027)	80%	Havalimanı	US\$25	US\$6	-	-	Yer Hizmetleri ve Konma brüt gelirlerinin %10'u
Batum	YİD (Ağustos 2027)	76%	Havalimanı	US\$12	US\$7	-	-	Yer Hizmetleri ve Konma brüt gelirlerinin %10'u (yıllık 400bin GEL minimum)
Monastir&Enfidha	YİD+İmtiyaz (Mayıs 2047)	100%	Havalimanı	€ 13	€ 1	€0,8	-	2010 ile 2047 yılları arasında cironun 11-26%'si <sup>(7)</sup>
Üsküp & Ohrid	YİD+İmtiyaz (Haziran 2032)	100%	Havalimanı	€13 Üsküp, €10.2 Ohrid	-	€6,5 Üsküp, €6,5 Ohrid	-	cironun %4'ü <sup>(3)</sup>
Medine	YDİ+İmtiyaz (Mayıs 2041)	26%	Havalimanı	SAR 100,6 <sup>(4)</sup>	SAR 11,3	-	-	cironun %54,5',
Zagreb	YİD+İmtiyaz (Nisan 2042)	15%	Havalimanı	€19,7 €4,5 (transfer)	€ 8,4	€6,5 dış hat, iç hat ve transfer yolcu için	-	€2.0 - €11.5m sabit 0.5% (2016) - 61% (2042) değişken

1) Tahakkuk esasına göre amortisman gideri 2015'te €13.5m, 2032'de €32.4m + finansman gideri 2015'te €17.8m, 2032'de €0 olacaktır.

2) Tahakkuk esasına göre amortisman gideri 2016'da €11.1m, 2032'de €38.0m + finansman gideri 2016'da €18.8m, 2032'de €0 olacaktır.

3) İmtiyaz kira bedeli, her iki havalimanını kullanan yolcu sayısındaki artışa bağlı olarak %2'ye kadar düşecektir.

4) Giden ve gelen yolcunun her biri için yolcu başına ücret alınmaktadır. Yolcu başına ücret, 3 yılda bir kümülatif Tüketici Fiyatı Endeksinde göre artış gösterecektir.

5) TAV Havalimanları %49 oranında hisseye sahip olup, %50 kar payı ve oy hakkına sahiptir.

6) Türkiye'deki havalimanlarında Dış Hat yolcu «Güvenlik Ücreti» 2019 yılından itibaren alınmaya başlanmıştır.

7) İmtiyaz ücretleri Kasım 2019'da yeniden yapılandırılmıştır. Detaylı bilgi için: <https://www.kap.org.tr/tr/Bildirim/796894>

8) DHMİ Şubat 2021'de Türkiye'de işlettiğimiz Antalya, Ankara, Gazipaşa-Alanya, İzmir ve Milas-Bodrum havalimanlarının işletme hakkı sürelerini ikişer yıl uzatmıştır. <https://www.kap.org.tr/tr/Bildirim/909762>

9) Havalimanı işletmesi bir imtiyaz sözleşmesine tabi değildir. Havalimanı tesisleri mülk ve kiradır.

10) TAV Havalimanları %51 oranında hisseye sahip olup, %50 kar payı ve oy hakkına sahiptir.

11) KDV 2027'den itibaren tahakkuk esasına göre ödenecektir (yıllık €52,2m )

12) KDV 2025'den itibaren tahakkuk esasına göre ödenecektir (yıllık €3,4m )



## ÖNEMLİ GELİŞMELER

43

2023

1Ç

€16mn deprem vergisi ödendi (Bu rakamın €3.2'ü 2Ç23'de ters çevrilerek gelir kaydedilecek)

2Ç

€9.2mn Yeni Antalya vergisi  
€119mn Ankara Esenboğa kira peşinatı ödemesi  
\$50mn Almatı şarta bağlı ödemesi  
TIBAH Hisse Alım Anlaşması imzalandı

3Ç

TIBAH hisselerinin %26'sı ve hissedar kredisinin %48'si \$135mn karşılığında satıldı  
Yurt dışında satılmak üzere Borçlanma Aracı ihraç edilmesi için SPK'ya başvuru yapıldı.

4Ç

\$400mn nominal değerli, 5 yıl vadeli ilk tahvil %8,50 (%6,87 EUR) faizle ihraç edildi.  
TAV Tunus için €9.5mn değer düşük düşüklüğü yazıldı.

2024

1Ç

Nijerya Lagos Havalimanı ihalesinden çekilme kararı alındı.  
Medine Havalimanı genişlemesi için yatırım kararı açıklandı.

2Ç

Almatı Yeni Dış Hatlar Terminali açıldı.  
Kuveyt Havalimanı T2 Terminali işletme ve bakım ihalesi için teklif verildi.  
2024 yılına ilişkin Yatırım Harcamaları beklentisi değişikliği

3Ç

2025 yılına ilişkin Yatırım Harcamaları beklentisi değişikliği

4Ç

Holding ve TAV Gayrimenkul Birleşmesi tamamlandı.  
Ankara Esenboğa Havalimanı uzun vadeli refinansman kredisi sağlandı.  
Değer düşüklükleri (Tunus €30.5m, Gazipaşa €18.5m)

2025

1Ç

Kuveyt Terminal 4 için teklif verildi.  
Yönetim Kurulu değişikliği oldu.

2Ç

Antalya Havalimanı açıldı ve uzun vadeli proje finansmanı imzalandı.  
Kuveyt T2 ihalesi iptal edildi.

## VERGİ ORANLARI

44

**Türkiye**

Kurumlar vergisi oranı %25

Vergi beyannameleri üç ayda bir verilir.

Zararlar, 5 yıla kadar gelecekteki vergilendirilebilir kâra karşı mahsup edilmek üzere devredilebilir

Cari dönem kurumlar vergisi, istisnalar öncesi vergilendirilebilir kârın %10'undan düşük olamaz.

3996 ve 6428 sayılı kanunlar kapsamındaki projelere uygulanan kurumlar vergisi oranı %25'ten %30'a çıkarıldı.

Kurumlar vergisi oranındaki bu artıştan Ankara 1 etkileniyor

**Kazakistan**

%20 kurumlar vergisi

**Gürcistan**

Temettü dağıtımı üzerinden %15 kurumlar vergisi

**Tunus**

%20 kurumlar vergisi

**Kuzey  
Makedonya**

%10 kurumlar vergisi

**Letonya**

Temettü dağıtımı üzerinden %20 kurumlar vergisi

**Suudi Arabistan**

Yerleşik olmayan kurumlar için %20 kurumlar vergisi

**Hırvatistan**

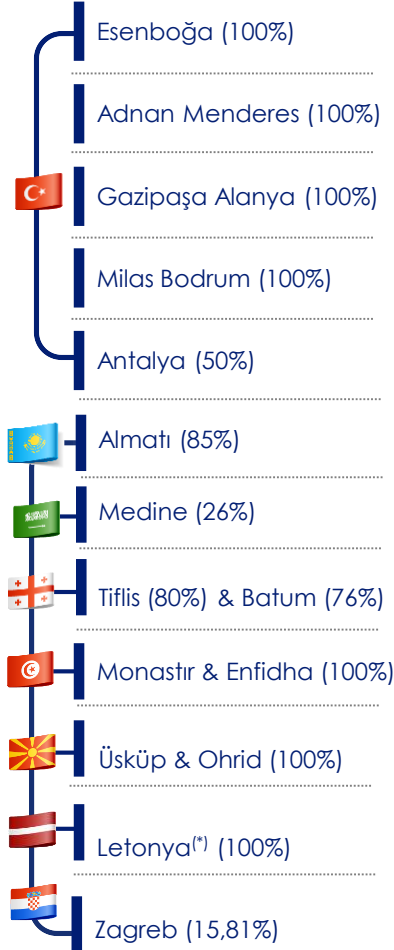
%18 kurumlar vergisi

# ORGANİZASYON YAPISI

45

## TAV Havalimanları Holding

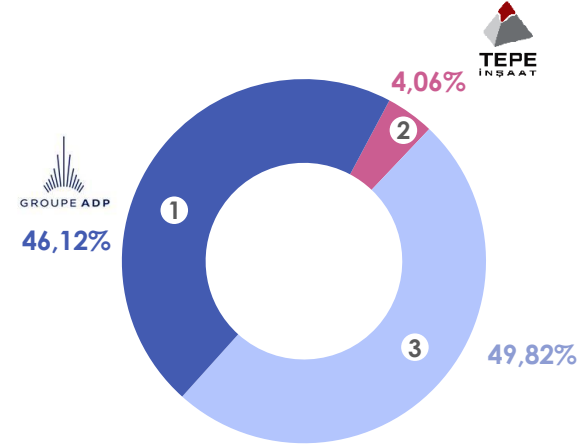
### Havalimanı Şirketleri



### Hizmet Şirketleri



## Ortaklık Yapısı\*



\*31 Mart 2025 itibarıyla

## Hissedarlar

- 1. Groupe ADP\***  
Aéroports de Paris aralarında Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly ve Paris-Le Bourget'in de olduğu havalimanlarını geliştiriyor ve işletiyor.
- 2. Tepe İnşaat Sanayi A.S.**  
1969 yılından bu yana faaliyet gösteren Tepe İnşaat, sektörün lider şirketlerinden biridir
- 3. Halka açık diğer**

\*TANK Öwa Alpha aracılığıyla

(\*) Sadece ticari alanlar

## Ali Özgü CANERİ

Yatırımcı İlişkileri Koordinatörü  
 ali.caneri@tav.aero  
 Tel :+90 212 463 3000 / 10545  
 Fax : +90 212 465 3100

## Besim MERİÇ

Yatırımcı İlişkileri Koordinatörü  
 besim.meric@tav.aero  
 Tel :+90 212 463 3000 / 10546  
 Fax : +90 212 465 3100

## İletişim Bilgileri

<http://ir.tav.aero>

[ir@tav.aero](mailto:ir@tav.aero)

+90-212-463 3000 (10545 – 10546)

[twitter.com/irTAV](https://twitter.com/irTAV)

[facebook.com/irTAV](https://facebook.com/irTAV)

Vadistanbul Bulvar, Ayazaga Mahallesi Azerbaycan Caddesi,  
 2C Blok No:3L/6 34485 Sarıyer/İstanbul

İstanbul Ticaret Siciline kayıt tarihi : 07.11.1997

Ticaret Sicil & MERSIS No: 590256 / 0832-0062-0900-0011

## TAV Havalimanları Holding



### Türkiye

- Ankara Esenboğa
- İzmir Adnan Menderes

- Gazipaşa Alanya
- Milas Bodrum
- Antalya



### Kazakistan

Almatı



### Gürcistan

Tiflis ve Batum



### Tunus

Monastır ve Enfidha



### Kuzey Makedonya

Üsküp ve Ohrid



### Suudi Arabistan

Medine



### Letonya

Riga (sadece Ticari Alanlar)



### Hırvatistan

Zagreb

Dünyanın önde gelen havalimanı işletmecileri arasında yer alan TAV Havalimanları, iştirak ve bağlı ortaklıkları ile birlikte duty free, yiyecek-içecek hizmetleri, yer hizmetleri, bilgi işlem, güvenlik ve işletme hizmetleri gibi havalimanı operasyonunun diğer alanlarında da faaliyet gösteriyor.

TAV Havalimanları 2024 yılında 107 milyon yolcuya hizmet sundu. Şirket hisseleri 23 Şubat 2007'den itibaren "TAVHL" işlem kodu ile Borsa İstanbul'da işlem görüyor.

## ÇEKİNCE

---

Bu sunum ileriye dönük ifadeler içermektedir. “Öngörmek”, “inanmak”, “niyet etmek”, “tahmin etmek”, “beklemek” kelimelerini ve benzer anlamdaki kelimeleri içerebilecek bu beyanlar, Şirketin inançlarını, görüşlerini ve beklentilerini yansıtmaktadır. Şirket’in gelecekteki finansal veya diğer performansı, fiili sonuçların önemli ölçüde farklı olmasına neden olabilecek risklere ve belirsizliklere tabidir. Bu riskler ve belirsizlikler, diğer faktörlerin yanı sıra, değişen iş veya diğer piyasa koşullarını ve Şirket yönetiminin öngördüğü büyüme beklentilerini içerir. Bu ve diğer faktörler, burada açıklanan planların ve olayların sonucunu ve mali etkilerini olumsuz etkileyebilir. Bu ileriye dönük beyanlar yalnızca bu sunumun yapıldığı tarihte geçerlidir. Ne Şirket, ne şirket ortakları, yöneticileri, çalışanları, ne de diğer kişiler her nasıl olursa olsun bu geleceğe dönük beklentilerin kullanımından ya da içeriğinden kaynaklanan hiçbir zarar için herhangi bir yükümlülük kabul etmez.