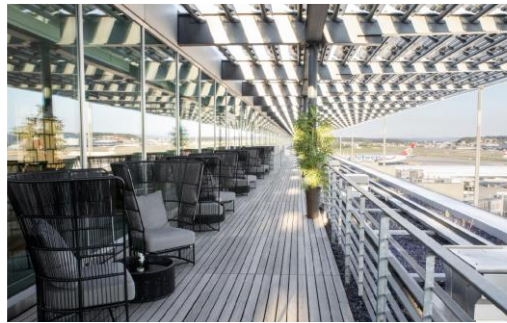


2023 YILI İLK ÇEYREK FİNANSAL VE OPERASYONEL SONUÇLARI ARA DÖNEM FAALİYET RAPORU

«1Ç23'te GÜÇLÜ FAVÖK ARTIŞI YAŞANIRKEN, DÜŞÜK SEZONDA NET KÂR, BİR DEFAYA MAHSUS DEPREM VERGİSİ VE FİNANSMAN GİDERİNDEN OLUMSUZ ETKİLENDİ.»



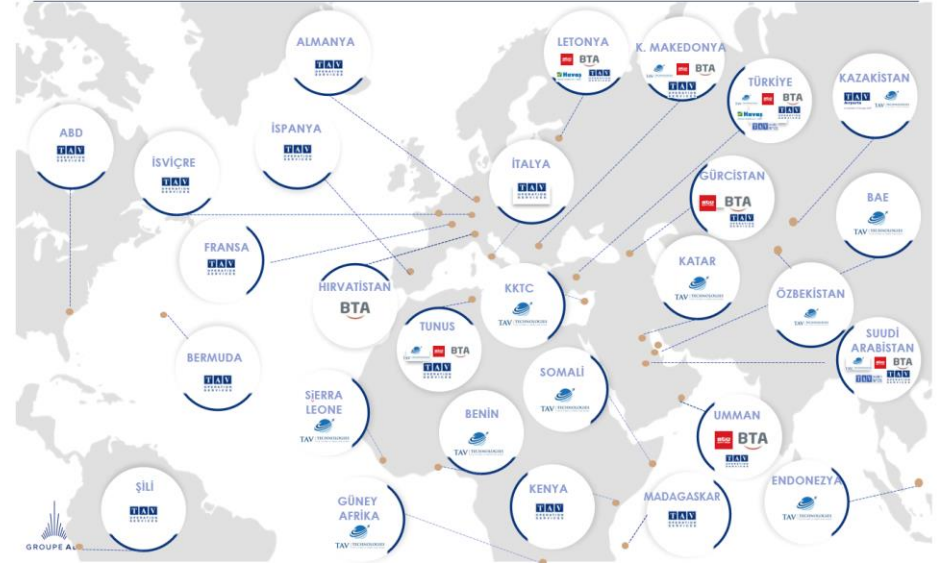
İÇİNDEKİLER

1

Başlıca Finansal Veriler	2
2023'ün Önemli Gelişmeleri	3
Yönetim Kurulu ve Üst Düzey Yönetimi	4
Yönetim Kurulu Komiteleri	5
Yönetimin Mesajı	7
Öne Çıkan Başlıklar	8
Özet Sonuçlar	9
Trafik Performansı	13
Şirket Bazında Finansallar	23
Borç Yapısı	25
Yatırım Harcamaları ve Temettü	26
Yeni Ankara İmtiyazı	27
Yeni Antalya İmtiyazı	29
Almatı Görünüm	32
Çeyreklik Finansallar	36
Gelir Tablosu Görseli	37
Servis Şirketleri	38
Kur Etkisi	43
Enflasyon	46
TIBAH Muhasebe Değişikliği	47
Özkaynak Yöntemiyle Muhasebeleşen Yatırımlar	48
Geleceğe Dönük Beklentiler	49
EK Bilgiler	50

TAV Havalimanları Faaliyet Haritası (*)

29 ÜLKEDE 108 HAVALİMANINA HİZMET VERİYORUZ.

TAV
 Airports
 A member of Groupe ADP


* 31 Mart 2023 itibarıyla

BAŞLICA FİNANSAL VERİLER

2

Özet Bilanço (bin,TL)	31.03.2023	31.12.2022	Değişim
Dönen Varlıklar	16.195.644	14.985.806	8%
Duran Varlıklar	71.221.127	69.349.629	3%
Toplam Varlıklar	87.416.771	84.335.435	4%
Kısa Vadeli Yükümlülükler	13.115.552	14.575.384	-10%
Uzun Vadeli Yükümlülükler	50.756.056	46.195.064	10%
Toplam Yükümlülükler	63.871.608	60.770.448	5%
Özkaynaklar	23.545.163	23.564.987	0%
Özet Gelir Tablosu (bin,TL)	Oca-Mar 2023	Oca-Mar 2022	Değişim
Hasılat	5.059.550	2.332.361	117%
Brüt Kar	1.531.948	847.055	81%
Esas Faaliyet Kârı/(Zararı)	508.088	230.925	120%
Net Finansman Geliri (Gideri)	-971.572	-398.056	144%
Vergi Öncesi Kâr/(Zarar)	-622.919	-231.582	169%
Dönem Kârı/(Zararı)	-887.888	-306.196	190%
Durdurulan Faaliyetler	-445	-8.490	-95%
Durdurulan Faaliyetler Sonrası Dönem Kârı (Zararı)	-888.333	-314.686	182%
Ana ortaklık payları	-919.035	-335.732	174%
Diğer Finansal Veriler (bin,TL)	Oca-Mar 2023	Oca-Mar 2022	Değişim
Yatırım Harcamaları	-576.415	-349.412	65%
Özet Nakit Akım Tablosu (bin,TL)	Oca-Mar 2023	Oca-Mar 2022	Değişim
Dönem Başı Nakit ve Nakit Benzerleri	5.135.969	1.395.745	268%
İşletme Faaliyetlerinden Nakit Akışları	-2.170.530	477.065	-555%
Yatırım Faaliyetlerinden Kaynaklanan Nakit Akışları	192.597	-6.444.455	-103%
Finansman Faaliyetlerinden Nakit Akışları	1.845.562	7.080.833	-74%
Yabancı Para Çevrim Farklarının Etkisi	230.455	157.122	47%
Dönem Sonu Nakit Bakiyesi	5.234.053	2.666.310	96%
Finansal Rasyolar	31.03.2023	31.12.2022	
Cari Oran	1,23	1,03	
Likidite Oranı	1,13	0,96	
Dönen Varlıklar/Toplam Varlıklar	0,19	0,18	
Kısa Vadeli Yükümlülükler/Toplam Yükümlülükler	0,21	0,24	
Toplam Yükümlülükler/Toplam Varlıklar	0,73	0,72	

2023'ÜN ÖNEMLİ GELİŞMELERİ

3 1 Şubat 2023, Ankara Esenboğa Havalimanı İhalesi

Ankara Esenboğa Havalimanı'na ihale konusu yatırımların yapılması ve havalimanının 2025 yılından itibaren 2050 yılına kadar (25 yıl süreyle) işletilmesi faaliyetlerini yürütmek üzere kurulan ve şirketimizin tamamına sahip olduğu TAV Ankara Yatırım Yapım ve İşletme A.Ş. ile DHMİ arasında imtiyaz kira sözleşmesi 1 Şubat 2023 tarihinde imzalandı.

14 Şubat 2023, Kâr Payı Dağıtım Kararı

Şirketimizin içinde bulunduğu yoğun yatırım programı kapsamında, öncelikle 2021 yılında 422 milyon ABD doları bedelle Almatı Havalimanı'nı satın aldık ve havalimanında 200 milyon ABD doları büyüklüğünde bir kapasite artırımına başladık. Daha sonra ortağımız Fraport ile birlikte Antalya Havalimanı'nın yeni imtiyazı için DHMİ'ye 1.813 milyon avro tutarında bir peşin kira ödemesi yaptık. Antalya Havalimanı'na ayrıca kapasite artırım çalışmaları için 600 milyon avro tutarında daha yatırım yapmaya başladık. Bunlara ek olarak, Ankara Esenboğa Havalimanı'nın yeni imtiyazı için DHMİ'ye 119 milyon avro tutarında peşinat ödeyeceğiz ve havalimanında 210 milyon avro tutarında bir yatırım yapacağız. Yukarıda özetlenen tüm yatırımları önümüzdeki üç yıl içerisinde tamamlamayı planlamaktayız.

Yukarıda özetlediğimiz yatırımların şirketimiz için doğurduğu büyük kaynak ihtiyacı ve bu kaynağı fonlama maliyetinin de son iki senede önemli ölçüde artmış olması nedenleriyle Yönetim Kurulumuz, 2022 mali yılı için yapılacak olan Olağan Genel Kurul Toplantısında ortaklarımızın onayına sunulmak üzere, şirketimizin Kâr Dağıtım Politikasına uygun olarak, kâr payı dağıtım önerisi yapılmamasına oy birliği ile karar verdi.

14 Şubat 2023, Bağımsız Denetçi Seçimi

Denetimden Sorumlu Komitenin görüşü alınarak, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ve 6362 sayılı Sermaye Piyasası Kanunu ve ilgili mevzuatı uyarınca belirlenen esaslara uygun olarak, şirketimizin 2023 yılı hesap dönemindeki finansal raporlarının denetlenmesi ile bu kanunlardaki ilgili düzenlemeler kapsamındaki diğer faaliyetleri yürütmek üzere, DRT Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik Anonim Şirketi'nin (Deloitte Touche Tohmatsu Limited'in üye şirkettir) seçilmesi ve bu seçimin yapılacak olan ilk Genel Kurul'un onayına sunulmasına karar verildi.

14 Şubat 2023, Geleceğe Dönük Beklentiler

Şirketimizin geleceğe dönük beklentilerine [linkten](#) ulaşabilirsiniz.

31 Mart 2023, Olağan Genel Kurul Toplantısı

2022 Olağan Genel Kurul Toplantısı 31 Mart 2023 tarihinde yapılmıştır. Alınan kararları içeren Toplantı Tutanağına [linkten](#) ulaşılabilir.

YÖNETİM KURULU VE ÜST DÜZEY YÖNETİM

4

Yönetim Kurulu Üyesi	Görevi	Görev Süresi
Edward Arkwright	Yönetim Kurulu Başkanı	2021-2023 yılları arasında
Tepe İnşaat Sanayi A.Ş. (Temsilen Ali Haydar Kurtdarcan)	Yönetim Kurulu Başkan Vekili	2021-2023 yılları arasında
Mustafa Sani Şener	Yönetim Kurulu Başkan Vekili	2021-2023 yılları arasında
Fernando Echegaray	Yönetim Kurulu Üyesi	2021-2023 yılları arasında
Franck Mereyde	Murahhas Yönetim Kurulu Üyesi	2021-2023 yılları arasında
Xavier Hürstel	Yönetim Kurulu Üyesi	2021-2023 yılları arasında
Jerome Calvet	Yönetim Kurulu Üyesi	2021-2023 yılları arasında
Aylin Selen	Bağımsız Yönetim Kurulu Üyesi	2021-2023 yılları arasında
Ebru Yonca Çapa	Bağımsız Yönetim Kurulu Üyesi	2021-2023 yılları arasında
Filiz Demiröz	Bağımsız Yönetim Kurulu Üyesi	2021-2023 yılları arasında
Jean Michel Vernhes	Bağımsız Yönetim Kurulu Üyesi	2021-2023 yılları arasında

Yönetimde Söz Sahibi Personel

Serkan Kaptan	İcra Kurulu Başkanı (CEO)
Franck Mereyde	Murahhas Yönetim Kurulu Üyesi
Burcu Geriş	İcra Kurulu Başkan Yardımcısı & CFO
Hakan Öker	Grup Baskani - İnsan Kaynakları (CHRO)
Kürşad Koçak	Grup Baskani - İşletmeler (COO)
Murat Örnekol	Grup Baskani - Satınalma ve Lojistik (CPO)
Kerem Öztürk	Grup Başkanı – Bilgi Teknolojileri (CIO) ve TAV Bilişim Genel Müdürü

Yönetim Kurulu Üyelerinin Yetki Sınırları

Yönetim Kurulu Başkanı ve Üyeleri Türk Ticaret Kanununun ilgili maddeleri ve Şirket esas sözleşmemizin 17. ve 18. maddelerinde belirtilen yetki ve görevlere haizdir.

Yönetim organı üyeleri ile üst düzey yöneticilere sağlanan mali haklar ve çeşitli diğer giderler: (bin TL)

	1Ç23	1Ç22
Kısa vadeli faydalar (ücret ve primler)	53.677	66.252

31 Mart 2023 ve 31 Aralık 2022 itibarıyla, Grup'un direktörlere ve üst düzey yöneticilere borcu bulunmamaktadır.

YÖNETİM KURULU KOMİTELERİ

5

Denetimden Sorumlu Komite

Denetim Komitesi Başkanı

- Filiz Demiröz

Denetim Komitesi Üyeleri

- Aylin Selen

Kurumsal Yönetim Komitesi

Kurumsal Yönetim Komitesi Başkanı

- Ebru Yonca Çapa

Kurumsal Yönetim Komitesi Üyeleri

- Fernando Echegaray
- Filiz Demiröz
- Franck Mereyde
- Besim Meriç

Aday Gösterme Komitesi

Aday Gösterme Komitesi Başkanı

- Aylin Selen

Aday Gösterme Komitesi Üyeleri

- Ebru Yonca Çapa
- Edward Arkwright
- Xavier Hürstel

Riskin Erken Saptanması Komitesi

Riskin Erken Saptanması Komitesi Başkanı

- Jean-Michel Vernhes

Riskin Erken Saptanması Komitesi Üyeleri

- Ali Haydar Kurtdarcan
- Aylin Selen
- Jerome Calvet
- Xavier Hürstel

Ek Bilgiler / Avro Bazlı Finansal Bilgiler

YÖNETİMİN MESAJI

7

Ülkemizde meydana gelen depremin yarattığı yıkıma büyük bir üzüntüyle tanık olduk. Bölgedeki havalimanlarında görev yapan Havaş ve TGS ekiplerimiz bir yandan depremin yarattığı yıkımla mücadele ederken diğer yandan da yardımların ulaşabilmesi için durmaksızın büyük bir özveriyle çalışmaya devam etti. Karşı karşıya olduğumuz yıkım, uzun dönemli ve kapsamlı bir desteği gerektiriyor. TAV Havalimanları ve iştiraklerimiz bugüne kadar depremden etkilenenler için nakdi ve aynı yardımlar yaptı ve yapmaya da devam ediyor. Kaybettiklerimiz için yas tutarken geride kalanların hayata tutunabilmeleri için de tüm gücümüzü kullanacağız.

Uluslararası seyahat talebi güçlü seyretmeye devam ediyor. Artan taleple birlikte, yılın ilk üç ayında havalimanlarımızdaki dış hat trafiği 2022'nin %74, 2019'un ise %36 üzerine çıktı. Ayrıca Rus havayolu şirketleri ve Rusya'ya odaklanmış seyahat acenteleri, 2023 yılında Rusya ile Türkiye arasındaki uçuş sayısında %50 artış belediklerini açıkladılar. Bu nedenlerle 2023 yılında da oldukça kuvvetli bir sezon beklemeye devam ediyoruz.

Geçen sene Almatı'nın dış hat kargo uçuşlarında önemli bir büyüme yaşanmıştı. Bu sene bu büyümeye dış hat yolcu uçuşları da eşlik ediyor. Almatı'da trafiğin İki farklı pazarda büyümesi, finansal sonuçlara da yansıyor. Oldukça verimli bir üç ay geçiren Almatı, bu dönemde konsolide FAVÖK'ün %50'sini üretmeyi başardı. Normalde en zayıf çeyrek olan birinci çeyreğin mevsimselliği nedeniyle artan bu oranın sene sonu itibarıyla %20-25 aralığına doğru normalleşmesini bekliyoruz. Hızlı bir şekilde devam eden ve kapasiteyi minimum iki kat artırıp 14 milyon yolcunun üstüne çıkaracak olan yeni dış hat terminalinin inşaatın tamamlanmasında da Mart sonu itibarıyla %53 oranına kadar geldik. 2024 yılında açmayı beklediğimiz yeni terminalle birlikte hem hizmet kalitesinde ciddi bir artış gerçekleştireceğiz hem de yolcularımızın beğenisine gümrüksüz satış, özel yolcu salonu ve yiyecek içecek seçenekleriyle donatılmış hayli geniş bir perakende yelpazesi sunacağız.

Operasyonel olarak oldukça iyi geçen bir çeyreğin ardından ciromuzu %68, FAVÖK'ü ise %34 artırdık. 44 milyon avroluk ilk çeyrek FAVÖK'ümüz aynı zamanda pandemi öncesi performansımızı gösteren 2019 yılının ilk çeyreğinde elde ettiğimiz FAVÖK'ün de %17 üstüne çıktı. FAVÖK'ün altında ise özellikle bir defaya mahsus deprem vergisine ek olarak yükselen faizler ve avronun değer kazanması nedeni ile artan finansman giderleri etkili oldu. Bu giderlerin normalde yılın en zayıf çeyreği olan birinci çeyrekte gerçekleşmesi net kâr üzerindeki etkilerini artırdı ve dönemi 45 milyon avro zararla kapadık. Ancak bu sonuçları daha iyi bir şekilde değerlendirebilmek için cirodan net kâra kadar bütün finansal sonuçların beklentimizden daha iyi olduğunu ve yılın geri kalanı için oldukça kuvvetli sonuçlar beklemeye devam ettiğimizi söylemeliyiz.

Yeni varlıklar ve yatırımlarla TAV'ın geleceğini birlikte inşa etmeye devam ediyoruz. Bu geleceği birlikte yarattığımız çalışanlarımıza, hissedarlarımıza ve tüm iş ortaklarına katkıları için teşekkürlerimizi sunuyoruz.



Serkan Kaptan
İcra Kurulu Başkanı



Franck Mereyde
Murahhas Yönetim Kurulu Üyesi

2023 YILI İLK ÇEYREK FİNANSALLARINDAN BAŞLIKLAR

8

Ciro €251m
(1Ç22'ye göre +%68)

Almatı Havalimanının geçen senenin üstünde performansı ve hizmet şirketlerimizdeki büyüme nedeniyle artış yaşandı. 1Ç23'te ciro, 1Ç19'un %66 üzerinde gerçekleşirken, Almatı hariç tutulduğunda artış %2 oldu.

Nakit Faaliyet Giderleri⁽¹⁾ €207m
(1Ç22'ye göre +%78)

Nakit faaliyet giderleri 1Ç23'te, Almatı hariç tutulduğunda 1Ç19'un %17 üzerinde ve 1Ç22'nin ise %63 üzerinde gerçekleşti.

1Ç23'te nakit faaliyet giderleri Almatı'nın etkisiyle €75m arttı.

FAVÖK €44m
(1Ç22'ye göre +%34)

1Ç23'te 1Ç19'un %17 üzerinde gerçekleşti.

Almatı Havalimanı, 1Ç23'teki FAVÖK'ün %50'sini üretti.

Net Kâr €-45m
(1Ç22'ye göre a.d.)

FAVÖK'te kuvvetli büyüme yaşandı. Bir defaya mahsus deprem vergisi (cari dönem vergi gideri €-9.5m ve Özkaynak Yöntemi. Yatırımları €-6.5m olmak üzere toplam €-15.9m). Tahakkuk eden deprem vergisinin tamamı 1Ç23'te giderleştirildi. Bu tutarın €3.2m kısmı 15 Nisan 2023 tarihinde çıkan tebliğ gereğince 2Ç23'te ters çevrilerek gelir kaydedilecek.

Düşük sezonda Net kâr ayrıca, daha yüksek finansman ve amortisman giderlerinden olumsuz etkilendi.

Net Borç €1735m
(1Ç22'ye göre +%5)

Net borç, faaliyetlerden yaratılan önemli miktarda nakde karşın yatırım harcamaları, stok artışı ve işletme sermayesi hareketleri nedeniyle nispeten yatay seyretti.

14m Yolcu
(1Ç22'ye göre +%42)

1Ç23'te yolcu sayısı, 1Ç22'in %42 üzerinde gerçekleşirken, 1Ç19'un ise %3 üzerinde gerçekleşti.

(1) Nakit Faaliyet Giderleri = FAVÖK öncesi Faaliyet Giderleri (Ciro – Nakit Faaliyet Giderleri = FAVÖK)

ALMATI BAŞTA OLMAK ÜZERE HACİM ARTIŞLARI SAYESİNDE 1Ç23'TE FAVÖK, 1Ç19'UN %17 ÜZERİNDE GERÇEKLEŞTİ.

9

(m€)	1Ç22	1Ç23	Dğış(%)
Ciro	149.2	251.0	68%
Nakit Faaliyet Giderleri*	-116.6	-207.4	78%
FAVÖK	32.6	43.7	34%
FAVÖK marjı (%)	21.8%	17.4%	-4.4 bp
YP Çevrim Farkı Geliri/(Gideri)	0.1	(4.3)	a.d
Ertelenmiş Vergi Geliri/(Gideri)	1.5	1.0	-34%
Özkaynak Yöntemi Yatırımları	(5.6)	(13.4)	a.d
Net Parasal Pozisyon Kazancı	0.0	2.1	a.d
Net Kâr (Ana Ortaklık Payları)	(21.5)	(45.3)	a.d
Yatırım Harcamaları	22.3	30.9	38%
Net Borç (Ortaklara Borçlar Dahil)**	1654	1735	5%
Çalışan Sayısı (ortalama)	16,409	18,126	10%
Yolcu Sayısı (m)	10.0	14.2	42%
- Dış Hat	4.3	7.4	74%
- İç Hat	5.7	6.8	18%
Yolcu Başı Gümrüksüz Satış (€)	7.6	8.6	13%

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

**Groupe ADP Net Borç tanımı sayfa 21'de bulunmaktadır.

Özkaynak Yöntemi Yatırımları a.d.

Düşük sezonda bir defaya mahsus deprem vergisi (Yeni Antalya için €-4.3m, TGS için €-1.9m ve ATÜ için €-0.2m, toplamda €-6.4m) nedeniyle olumsuz etkilendi. Tahakkuk eden deprem vergisinin tamamı 1Ç23'te giderleştirildi.

Yolcu Sayısı %+42

1Ç23'te yolcu sayısı, 1Ç22'in %42 üzerinde gerçekleşirken, 1Ç19'un ise %3 üzerinde gerçekleşti.

Ciromuza dış hat yolcu gelirlerine nazaran daha az katkı sağlayan iç hat yolcu gelirleri, iç hat tavan bilet fiyat uygulamasından olumsuz etkilendi.

Ciro %+68

Almatı Havalimanının geçen senenin üstünde performansı ve hizmet şirketlerimizdeki büyüme nedeniyle artış yaşandı. 1Ç23'te ciro, 1Ç19'un %66 üzerinde gerçekleşirken, Almatı hariç tutulduğunda artış %2 oldu.

Nakit Faaliyet Giderleri %+78

Nakit faaliyet giderleri 1Ç23'te, Almatı hariç tutulduğunda 1Ç19'un %17 üzerinde ve 1Ç22'nin ise %63 üzerinde gerçekleşti.

1Ç23'te nakit faaliyet giderleri Almatı'nın etkisiyle €75mn arttı.

FAVÖK +34%

1Ç23'te 1Ç19'un %17 üzerinde gerçekleşti.

Almatı Havalimanı, 1Ç23'teki FAVÖK'ün %50'sini üretti.

YP Çevrim Farkı

EUR/USD paritesindeki artış nedeniyle gider yazıldı.

Net Kâr a.d.

FAVÖK'te kuvvetli büyüme yaşandı. Bir defaya mahsus deprem vergisi (cari dönem vergi gideri €-9.5m ve Özkaynak Yöntemi Yatırımları €-6.5m olmak üzere toplam €-15.9m). Tahakkuk eden deprem vergisinin tamamı 1Ç23'te giderleştirildi. Bu tutarın €3.2m kısmı 15 Nisan 2023 tarihinde çıkan tebliğ gereğince 2Ç23'te ters çevrilerek gelir kaydedilecek.

Düşük sezonda Net kâr ayrıca, daha yüksek finansman ve amortisman giderlerinden olumsuz etkilendi..

Net Borç %+5

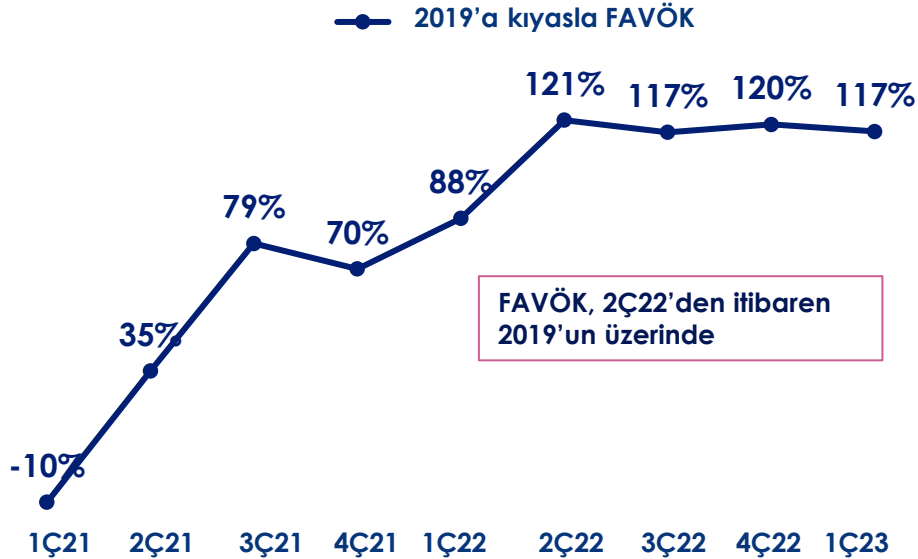
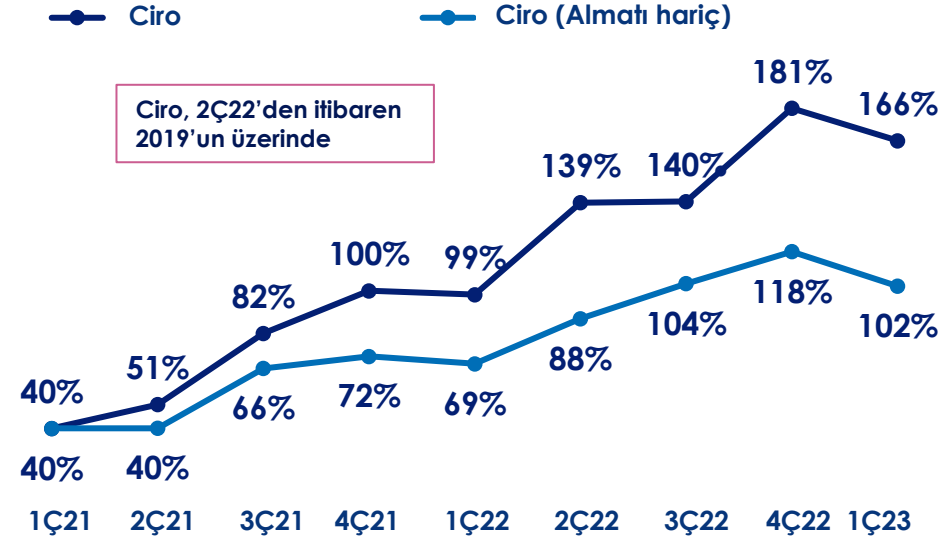
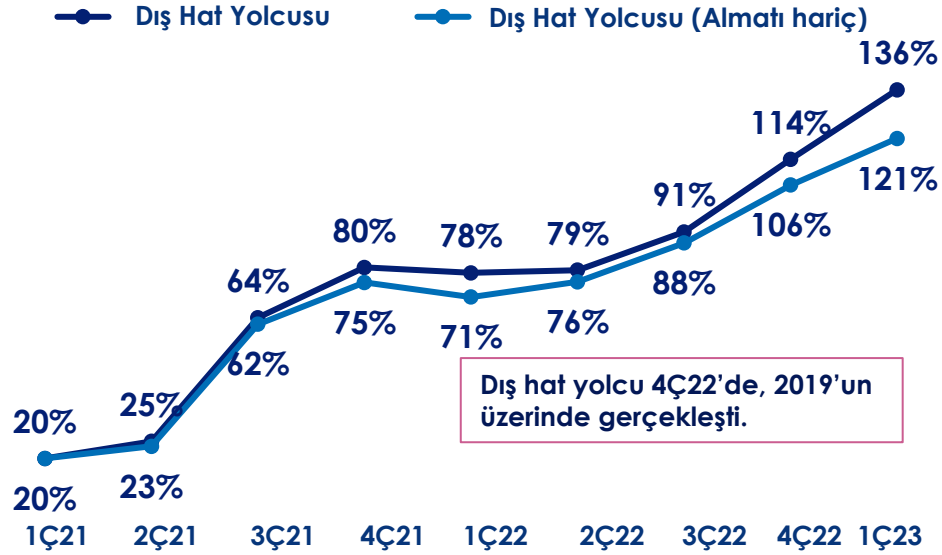
Net borç, faaliyetlerden yaratılan önemli miktarda nakde karşın yatırım harcamaları, stok artışı ve işletme sermayesi hareketleri nedeniyle nispeten yatay seyretti.

Yolcu Başı Gümrüksüz Satış %+13

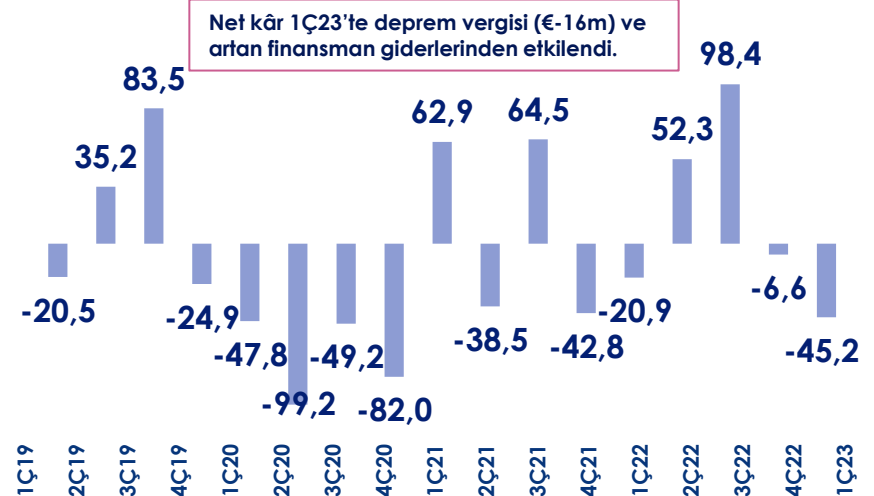
Geçtiğimiz yılın aynı çeyreğine göre %13 artış yaşandı.

2Ç22'DEN İTİBAREN CİRO VE FAVÖK 2019'UN ÜZERİNDE GERÇEKLEŞTİ (2019'UN AYNI ÇEYREĞİNE KIYASLA ÇEYREKSEL 2021 VE 2022 TOPARLANMA SEVİYELERİ)

10



Net Kâr (ana ortaklık payları, devam eden faaliyetler)



1Ç23'TE FAVÖK 1Ç19'UN %17 ÜZERİNDE GERÇEKLEŞTİ

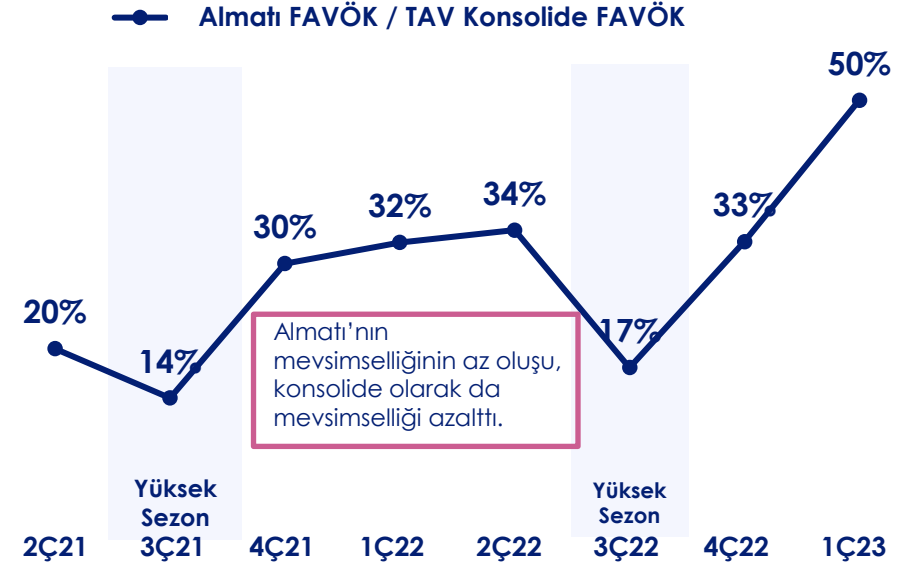
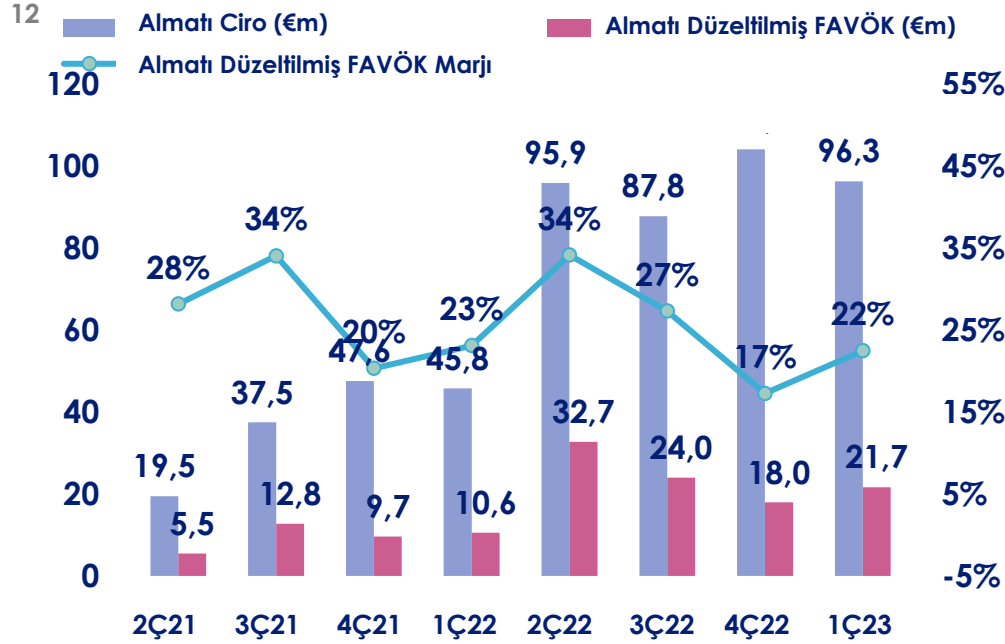
11

m€	1Ç19	1Ç23	Dğş%
Ciro	150.9	251.0	66%
FAVÖK	37.2	43.7	17%
Amortisman ve İtfa Gideri	-17.8	-21.6	21%
Özkaynak Yöntemi Yatırımları	-10.6	-13.4	a.d
FVÖK	8.7	8.6	-1%
Net Finansal Giderler	-21.5	-40.6	89%
Net Parasal Pozisyon Kazancı	0	2.1	a.d
Vergi (Gideri) / Geliri	-8.7	-13.9	59%
Devam Eden Faaliyetler	-21.5	-43.7	103%
Durdurulan Faaliyetler	44.4	0.0	-100%
Net Kâr	22.9	-43.7	a.d
Azınlık Payı	1.1	-1.5	a.d
Ana Ortaklara Düşen Kâr	23.9	-45.3	a.d
Ana Ortaklara Düşen Kâr (Devam eden faaliyetler)	-20.5	-45.2	a.d



1Ç23'te Net Kâr, deprem vergisi (Cari dönem vergi gideri €-9.5m, Özkaynak Yöntemi Yatırımları €-6.5m olmak üzere toplam €-16m) daha yüksek finansman gideri ve amortisman giderlerinden olumsuz etkilendi. Düşük sezon nedeniyle söz konusu giderlerin net kâra etkisi daha fazla oldu.

ALMATI'NİN GÖZ ALICI PERFORMANSI DEVAM EDİYOR.

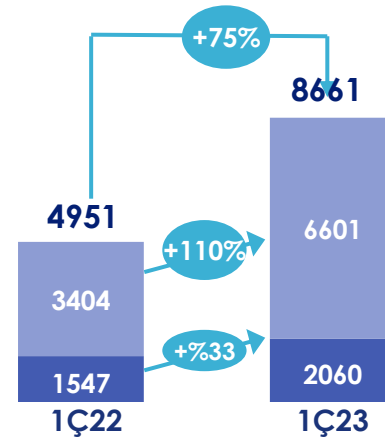


- Rus hava sahasının bazı hava yolu şirketlerine kapanması ve Almaty Havalimanı'nda elde edilen verimlilik iyileştirmeleri nedeniyle artan dış hat kargo uçuşları 2Ç22'den itibaren Almaty'nin Ciro ve FAVÖK'ünü önemli oranda artırdı.
- Dış hat yolcu uçuşlarındaki önemli oranda büyüme de FAVÖK'e büyük katkı sağladı.

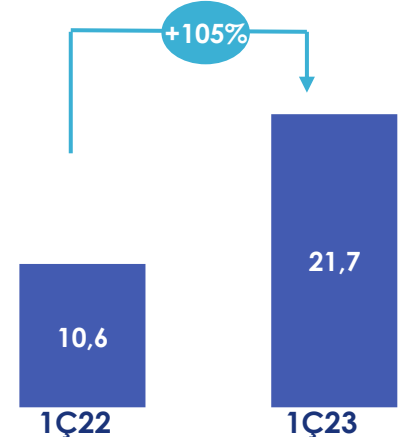
Not: Almaty Havalimanı portföye Mayıs 2021'de dahil oldu. Almaty Havalimanı 2021 FAVÖK, bir kereye mahsus satın alma giderleri için düzeltilmiştir.

Almaty Dış Hat Uçuş Sayısı

■ Kargo Dış Hat ■ Yolcu Dış Hat



Almaty FAVÖK (€m)



TRAFİK PERFORMANSI

1Ç23 DIŞ HAT YOLCUSU 1Ç19'UN %36 ÜZERİNDE

13 Notlar

- 2023 yılında hizmet verilen toplam yolcu sayısı 2022'nin %42 ve 2019'un %3 üzerindedir.
- 2023 yılında hizmet verilen **dış hat** yolcu sayısı 2022'nin %74, 2019'un **%36 üzerindedir.**
- **Antalya** 2023 **dış hat** trafiği **2019'un %35 üzerinde** gerçekleşti.
- Gürcistan için Rusya dışı pazarlar çok güçlü. (Temmuz 2019'dan beri Rusya uçuş yasağı var)
- Medine'de trafik, 2023'te 2019'a kıyasla tamamen toparlandı.
- 2019'a kıyasla Almatı trafiğinde güçlü büyüme yaşanıyor.
- Havalimanının ana gelir kaynağı olan Almatı dış hat uçuşları, 2023 yılında 2019'un üzerinde gerçekleşmektedir.

Eurocontrol'ün 2019 yılına kıyasla, Türkiye ticari uçuş beklentisi: (*)

- 2023 %102
- 2024 %109

**Yolcu
Trafiği
+42%**

1Ç23'te yolcu sayısı, 1Ç22'in %42 üzerinde gerçekleşirken, 1Ç19'un ise %3 üzerinde gerçekleşti.

Ciromuza dış hat yolcu gelirlerine nazaran daha az katkı sağlayan iç hat yolcu gelirleri, iç hat tavan bilet fiyat uygulamasından olumsuz etkilendi.

mYolcu (*)	Ocak - Mart			2019 ile	2022 ile
	2019	2022	2023	Dğışm %	Dğışm %
Antalya	2,803,848	2,097,743	2,799,398	0%	33%
Dış Hat	1,156,180	927,137	1,555,319	35%	68%
İç Hat	1,647,668	1,170,606	1,244,079	-24%	6%
İzmir	2,790,448	1,696,467	1,942,518	-30%	15%
Dış Hat	325,725	334,374	436,071	34%	30%
İç Hat	2,464,723	1,362,093	1,506,447	-39%	11%
Esenboğa	3,525,762	1,854,919	2,482,332	-30%	34%
Dış Hat	454,964	321,205	483,698	6%	51%
İç Hat	3,070,798	1,533,714	1,998,634	-35%	30%
Milas-Bodrum	287,115	220,625	265,714	-7%	20%
Dış Hat	306	3,434	11,988	3818%	249%
İç Hat	286,809	217,191	253,726	-12%	17%
Gazipaşa	100,962	91,818	124,817	24%	36%
Dış Hat	15,757	24,977	29,055	84%	16%
İç Hat	85,205	66,841	95,762	12%	43%
Almatı	1,231,915	1,285,376	1,910,965	55%	49%
Dış Hat	626,415	416,985	840,785	34%	102%
İç Hat	605,500	868,391	1,070,180	77%	23%
Gürcistan	855,316	574,987	790,071	-8%	37%
Medine	2,070,234	1,221,608	2,494,835	21%	104%
Tunus	219,528	114,720	181,437	-17%	58%
K. Makedonya	480,845	349,183	493,720	3%	41%
Zagreb	605,329	485,286	694,956	15%	43%
TAV TOPLAM (*)	13,739,387	9,992,732	14,180,763	3%	42%
Dış Hat	5,447,760	4,269,289	7,427,335	36%	74%
İç Hat	8,291,627	5,723,443	6,753,428	-19%	18%

* İstanbul Atatürk Havalimanı'nın tüm ticari trafiği 6 Nisan 2019 tarihinde Yeni İstanbul Havalimanı'na devredildi. TAV Total 2019 yılı için Atatürk Havalimanı'nı içermemektedir ve Mayıs 2021 öncesi Almatı'yı içermemektedir. Almatı Aralık 2021 rakamları revizyona tabidir. Kaynak: Türkiye Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ), Gürcistan İşletmesi, TAV Tunus, TAV Makedonya, TİBAH ve MZLZ, DHMİ rakamları bir yıllık geçicidir. Transfer yolcu dahil giden ve gelen yolcular

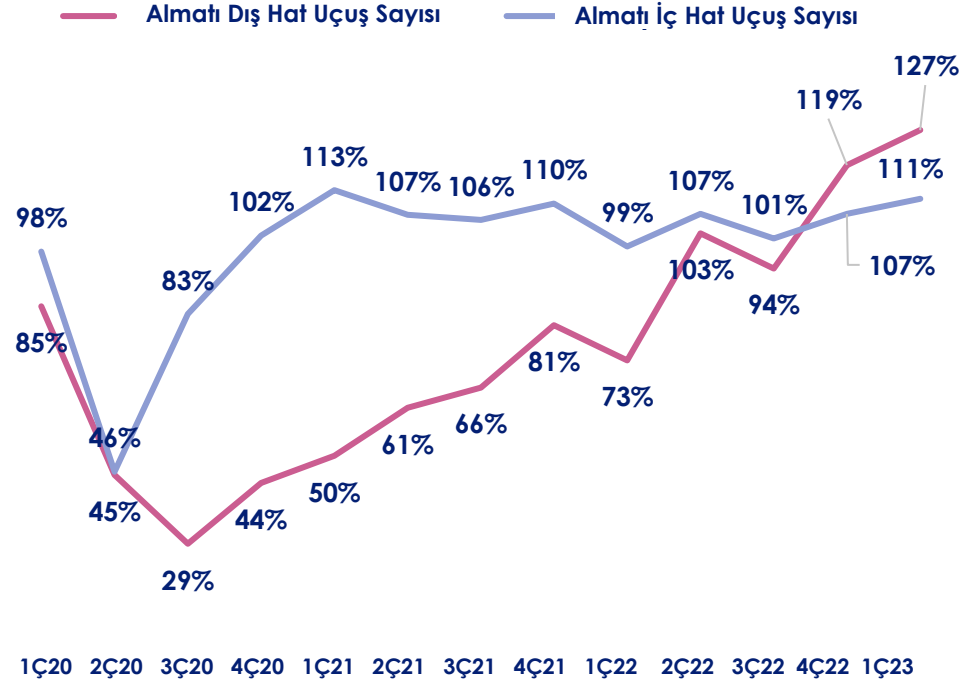
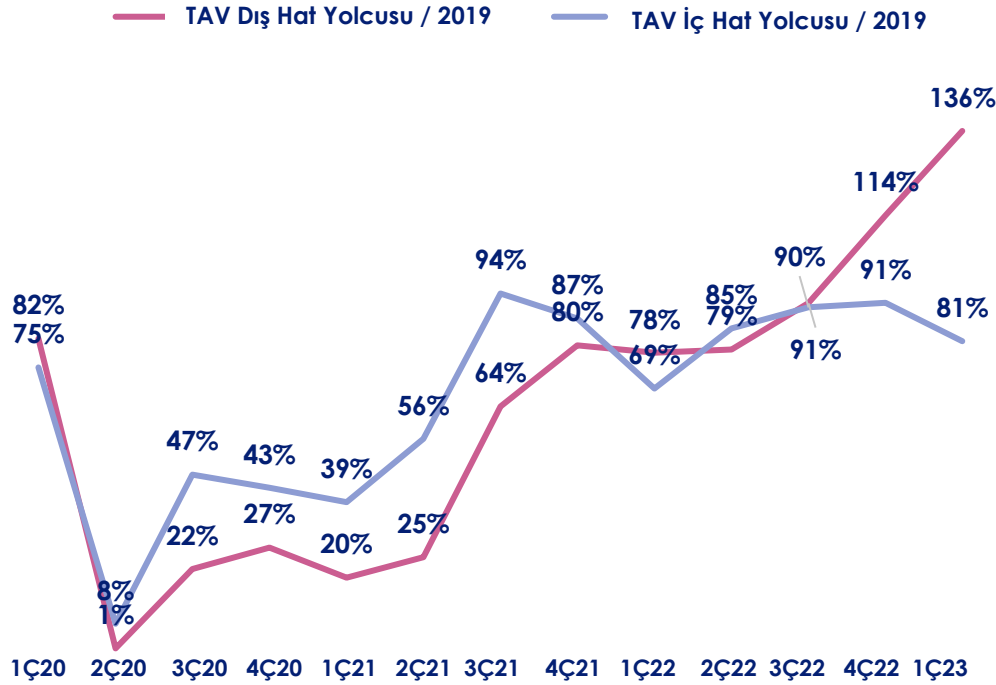
1Ç23'TE DIŞHAT YOLCU SAYISI 2019'UN OLDUKÇA ÜZERİNDE

2019 YILININ AYNI ÇEYREĞİNE KIYASLA ÇEYREKSEL YOLCU SEVİYELERİ (MAYIS 2021'DEN İTİBAREN ALMATI DAHİL EDİLMİŞTİR)

14

- Başlıca gelir kaynağımız olan dış hat yolcusundaki güçlü toparlanma devam ediyor.
- Ciromuza dış hat yolcu gelirlerine nazaran daha az katkı sağlayan iç hat yolcu gelirleri, iç hat tavan bilet fiyatı uygulamasından olumsuz etkilendi. (Havayolları kapasitelerini iç hattan dış hata yönlendirdi).

- Almatı'nın ana gelir kaynağı olan dış hat uçuş trafiği, 2Ç22'den itibaren pandemi öncesi seviyenin üzerine çıkmayı başardı.



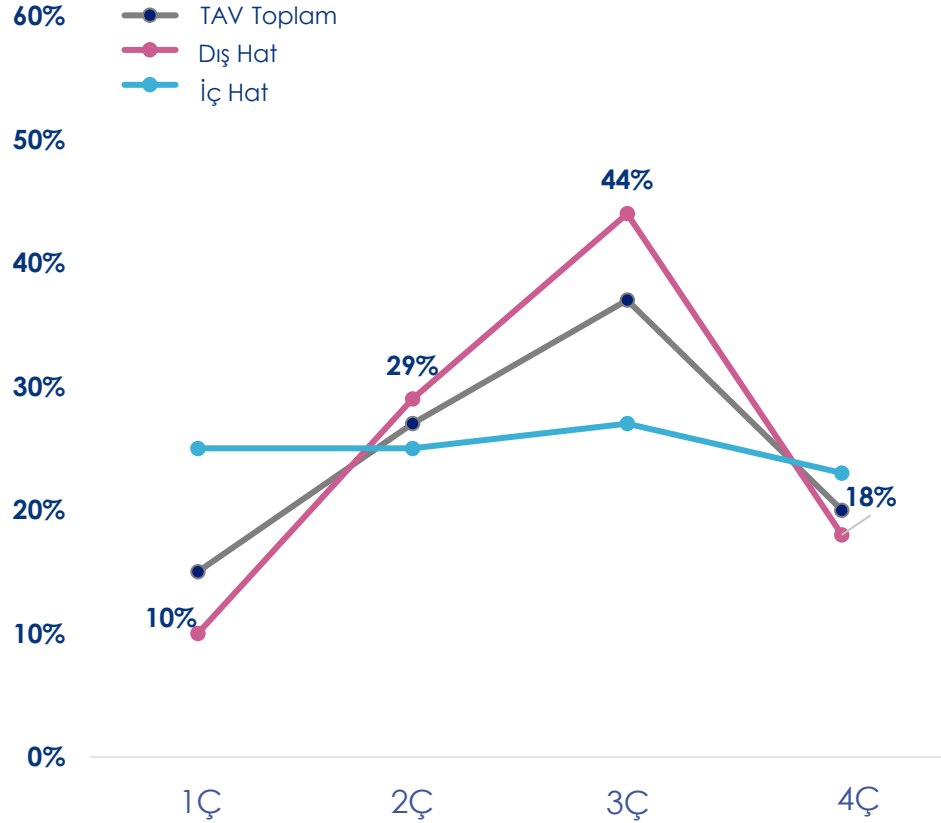
HAVALİMANLARIMIZDA MEVSİMSELLİK

(2019 YILI YOLCU SAYILARININ ÇEYREKSEL BAZDA DAĞILIMI)

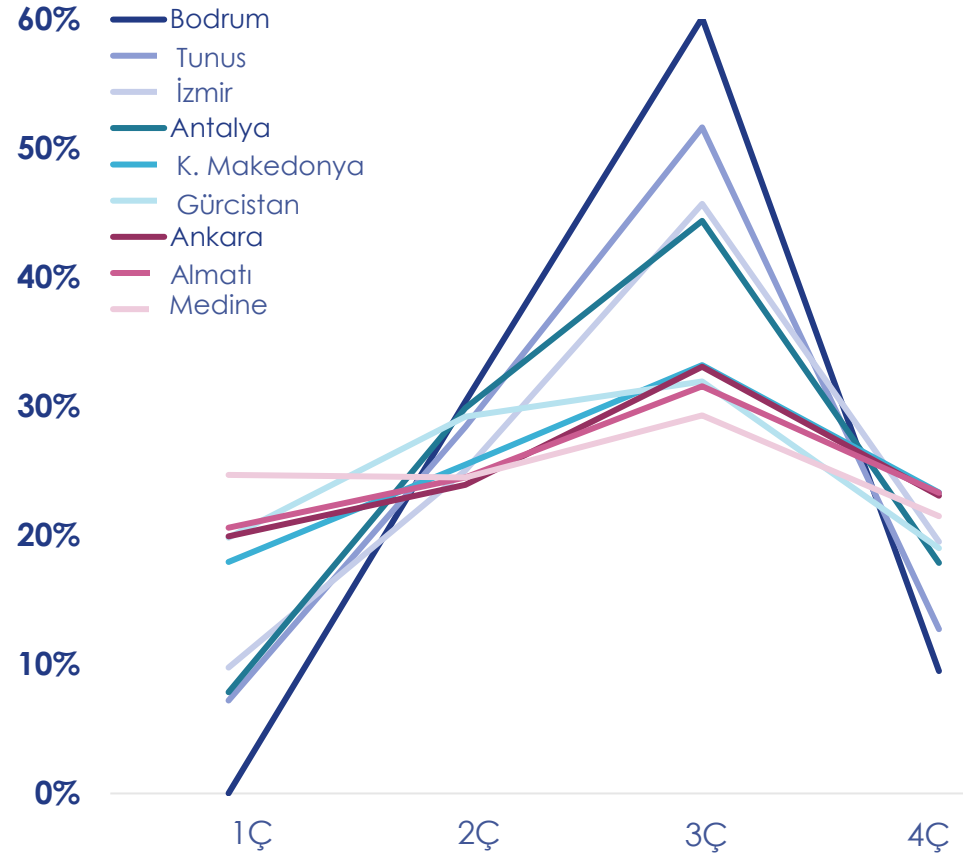
Üçüncü çeyrek mevsimsel olarak en kuvvetli çeyrektir.

İlk çeyrek mevsimsel olarak en zayıf çeyrektir.

TAV Toplam Yolcu Sayısının Mevsimsel Dağılımı (2019):



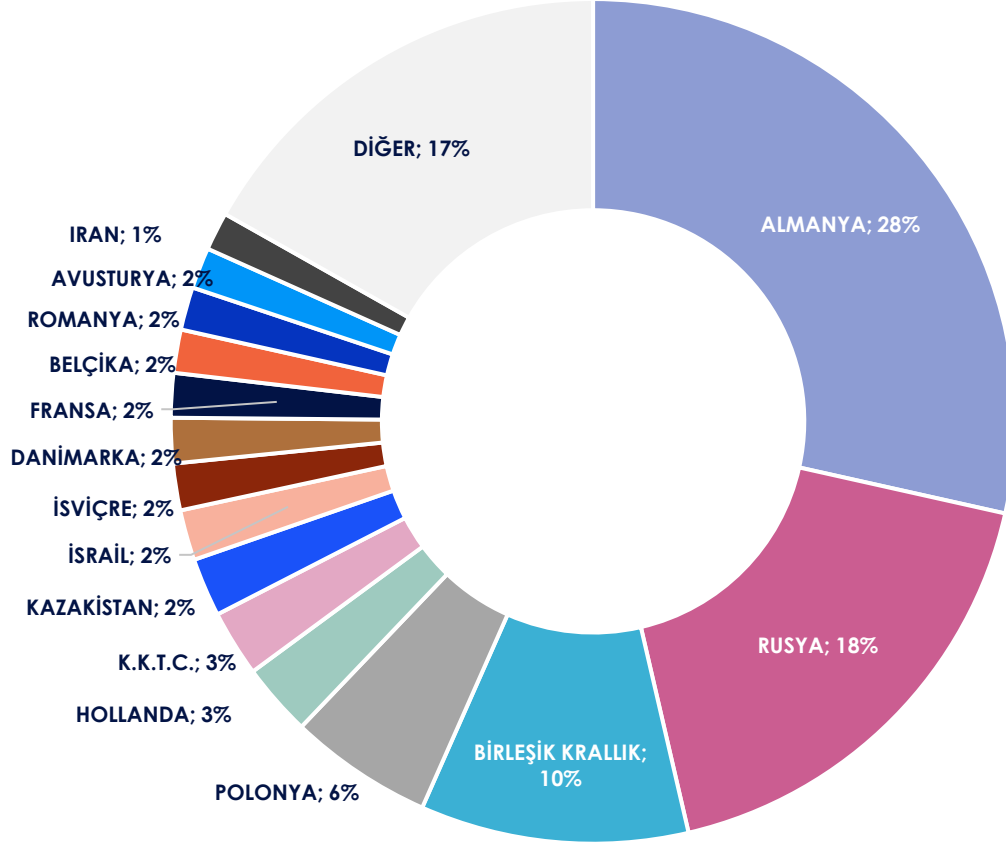
Havalimanı Bazında Mevsimsellik (2019 Dış Hat):



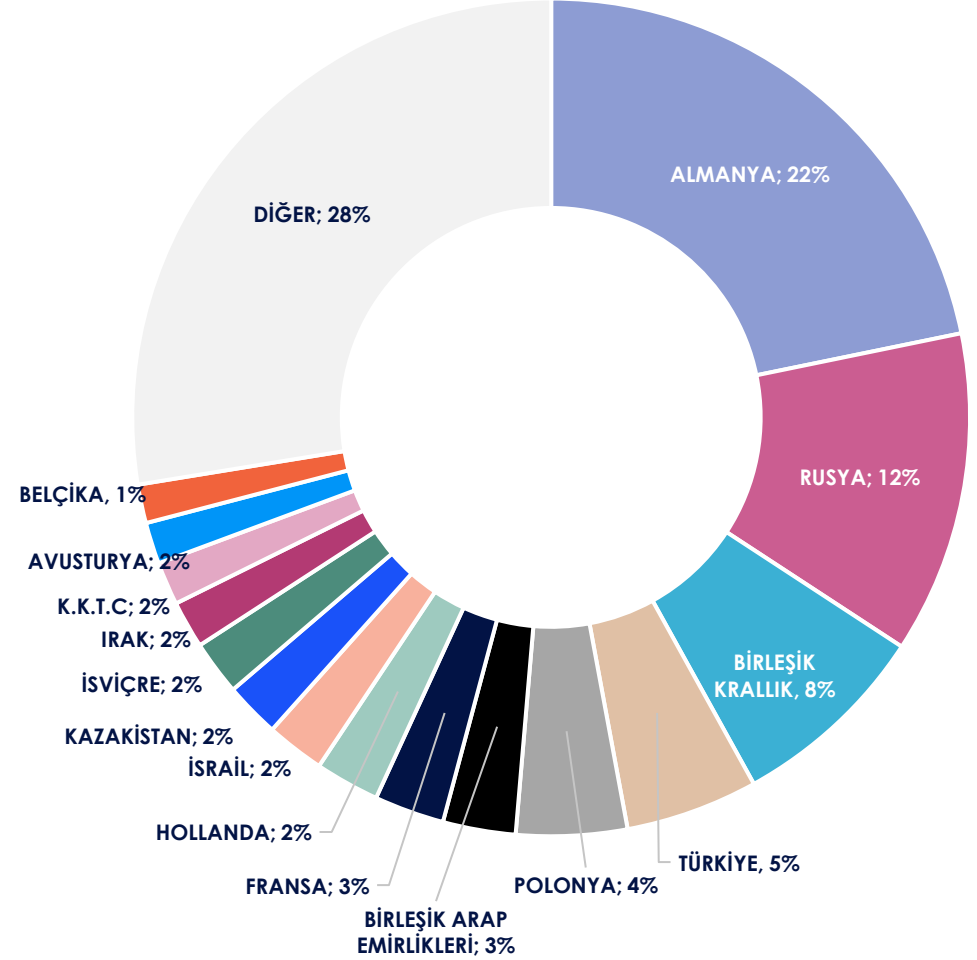
TAV HAVALİMANLARI GÜZERGÂH BAZINDA YOLCU KIRILIMI (2022)

16

TAV Türkiye Toplam



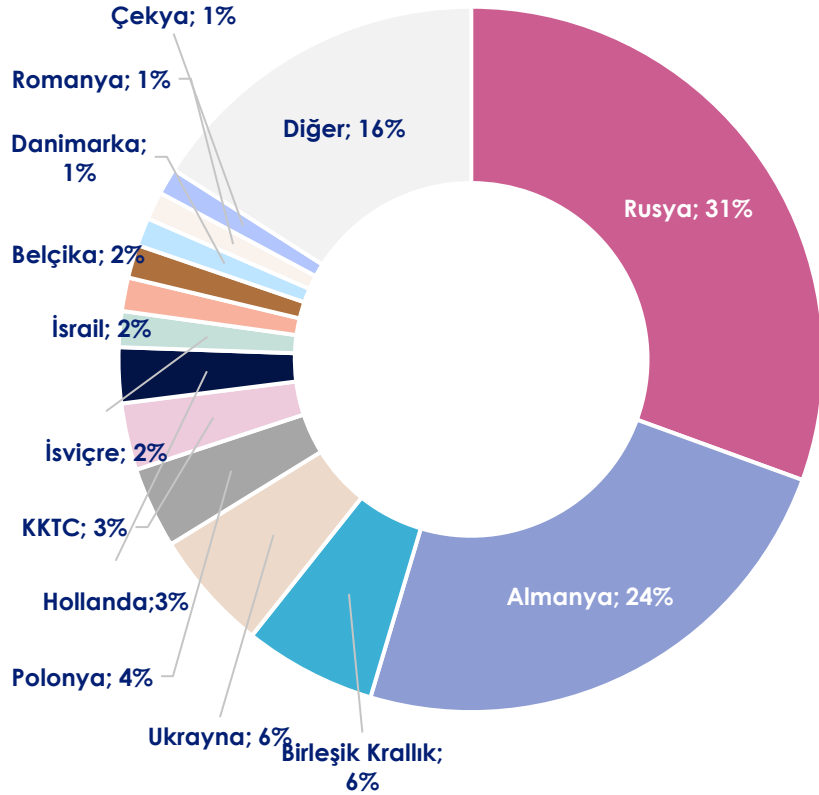
TAV Toplam



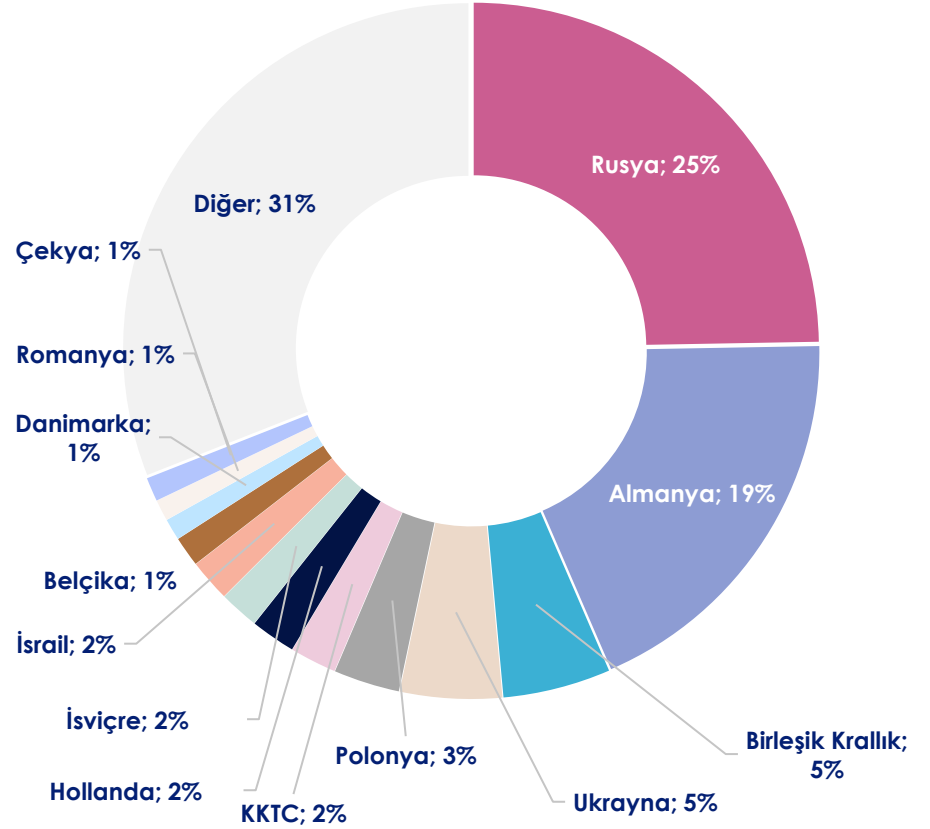
TAV HAVALİMANLARI GÜZERGÂH BAZINDA YOLCU KIRILIMI (2019)

17

TAV Türkiye Toplam



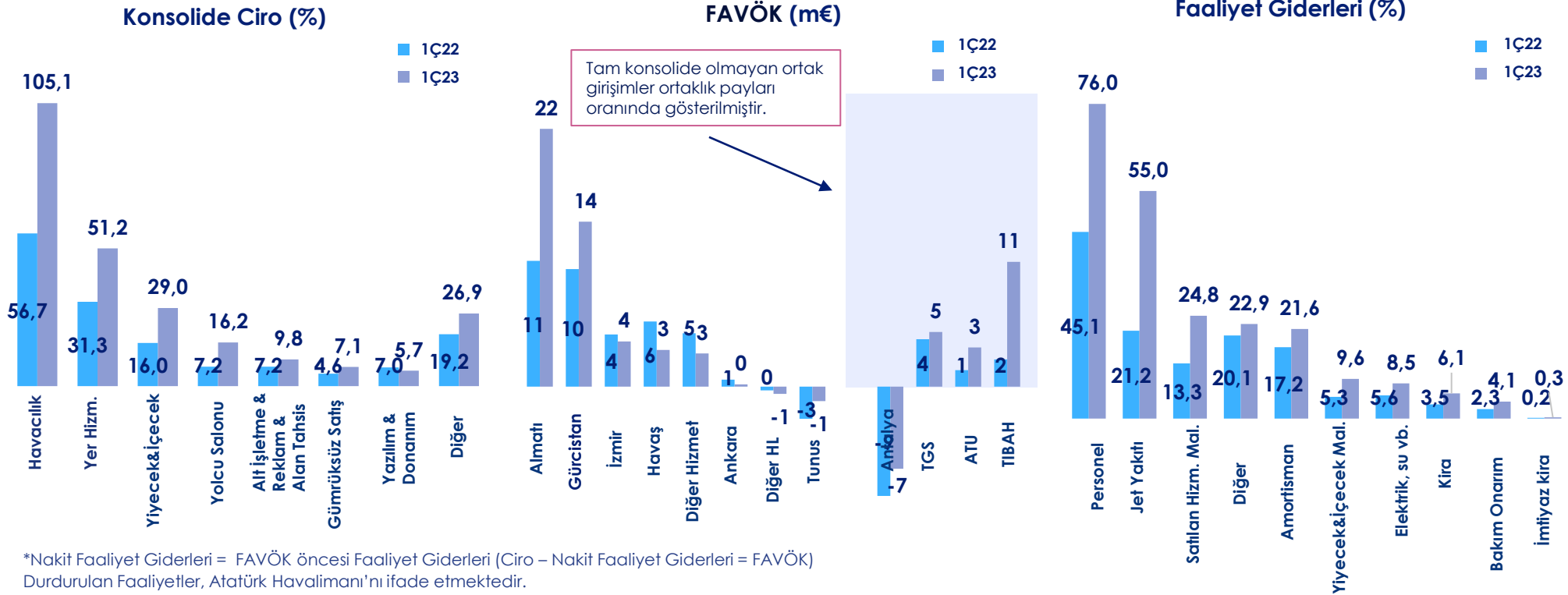
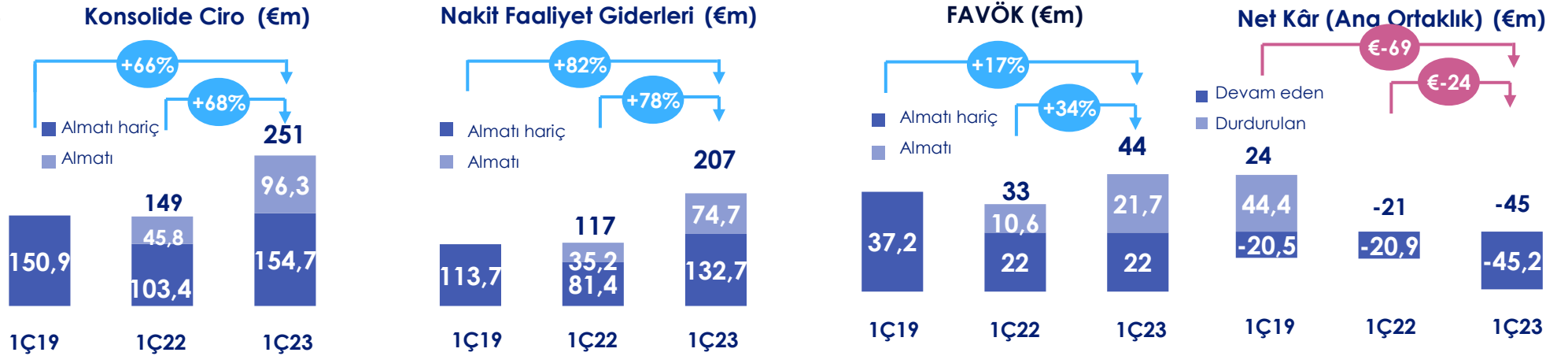
TAV Toplam (*)



* Almatı ve Zagreb havalimanı hariçtir.

1Ç23'TE GÜÇLÜ FAVÖK ARTIŞI GÖRÜLDÜ, NET KÂR DÜŞÜK SEZONDA BİR DEFAYA MAHSUS DEPREM VERGİSİ VE ARTAN FİNANSMAN GİDERİNDEN ETKİLENDİ.

18



*Nakit Faaliyet Giderleri = FAVÖK öncesi Faaliyet Giderleri (Ciro – Nakit Faaliyet Giderleri = FAVÖK)
 Durdurulan Faaliyetler, Atatürk Havalimanı'nı ifade etmektedir.

1Ç23 GELİR TABLOSU

19 ◆ **Ciro**

(€m)	1Ç22	1Ç23	Dğş (%)
Havacılık	56.7	105.1	85%
Yer Hizmetleri	31.3	51.2	64%
Yiyecek&İçecek Gelirleri	16.0	29.0	81%
Özel Yolcu Salonu & TAV Passport	7.2	16.2	126%
Alan Tahsis, Alt Kira & Reklam	7.2	9.8	37%
Gümrüksüz Satış	4.6	7.1	55%
Yazılım ve Donanım Gelirleri	7.0	5.7	-18%
Otopark Gelirleri	3.0	4.5	52%
Otobüs Gelirleri	1.1	2.1	87%
Diğer	15.1	20.3	34%
Toplam	149.2	251.0	68%

◆ **Faaliyet Giderleri**

(€m)	1Ç22	1Ç23	Dğş (%)
Personel	-45.1	-76.0	69%
Sağlanan Hizm. Mal.	-13.3	-24.8	86%
Yiyecek&İçecek Mal.	-5.3	-9.6	82%
Kira Gideri	-3.5	-6.1	76%
Bakım&Onarım Gideri	-2.3	-4.1	80%
Elektrik,su, vb.	-5.6	-8.5	52%
İmtiyaz Kira Gideri	-0.2	-0.3	37%
Jet Yakıt Gideri	-21.2	-55.0	159%
Diğer	-20.2	-23.9	18%
Diğer Faaliyet Gelirleri	0.1	1.0	782%
Nakit Faaliyet Giderleri	-116.6	-207.4	78%
Amortisman ve itfa	-17.2	-21.6	26%
Toplam	-133.8	-229.0	71%

◆ **Net Kâr**

(€m)	1Ç22	1Ç23	Dğş(%)
FAVÖK	32.6	43.7	34%
Amortisman ve İtfa	-17.2	-21.6	26%
Özkaynak Yöntemi Yatırımları	-5.6	-13.4	a.d
FVÖK	9.7	8.6	-11%
Yab. Para Çevrim Geliri & Gideri	0.1	-4.3	a.d
Net Faiz Gideri	-12.1	-23.5	94%
Net Reeskont Geliri / (Gideri)	-9.6	-9.7	1%
Diğer Finansal Gelir / (Gider)	-2.9	-3.1	5%
Net Finansman Geliri / (Gideri)	-24.5	-40.6	66%
Net Parasal Pozisyon Kazancı	0.0	2.1	a.d
Vergi Öncesi Kâr	-14.8	-29.8	a.d
Vergi Gideri	-4.8	-13.9	191%
Cari Dönem Vergi Gideri	-6.3	-14.9	137%
Ertelenmiş Vergi Geliri / (Gideri)	1.5	1.0	-34%
Durdurulan Faal. Gelen Kâr	-0.5	0.0	-96%
Net Kâr	-20.1	-43.7	a.d
Azınlık Payı	-1.3	-1.5	13%
Ana Ortaklık Payı	-21.5	-45.3	a.d
Devam Eden Faal. Gelen Kâr	-20.9	-45.2	a.d
Durdurulan Faal. Gelen Kâr	-0.5	0.0	a.d

HACİM VE FİYAT ARTIŞLARI CİRODA ÖNEMLİ ORANDA BÜYÜMEYİ BERABERİNDE GETİRDİ.

(€m)	1Ç22	1Ç23	Fark	Dğış(%)
Havacılık	56.7	105.1	48.4	85%
Yer Hizmetleri	31.3	51.2	19.9	64%
Yiyecek&İçecek	16.0	29.0	13.0	81%
Özel Yolcu Salonu	7.2	16.2	9.0	126%
Alan Tahsis, Alt Kira & Reklam	7.2	9.8	2.7	37%
Gümrüksüz Satış	4.6	7.1	2.5	55%
Bilişim	7.0	5.7	-1.2	-18%
Otopark	3.0	4.5	1.6	52%
Otobüs Hizm. Gel. (HAVAS)	1.1	2.1	1.0	87%
Diğer Faaliyet Gelirleri	15.1	20.3	5.2	34%
Toplam Faaliyet Gelirleri	149.2	251.0	101.9	68%

Ciro +68%

Neredeyse tüm gelir kalemlerinde hacim ve fiyat artışı görüldü. Bazı Bilişim gelirleri diğer faaliyet gelirleri altında sınıflandırılmaktadır.

Almatı 1Ç23'te €96m ciro elde etti.

- 57% Havalimanları, 43% Hizmet Şirketleri (kombine)
- 34% Türkiye, 66% Türkiye dışı (ortak girişimler hariç)

Havacılık +85%

Havacılık gelirleri Almatı'nın dış hat uçuşlarındaki muazzam büyüme ile birlikte arttı. Tüm havalimanları ilk çeyrekte önemli oranda hacim artışı yakaladı. Jet yakıtı satışları burada sınıflanmaktadır.

Yer Hizmetleri +64%

Toplam hizmet verilen uçak sayısı +30%, yalnızca Havas +36% (tam konsolide), TGS +28% (Özkaynak Yöntemi). Yer hizmeti gelir artışı, fiyat artışı nedeniyle hizmet verilen uçuş sayısından daha fazla gerçekleşirken, Almatı ve Zagreb de pozitif katkı sağladı. Zagreb'de yer hizmeti operasyonları 2022'de başladı.

Yiyecek & İçecek +81%

Yiyecek & İçecek gelirleri, avro bazlı fiyatlamaya bağlı artan yolcu başına harcama, daha iyi pazarlama faaliyetleri, enflasyon ve Almatı'daki büyüme etkili oldu.

Özel Yolcu Salonu +126%

Yolcu salonu işletilen havalimanlarındaki yolcu sayısında toparlanma devam etti.

Alan Tahsis +37%

Almatı'nın portföye eklenmesi ve yolcudaki toparlanma ile birlikte arttı.

Gümrüksüz Satış +55%

Dış hat yolcusundaki toparlanma ve daha fazla yolcu başına harcama ile birlikte arttı.

Bilişim -18%

Bazı bilişim gelirleri diğer faaliyet gelirleri altında sınıflanmaktadır.

Otopark +52%

Artan yolcu sayısına bağlı artış yaşandı.

Otobüs +87%

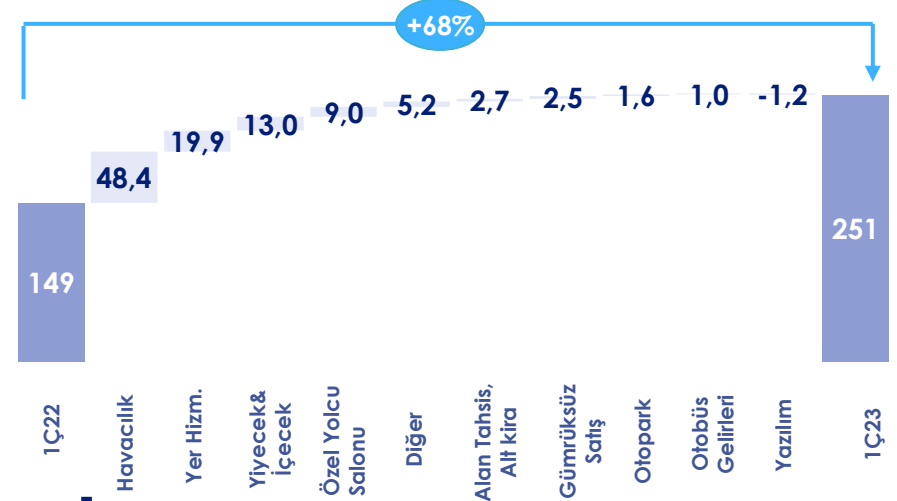
TL'nin reel olarak değer kazanmasından etkilendi.

Diğer +34%

Güvenlik gelirleri, Esenboğa garanti yolcu geliriine bağlı finansal gelirler, otel gelirleri ve de-icing gelirleri ve diğer müteferrik gelirler burada yer almaktadır.

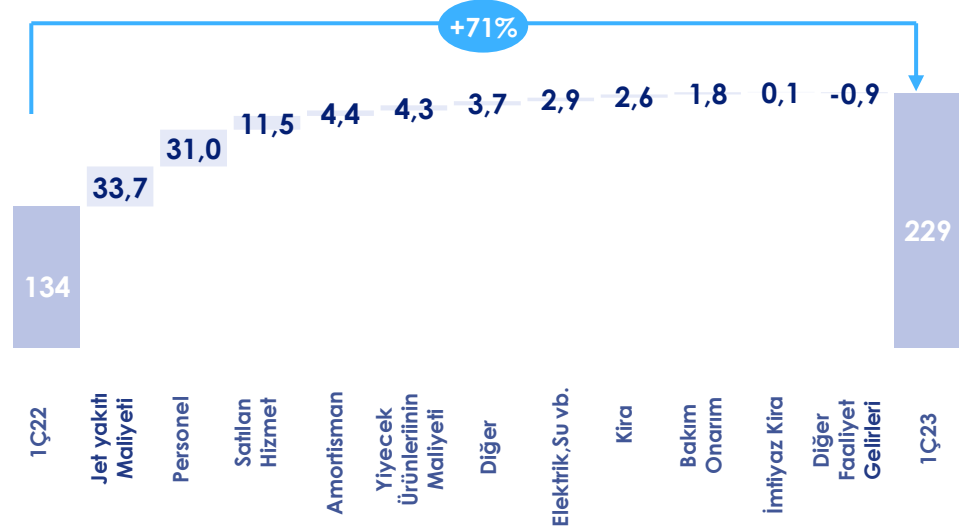
Yolcu Başına Gümrüksüz Satış

Geçtiğimiz yılın aynı çeyreğine göre %13 artış yaşandı.



FAALİYET GİDERLERİ HACİM ARTIŞI, TL'NİN REEL DEĞER KAZANCI VE ENFLASYON NEDENİYLE ARTTI

(€m)	1Ç22	1Ç23	Fark	Dğış(%)
Personel	-45.1	-76.0	-31.0	69%
Satılan Hizmet Maliyeti	-13.3	-24.8	-11.5	86%
Yiyecek Ürün Maliyeti	-5.3	-9.6	-4.3	82%
Kira Gideri	-3.5	-6.1	-2.6	76%
Bakım&Onarım	-2.3	-4.1	-1.8	80%
Elektrik,Su vb. Giderler	-5.6	-8.5	-2.9	52%
İmtiyaz Kira Giderleri	-0.2	-0.3	-0.1	37%
Jet Yakıtı Maliyeti	-21.2	-55.0	-33.7	159%
Diğer	-20.2	-23.9	-3.7	18%
Diğer Faaliyet Gelirleri	0.1	1.0	0.9	782%
Nakit Faaliyet Giderleri^(*)	-116.6	-207.4	-90.8	78%
Amortism. & Değer Kaybı	-17.2	-21.6	-4.4	26%
Toplam	-133.8	-229.0	-95.2	71%



Nakit Faaliyet Giderleri +78%

Nakit faaliyet giderleri 1Ç23'te, Almatı hariç tutulduğunda 1Ç19'un %17 üzerinde ve 1Ç22'nin ise %63 üzerinde gerçekleşti. 1Ç23'te nakit faaliyet giderleri Almatı'nın etkisiyle €75mn arttı.

Personel +69%

TL'nin reel olarak değer kazanması ve personel sayısındaki %10 artış nedeniyle artış yaşandı.

Satılan Hizmet Maliyeti +86%

Hizmet şirketlerinin iş hacmi artışı, TL nin reel olarak değer kazanması ve çalışan sayısındaki artış

Yiyecek Ürünlerinin Maliyeti +82%

Yolcu sayısındaki büyüme ve enflasyona bağlı olarak arttı.

Amortisman ve Değer Kaybı +26%

Yolcu sayısına bağlı değişen amortisman hesaplaması nedeniyle artış yaşandı.

Jet Yakıtı +159%

Almatı Havalimanında verilen Jet Yakıtı hizmetine bağlı giderlerdir. Hizmet verilen uçuş sayısındaki hacim artışı ve jet yakıtı fiyatı etkili oldu.

Kira +76%

Yolcu sayısındaki toparlanmaya bağlı olarak arttı.

Bakım Onarım +80%

İş hacmi ile birlikte arttı.

Elektrik, Su vb. Giderler +52%

Artan trafiğin etkisi ve enflasyon nedeniyle arttı.

İmtiyaz ve Kira +37%

K. Makedonya'daki havalimanlarımıza ait kira gideri burada, Tunus kirası FAVÖK altında sınıflanıyor..

Diğer +18%

Maliyet kontrolü nedeniyle diğer faaliyet gider kalemlerine göre görece daha az artış yaşandı.

Diğer Faaliyet Gelirleri +782%

Önemli bir tutar teşkil etmemektedir.

NET KÂR

(€m)	1Ç22	1Ç23	Fark	Dğş (%)
FAVÖK	32.6	43.7	11.1	34%
Amortisman ve İtfa Gideri	-17.2	-21.6	-4.4	26%
Özkaynak Yöntemi Yatırımları	-5.6	-13.4	-7.7	a.d
FVÖK	9.7	8.6	-1.1	-11%
Yabancı Para Çevrim Farkı	0.1	-4.3	-4.4	a.d
Net Faiz Gideri	-12.1	-23.5	-11.4	94%
Reeskont Gideri/Geliri	-9.6	-9.7	-0.1	1%
Diğer Finansal Gelir & Gider	-2.9	-3.1	-0.2	5%
Net Finansal Giderler	-24.5	-40.6	-16.1	66%
Net Parasal Pozisyon Kazancı	0.0	2.1	2.1	a.d
Vergi Öncesi Kâr	-14.8	-29.8	-15.0	a.d
Vergi Gideri	-4.8	-13.9	-9.1	191%
Cari Dönem Vergi Gideri	-6.3	-14.9	-8.6	137%
Ertelenmiş Vergi Gideri	1.5	1.0	-0.5	-34%
Durdurulan Faal. Gelen Kâr	-0.5	0.0	0.5	-96%
Dönem Kârı	-20.1	-43.7	-23.6	a.d
Azınlık Payı	-1.3	-1.5	-0.2	13%
Ana Ortaklık Payı	-21.5	-45.3	-23.8	a.d
Sürdürülen Faal. Gelen Kâr	-20.9	-45.2	-24.3	a.d
Durdurulan Faal. Gelen Kâr	-0.5	0.0	0.5	a.d

FAVÖK
34%

1Ç23'te 1Ç19'un %17 üzerinde gerçekleşti. Almatı Havalimanı, 1Ç23'teki FAVÖK'ün %50'sini üretti.

Özkaynak Yön. Yatırımları
ad

Düşük sezonda bir defaya mahsus deprem vergisi (Yeni Antalya için €-4.3m, TGS için €-1.9m ve ATU için €0.2m, toplamda €-6.4m) nedeniyle olumsuz etkilendi.

FVÖK
-11%

İş hacmindeki artış nedeniyle amortisman yükseldi.

Enflasyon Muhasebesi

€+2,1m net parasal pozisyon kazancı yazıldı.

Net Finansal Giderler
+66%

Ortalama faiz takasıyla korunmuş borç maliyeti 160 baz puan arttı. Brüt borç (1Ç23: €2033m) €118m arttı. Avronun ABD doları karşısında değer kazanması nedeniyle €4.3m yabancı para çevrim farkı zararı yazıldı.

Vergi
+191%

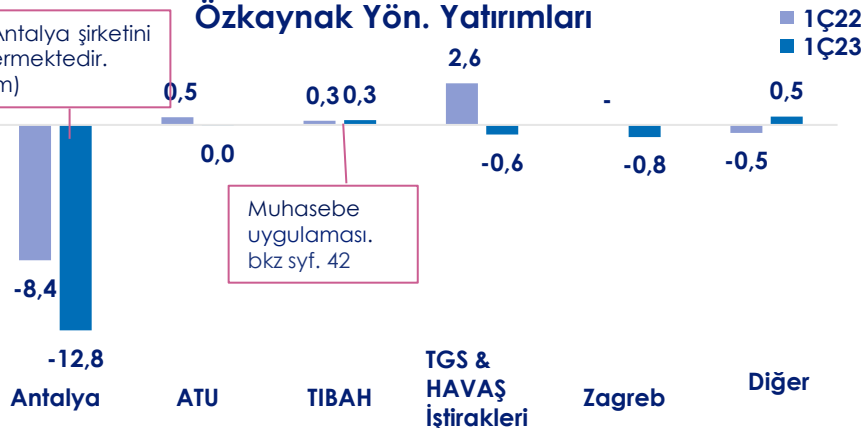
Büyük çoğunluğu Holding'e bağlı olmak üzere, deprem vergisi nedeniyle bir defaya mahsus €9.5m ilave cari dönem vergi gideri oluştu. Deprem vergisinin tamamı 1Ç23'te kaydedildi. Bu tutarın €3.2m kısmı 15 Nisan 2023 tarihinde çıkan tebliğ gereğince 2Ç23'de ters çevrilerek gelir kaydedilecek.

Net Kâr
a.d

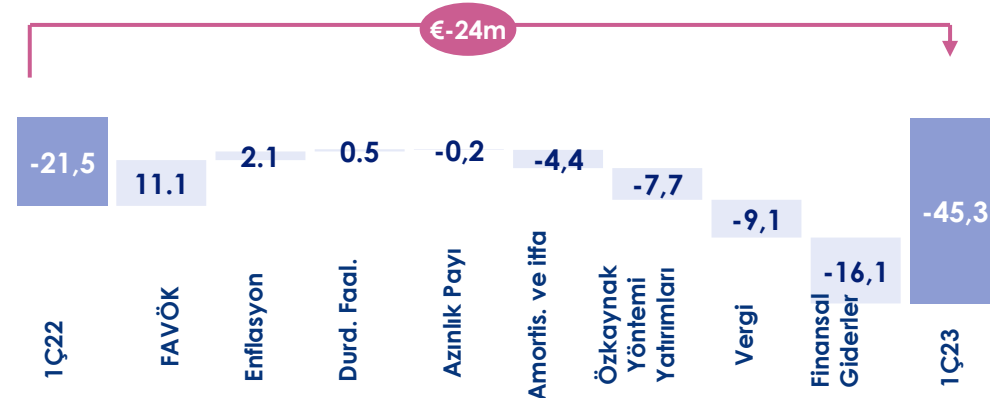
Düşük sezonda net kâr, bir defaya mahsus vergi, daha yüksek finansman gideri ve amortisman giderlerinden olumsuz etkilendi.

Özkaynak Yön. Yatırımları

Yeni Antalya şirketini de içermektedir. (€-4.8m)



Muhasebe uygulaması. bkz syf. 42



ŞİRKET BAZINDA FİNANSAL VERİLER VE ÇALIŞAN SAYILARI (1Ç23)

23

(€m)	Ciro	FAVÖK	FAVÖK Marjı (%)	Net Borç
Havalimanları	152.3	37.8	25%	836.6
Istanbul				-0.6
Ankara(**)	8.1	0.2	2%	-23.5
İzmir	14.2	3.8	27%	183.8
Gazipaşa	0.5	-0.8	nm	8.5
Tunus	3.2	-1.2	-nm	255.5
Gürcistan	21.0	13.9	66%	-35.9
K. Makedonya	7.5	1.6	22%	39.3
Bodrum	1.6	-1.4	nm	108.4
Almatı (*)	96.3	21.7	22%	301.1
Hizmet Şirketleri	116.1	5.8	5%	898.2
Havaş	41.3	3.1	7%	91.0
BTA	28.3	0.6	2%	45.3
Diğer	46.4	2.1	5%	762.0
Toplam	268.4	43.7	16%	1,734.9
Eliminasyon	-17.4	0.0	-	0.0
Konsolide	251.0	43.7	17%	1,734.9

Çalışan Sayısı (dönem sonu)	1Ç22	1Ç23
Istanbul	5	-
Ankara	807	833
İzmir	911	903
Tunus	610	588
Gazipaşa	98	88
Gürcistan	913	1,050
K. Makedonya	714	773
Havaş	4,840	5,316
BTA	1,914	2,272
Holding	113	126
İşletme Hizm.	480	749
TAV Teknoloji	434	493
TAV Güvenlik	1,675	1,968
Letonya	5	6
Bodrum	86	100
Akademi	-	-
Almatı	2,966	3,161
TOPLAM	16,571	18,426

(*): Almatı net borcu şarta bağlı ertelenmiş ödemeyi ve azınlık satış hakkının bir bölümünü içermektedir.

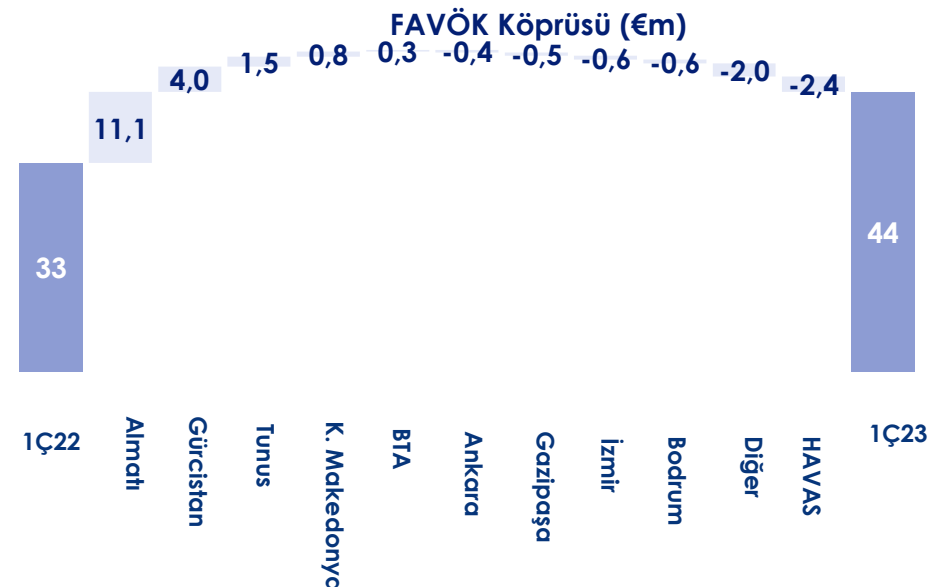
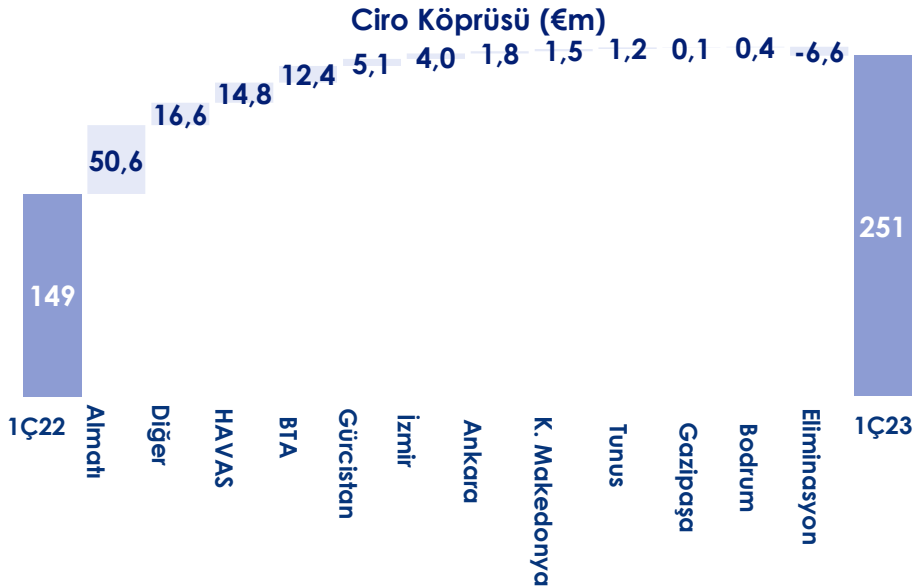
(**) Yeni Ankara'yı da içermektedir.

FAVÖK BÜYÜMESİNE EN FAZLA KATKI SAĞLAYAN ALMATI VE GÜRCİSTAN OLDU.

24

Ciro (€m)	1Ç22	1Ç23	Fark	Dğş (%)
Havalimanları	87.6	152.3	64.7	74%
Ankara	6.3	8.1	1.8	29%
İzmir	10.1	14.2	4.0	39%
Gazipaşa	0.4	0.5	0.1	21%
Tunus	2.0	3.2	1.2	62%
Gürcistan	15.9	21.0	5.1	32%
K. Makedonya	6.0	7.5	1.5	25%
Bodrum	1.2	1.6	0.4	37%
Almatı	45.8	96.3	50.6	111%
Hizmet Şirketleri	72.3	116.1	43.8	61%
Havaş	26.6	41.3	14.8	56%
BTA	15.9	28.3	12.4	78%
Diğer	29.8	46.4	16.6	56%
Toplam	160.0	268.4	108.5	68%
Eliminasyon	-10.8	-17.4	-6.6	62%
Konsolide	149.2	251.0	101.9	68%

FAVÖK (€m)	1Ç22	1Ç23	Fark	Dğş (%)
Havalimanları	22.6	37.8	15.3	68%
Ankara	0.6	0.2	-0.4	-72%
İzmir	4.4	3.8	-0.6	-14%
Gazipaşa	-0.4	-0.8	-0.5	a.d
Tunus	-2.7	-1.2	1.5	a.d
Gürcistan	9.9	13.9	4.0	40%
K. Makedonya	0.9	1.6	0.8	93%
Bodrum	-0.8	-1.4	-0.6	a.d
Almatı	10.6	21.7	11.1	105%
Hizmet Şirketleri	10.0	5.8	-4.2	-42%
Havaş	5.5	3.1	-2.4	a.d
BTA	0.4	0.6	0.3	78%
Diğer	4.2	2.1	-2.0	a.d
Toplam	32.6	43.7	11.1	34%
Eliminasyon	0.0	0.0	0.0	
Konsolide	32.6	43.7	11.1	34%



DAĞITILMIŞ BORÇ YAPISI

Net Borç (Dönem Sonu, €m)	Mar 2022	Ara 2022	Mar 2023
Havalimanları	821.8	796.5	836.6
İstanbul	-0.5	-0.7	-0.6
Ankara***	18.2	-2.3	-23.5
İzmir	211.9	151.3	183.8
Gazipaşa	11.9	7.4	8.5
Tunus	253.6	251.7	255.5
Gürcistan	-15.4	-25.1	-35.9
Kuzey Makedonya	25.0	36.8	39.3
Bodrum	120.8	103.6	108.4
Almatı	196.2	273.8	301.1
Hizmet Şirketleri	832.3	807.5	898.2
HAVAŞ	119.9	73.5	91.0
BTA	46.5	43.8	45.3
Holding*	651.1	688.4	748.7
Diğer	14.8	1.8	13.3
Toplam	1,654.2	1,604.0	1,734.9

Net Borç Tanımı =

- + Borçlanmalar
- + Hissedar Kredisine ve Faizi
- + Açık Hesap Kredileri
- + Almatı Şarta Bağlı Ertelenmiş Ödeme (€45m**, Almatı üzerinde) ve Almatı Azınlık Satış Hakkı (€53m, Holding ve Almatı üzerinde) (**)
- Nakit
- Kısıtlı Banka Bakiyeleri

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

** Almatı şarta bağlı ödeme ve satış hakkı periyodik olarak yeniden değerlendirilir.

*** Yeni Ankara'yı içerir.

Ağırlıklandırılmamış Vade	6.8 Yıl
Ortalama Vade	4.6 Yıl
Ortalama € Borç Maliyeti*	6.4 %
Net Borç / Son 12 ay FAVÖK	5.3
2025T Net Borç / 2025T FAVÖK	2.5 – 3.0

(*) 31 Mart 2023 itibarıyla, tüm finansal borcumuzun 75%'i faiz takasıyla sabitlenmiştir, tam konsolidasyona tabi şirketler.

**Net
Borç
+5%**

Net borç, önemli miktarda nakit yaratımına karşın yatırım harcamaları, stok artışı ve işletme sermayesi hareketleri nedeniyle nispeten yatay seyretti. 1Ç23'te TIBAH'a verilen hissedar kredisinden \$10.4m anapara ve \$3.3m faiz tahsil edildi.

Brüt Borcun Yıllara Göre Dağılımı(**) (€m)

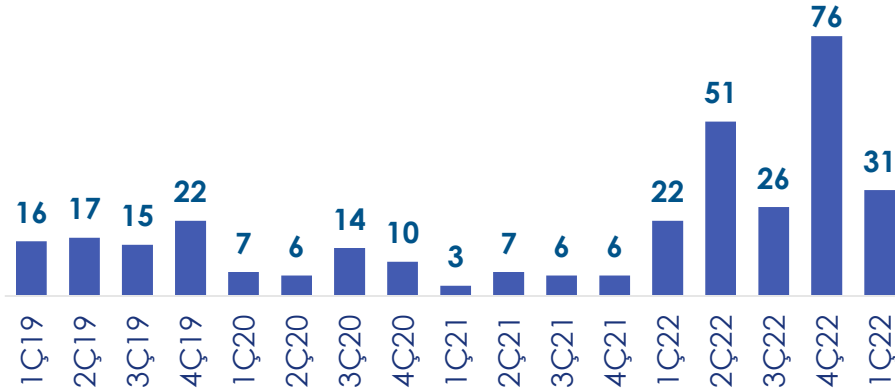


** Finansal kiralamaya ilişkin yükümlülükler ve Groupe ADP'den alınan hissedar kredisini içermez.

YATIRIM HARCAMALARI & TEMETTÜ

26

Çeyreklik Yatırım Harcamaları (€m)

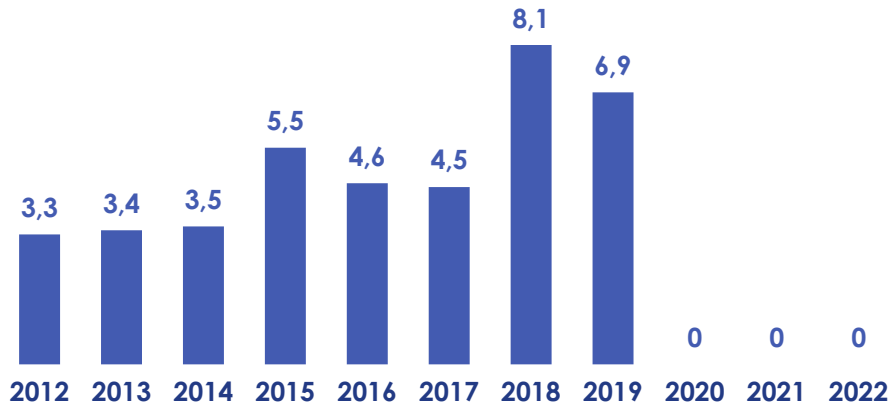


Nakit Yatırım Harcamaları

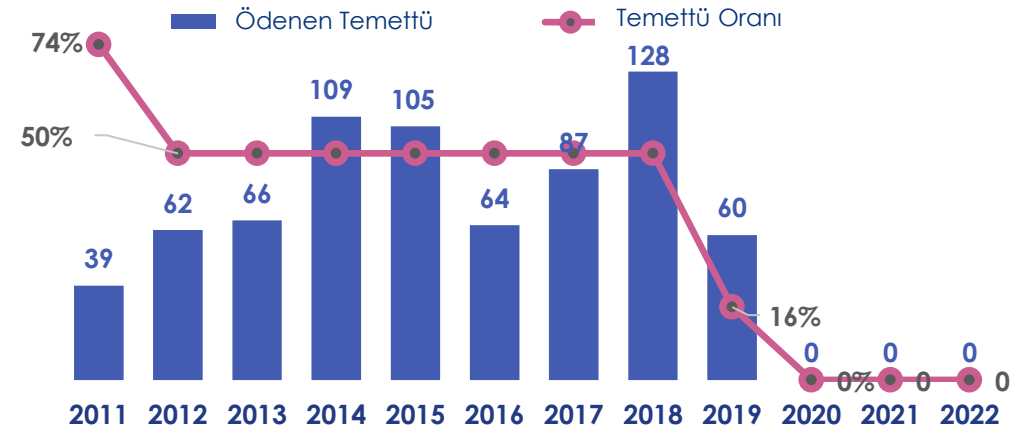
1Ç23
 Yatırım Harcamaları **€31 m**

- ◆ Yatırım harcamaları Havalimanı İşletim Hakkı ve Kullanım Hakkı bilanço kalemlerinde yer alan nakit olmayan hareketleri içermez.
- ◆ IFC ve EBRD'den kredi kullanımıyla birlikte Almatı yeni terminal inşaatı başladı. Almatı'ya toplam €129mn yatırım yapıldı.
- ◆ K. Makedonya'ya 1Ç23'te €2.5m yatırım yapıldı. Bunun €2.4 milyonu işletme sermayesi hareketi olarak kaydedildi.

Temettü Verimi (%)



Temettü Tarihçesi (€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 HAVALİMANI YENİ İŞLETME İMTİYAZININ ÖZETİ

27

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 Prp-forma Nakit Ciro ve Nakit FAVKÖK(*)	→ 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.
2026 UFRS Ciro Beklentisi	→ €75m üzerinde (2019 UFRS Ciro €41.8m)
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) ödenecektir. → 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, 5 MW güneş paneli ve diğer çeşitli yatırımlara 2023 yılında başlanacak olup, 2 ila 3 yıl arasında tamamlanması planlanmaktadır. → 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

28

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			
1 Toplam Garanti Yolcu Geliri (€m)	23.4	24.6	25.8	27.1	11.1	17.4	28.5	29.9	12.2			
2 Reeskont Geliri (€m)	8.7	7.2	5.5	3.4	0.4							
3 UFRS Ciro'da Görülen Kısım (€m)	8.7	7.2	5.5	3.4	0.4	17.4	17.8	29.9	12.2			
4 Toplam UFRS Ciro (€m)	41.8											
5 Pro-Forma Nakit Ciro (€m) (garanti yapısı olmasaydı)	64.8											
Dış Hat Yolcu (çift yönlü)	2.3											
İç Hat Yolcu (çift yönlü)	11.5											
6 Hesaplanan Nakit Yolcu Geliri (€m)	34.3											
Dış Hat/2*€15 + İç Hat/2*€3												
a 6 - 3 (€m)	25.6											
b 5 - 4 (€m)	23.0											
c 6 - 1 (€m)	10.9											

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

75m'un üstü

75m'un üstü

a 6 - 3 (€m) 25.6 (a),i (b)'nin teorik hesaplanma yönetimini gösteriyor.

b 5 - 4 (€m) 23.0

c 6 - 1 (€m) 10.9

(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 toplanan 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 olmayaak 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)**.

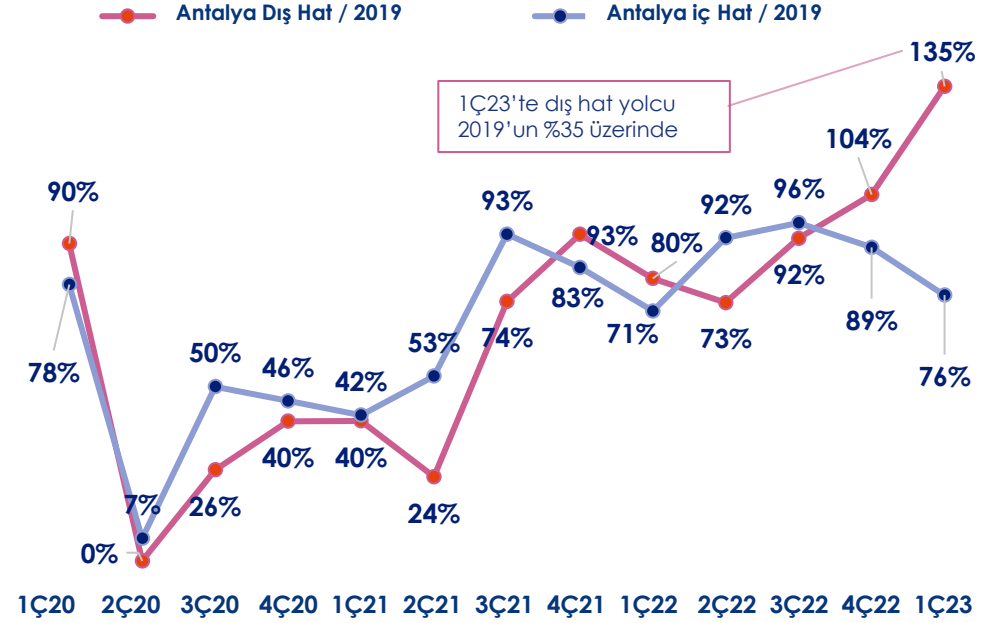
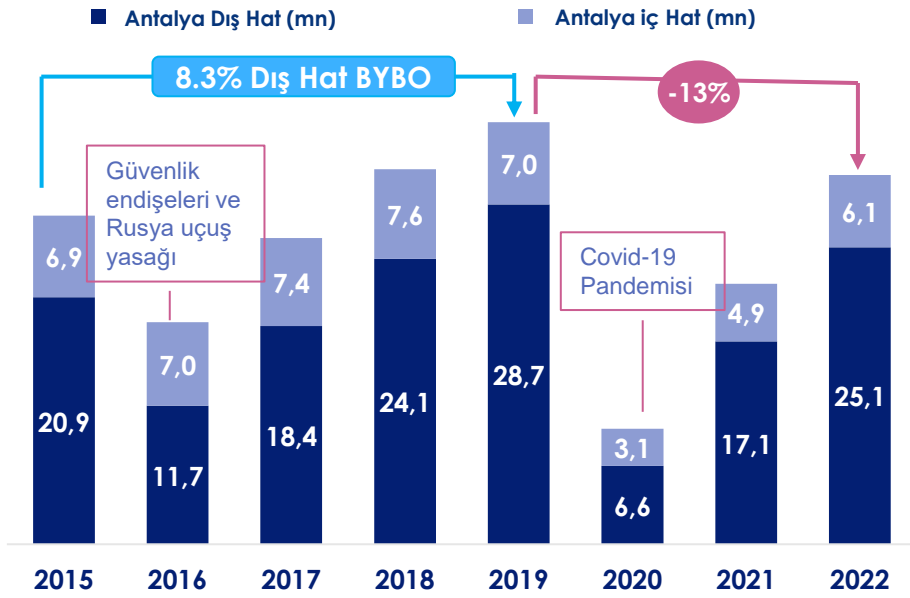
• Yeni yapı 2019'da uygulansaydı 2019 pro-forma cirosuna €23 m **(b)** ve nakit akışına **(c)** da €11 m pozitif katkısı olurdu.

• **(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.

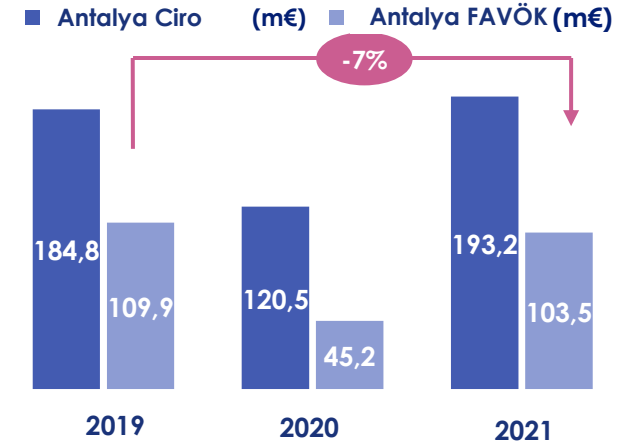
ANTALYA HAVALİMANI DIŞ HAT YOLCUSU 2015-2019 YILLARI ARASINDA GÜÇLÜ BÜYÜME GÖSTERDİ. JEOPOLİTİK ZORLUKLARA RAĞMEN DIŞ HAT YOLCU SON İKİ ÇEYREKTİR 2019'UN ÜZERİNDE SEYREDİYOR.

29



Antalya Havalimanı Finansalları

mn €	1Ç19	2Ç19	3Ç19	4Ç19	2019	2021	1Ç22	2Ç22	3Ç22	4Ç22	2022	1Ç23
Antalya (50%)¹												
CİRO	12.1	55.5	89.0	38.2	194.8	120.5	9.8	45.7	92.9	44.8	193.2	15.7
FAVKÖK ⁽²⁾	6.5	48.4	80.7	29.8	165.5	98.7	4.5	39.1	82.7	32.4	158.7	6.4
FAVÖK ⁽²⁾	-7.3	34.6	66.8	15.8	109.9	45.2	-9.2	25.3	68.8	18.5	103.5	-6.9
Net Kâr	-12.6	28.4	49.9	9.5	75.1	19.6	-10.5	12.6	50.5	10.1	62.7	-10.7
Net Borç	78.6	65.8	25.4	10.5	10.5	32.0	43.1	15.2	-44.3	-43.7	-43.7	20.6
SAFDA ⁽³⁾	2.2	-14.3	-25.9	-5.4	-43.5	-5.4	4.9	-6.8	-27.7	-4.4	-34.0	2.7
Net Kâr+SAFDA ⁽⁴⁾	-10.5	14.1	24.0	4.1	31.6	14.2	-5.6	5.8	23.5	5.7	28.7	-8.0
Yeni Antalya (50%)¹												
Net Kâr							-2.8	-4.4	-0.7	-3.4	-11.3	-4.8
Net Borç							583.2	599.8	635.7	669.9	669.9	721.7



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

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

3 Satın Alma Fiyatının Dağılımının Amortismanı (SAFDA)

4 TAV Havalimanları gelir tablosuna gelen net kâr

YENİ ANTALYA İŞLETME İMTİYAZI

30

İşletme İmtiyazının Süresi	→ Ortak Girişim, 1 Ocak 2027 ile 31 Aralık 2051 tarihleri arasındaki 25 yıllık dönemde Antalya Havalimanı'nı işletme imtiyazına sahip olacaktır.
Ortak Girişim	→ Ortak Girişim'de TAV Havalimanları Holding %51, Fraport ise %49'luk paya sahiptir.
İşletme İmtiyazının Toplam Kira Bedeli	→ 7,25 milyar avro + KDV.
TAV Havalimanları'na Etkisi	→ En önemli havalimanımız olan Antalya'nın işletme süresi 25 yıl daha uzatıldı.
İşletme İmtiyazının Kira Ödeme Koşulları	<ul style="list-style-type: none"> → Toplam İmtiyaz Kira Bedeli'nin %25'i ön ödeme şeklinde peşin olarak Devlet Hava Meydanları'na (DHMI) ödenecektir. → Toplam İmtiyaz Kira Bedeli'nin %10'u 2027-2031 yılları arasında eşit taksitler halinde (senede %2) ödenecektir. → Geriye kalan %65'lik kısım, imtiyaz kira süresinin sonuna dek (2032 ve 2051 yılları arasında) eşit taksitler halinde (senede %3.25) ödenecektir.
Yeni İşletme İmtiyazı Yolcu Başına Ücreti (2027-2051)	<ul style="list-style-type: none"> → Dış Hat :17 avro (mevcut durumda 15 avro) → İç hat: 3 avro
Yatırım Harcaması	<ul style="list-style-type: none"> → Yaklaşık olarak toplam 765 milyon avro yatırımın öngörüldüğü mühendislik, tedarik ve inşaat sözleşmesi kapsamında; 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. Yaklaşık 600 milyon avro olarak öngörülen ilk etap yatırıma hemen başlanacak olup, 2 ila 3 yıl arasında tamamlanması planlanmaktadır. → Yaklaşık 165 milyon avro yatırımın öngörüldüğü ve 2040 yılında hizmete girecek olan yeni Dış Hatlar terminalinin yapımına ise 2038 yılında başlanacaktır.
Finansman	<ul style="list-style-type: none"> → Yaklaşık %70 borç ve yaklaşık %30 özkaynak kullanımı bekleniyor. → 1Ç22'de peşin kira için 2 yıllık 1225 m avro köprü kredisi kullanıldı. → Daha uzun vadeli proje finansmanı kredisinin, köprü kredinin yerine ve yatırım harcamaları için kullanılması bekleniyor. → Yatırım harcamaları için 658 milyon avro tutarında köprü kredi temin edildi ve bunun 520m avrosu kullanıldı. (2Ç23 dahil)
Konsolidasyon	→ 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 çıkarılacak.
 - 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.

ANTALYA HAVALİMANI YENİ TERMİNAL & HAVA TARAFI YATIRIMI

31

Durum Güncellemesi

- 31 Mart 2023 itibarıyla inşaatın %30'u tamamlandı.
- 2025'in ilk yarısında açılması planlanıyor.
- Terminal genişlemesi (halihazırda 142 bin m2 olan dış hat terminale ilave 125 bin m2 ve yine halihazırda 38 bin m2 iç hat terminale ilave 37 bin m2), hava tarafı genişlemesi 1 milyon m2
- Yeni terminalin yolcu başına perakende harcamaya olumlu katkı sağlaması bekleniyor.

Yeni Terminal ve Hava Tarafı 3B Tasarımı



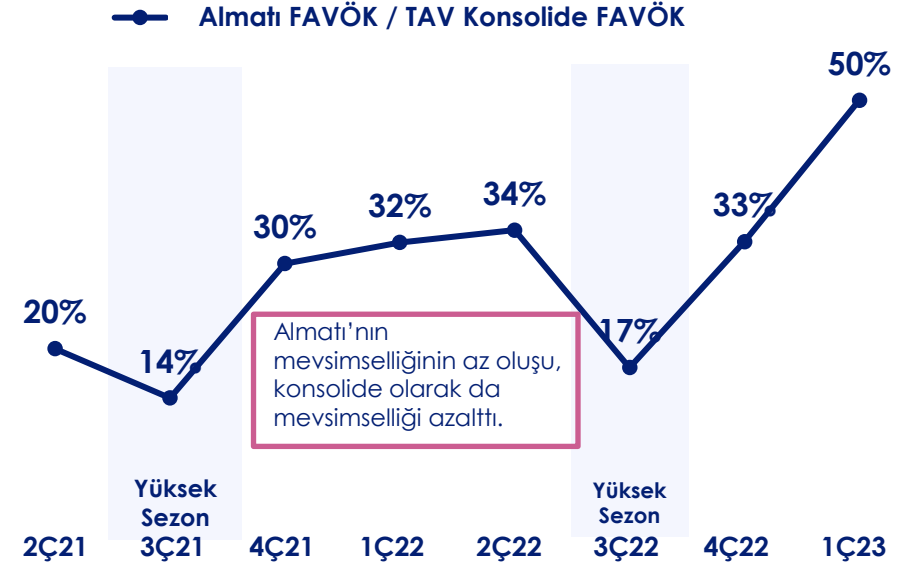
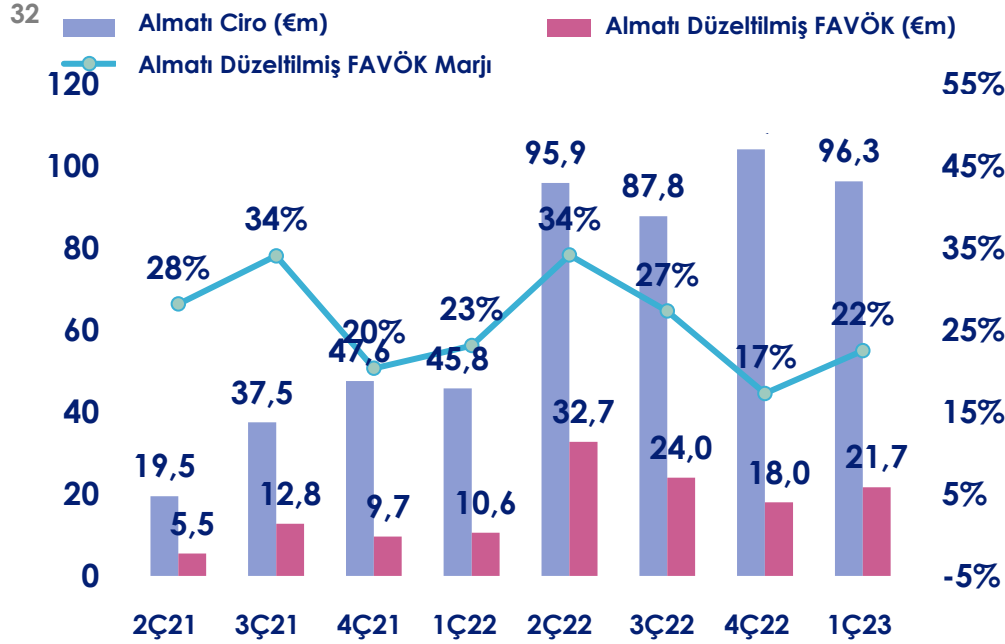
Yeni Terminal ve Hava Tarafı 3B Tasarımı



İnşaat Devam Ediyor.



ALMATI'NİN GÖZ ALICI PERFORMANSI DEVAM EDİYOR.

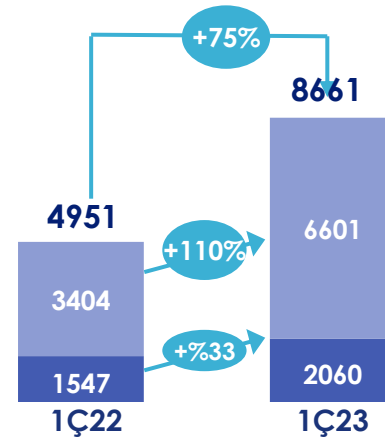


- Rus hava sahasının bazı hava yolu şirketlerine kapanması ve Almaty Havalimanı'nda elde edilen verimlilik iyileştirmeleri nedeniyle artan dış hat kargo uçuşları 2Ç22'den itibaren Almaty'nin Ciro ve FAVÖK'ünü önemli oranda artırdı.
- Dış hat yolcu uçuşlarındaki önemli oranda büyüme de FAVÖK'e büyük katkı sağladı.

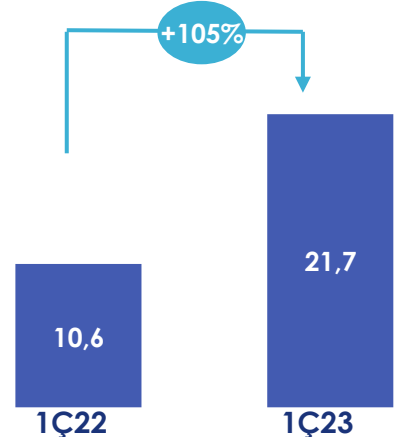
Not: Almaty Havalimanı portföye Mayıs 2021'de dahil oldu. Almaty Havalimanı 2021 FAVÖK, bir kereye mahsus satın alma giderleri için düzeltilmiştir.

Almaty Dış Hat Uçuş Sayısı

■ Kargo Dış Hat ■ Yolcu Dış Hat



Almaty FAVÖK (€m)



ALMATI HAVALİMANI YENİ DIŞ HAT TERMİNALİ

33

Durum Güncellemesi

- 31 Mart 2023 itibarıyla inşaatın yüzde 53'ü tamamlandı.
- 2024'ün ikinci yarısında açılması bekleniyor.
- Yeni terminal ile birlikte kapasite ikiye katlanarak 14 milyonun üzerine çıkacak.
- Yeni terminal ile TAV Kazakistan'ın gümrüksüz satış geliri (şu anda 0) ve daha fazla yolcu salonu ve yiyecek & içecek geliri elde etmesi bekleniyor.

Yeni Dış Hat Terminalinin 3B Tasarımı



İnşaat Planı



İnşaat Devam Ediyor.



ALMATI HAVALİMANI UÇUŞ SAYISINDAKİ TOPARLANMA 4Ç22'DE TAMAMLANDI.

34

2021 yılında Almatı dış hat trafiği %100 büyürken, yeni kurulan düşük maliyetli havayolu şirketi FlyArystan sayesinde tüm zamanların en yüksek iç hat yolcu trafiğine ulaşıldı.

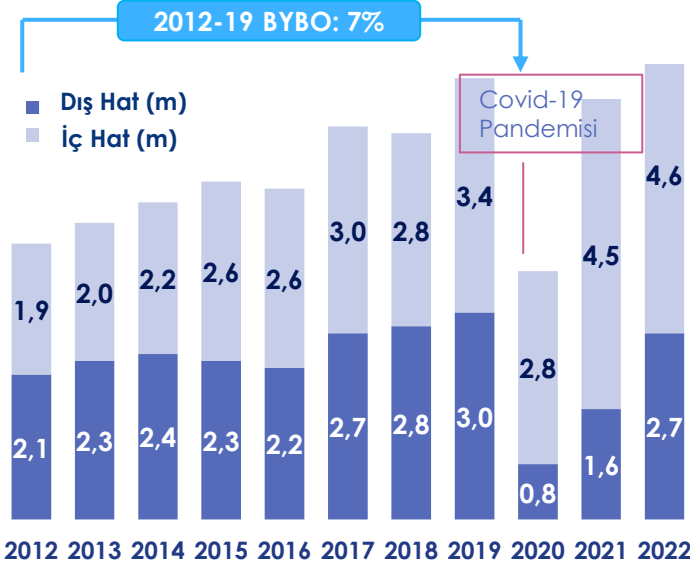
Almatı Havalimanı'nın gelirlerinin büyük bir kısmı dış hat ve kargo uçuşlarına verilen hizmetlerden sağlanmaktadır. Artan küreselleşme ve e-ticaretin yaygınlaşması uzun vadede kargo sektörünün büyümesini desteklemektedir.

Almatı Havalimanı Tarihsel Finansal ve Operasyonel Veriler

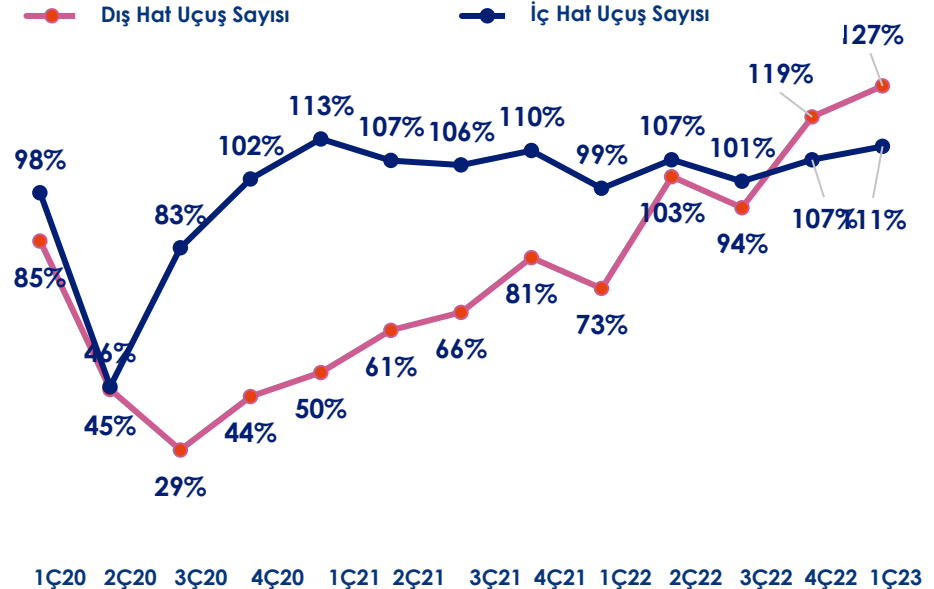
USD (mn)	2018	2019	2020 (*)
Yolcu (m)	5.7	6.4	3.6
Ciro	189	206	119
FAVÖK	51	69	20
FAVÖK Marjı	27%	33%	17%
Net Kâr	27	45	5
Net Kâr Marjı	14%	21%	4%

(*) Bağımsız denetimden geçmemiş ve yerel muhasebe standartlarına göre hazırlanmıştır.

Almatı Yolcu Trafiği



2019'a Kıyasla Çeyreklik Ticari Uçuş Sayısı:



HİSSE DEVİR İŞLEMİ İLE BİRLİKTE, ALMATI HAVALİMANI, TAV HAVALİMANLARI'NIN %85 PAYA SAHİP OLDUĞU KONSORSİYUMU TARAFINDAN DEVRALINMIŞTIR.

Hisse Devrine ilişkin Özet Bilgi	
Hisse Devir İşlemi	→ Hisse devir işlemi ile birlikte, Almatı Havalimanı, TAV Havalimanları'nın %85 paya sahip olduğu konsorsiyumu tarafından devralınmıştır.
Konsorsiyum Ortağı	→ Rusya ve BDT ülkelerinde faaliyet gösteren özel bir fon olan VPE Capital, tarafından yönetilen Kazakistan Altyapı Fonu konsorsiyumunda %15 paya sahiptir.
Hisse Devir Tarihi	→ 29 Nisan 2021
Fiyat	→ Hisse devri 372 milyon ABD doları şirket değeri fiyat üstünden gerçekleşti. Kalan 50 milyon ABD dolarlık tutarın satıcıya ödenmesi bir şarta bağlı ödeme planına tabi olacaktır. Şarta bağlı ödeme planına ait detaylar aşağıda yer almaktadır.
TAV'a Olan Etkisi	→ Kira ödemesi yapılmıyor. → Pandemi öncesi koşullarda çift haneli net kâr marjı → Pandemi koşullarına rağmen havalimanı 2020 yılında net kâr elde etti.
Hisse Devri için Gerekli Finansman Kaynağı	→ Konsorsiyum, hisse alım bedelinin %50'sinin 3 yıl anapara ödemesiz 15 yıl vadeli kredi ile finansmanı için IFC ve EBRD'den onay aldı. Finansman için beklenen kapanış tarihi 2021'in 3. çeyreğidir. Konsorsiyum, hisse alımının 200 milyon ABD dolarlık kısmını özkaynakla finanse etti. Hisse alım işlemi için kalan tutarı TAV Havalimanları konsorsiyuma köprü finansmanı olarak sağladı. Söz konusu tutar, finansmanın kapanmasının ardından konsorsiyum tarafından, TAV Havalimanları'na geri ödenecektir. IFC ve EBRD'den 165 milyon ABD doları tutarında satın alma finansmanı kredisi 1Ç22'de kullanıldı.
Yatırım Harcamaları	→ Yaklaşık 200 milyon ABD doları yatırımla (EPC) inşa edilecek yeni bir Dış Hat terminaliyle birlikte kapasite 7 milyondan, 14 milyon yolcunun üstüne çıkacaktır. İnşaat süresinin yaklaşık 2 ila 3 yıl arasında olması planlanmaktadır.
Yatırım Harcamaları için Gerekli Finansman Kaynağı	→ Konsorsiyum yatırım harcamalarının %100'ünün 3 yıl anapara ödemesiz 15 yıl vadeli kredi ile finansmanı için IFC ve EBRD'den onay aldı. IFC ve EBRD'den yatırım harcamaları için kredi kullanımı 1Ç22'de başladı.
Konsolidasyon	→ Tam konsolide olacaktır.

ALMATI HAVALİMANI HİSSE ALIMI ŞARTA BAĞLI ÖDEME PLANI

- Pandemi nedeniyle Almatı Havalimanı trafiğinde yaşanan düşüş dikkate alınarak, daha önce **415 milyon ABD doları** olarak üzerinde anlaşılan İşletme Değeri (Enterprise Value) satın alma bedeli, **365 milyon ABD doları** olarak revize edilmiştir.
- Kalan **50 milyon ABD dolarlık** tutar, 2018 ve 2019 yıllarında hizmet verilen toplam Dış Hat ve kargo uçuş sayısına kıyasla, belirli orandaki trafik toparlanma eşiklerine göre oluşturulan bir '**şarta bağlı ödeme**' planına tabi olacaktır. Ulaşılmaması gereken Dış Hat ve kargo uçuş eşik sayısı 28.883 uçuştur. Şarta bağlı ödeme, 2030 yılında trafikten bağımsız olarak tamamlanmış olacaktır.
- 3Ç21'de Satıcıya Şirketin net nakdi dikkate alınarak başlangıçtaki 365 milyon USD'nin üzerine 6,6 milyon USD daha ödeme yapıldı ve toplam satın alma değeri 422 milyon USD'ye ulaştı. (372 milyon USD peşin + 50 milyon USD ertelenmiş koşullu ödeme)
- **Belirlenmiş Zaman Çizelgesine Dayalı Almatı Şarta Bağlı Ödemesini gerektiren toparlanma oranına 2022 itibariyle %100 oranında ulaşıldı. Şarta bağlı ödeme tutarı olan 50 mn USD bağlı ortaklığımız TAV Kazakistan tarafından 2023'ün ikinci çeyreğinde ödenecektir. İlgili ödemenin öncesinde TAV Holding tarafından yapılması öngörüldükten sonrasında IFC ve EBRD tarafından finanse edilmesi bekleniyor.**

Trafikteki Toparlanmaya Bağlı Olarak Satıcıya Ödenecek Kümülatif Ek Tutar: (Şarta bağlı Ödeme, mABD doları)

Ödemenin Yapılması için 2018 ve 2019 Yıllarının Ortalama Dış Hat & Kargo Uçuş Sayısına (28.883 uçuş) Kıyasla Ulaşılmaması Gereken Yüzde Toparlanma Oranı	Yıl					
	2021	2022	2023	2024	2025	2026+
%70	35	35	35	21	14	0
%80	40	40	40	24	16	0
%90	45	45	45	27	18	0
%100	50	50	50	30	20	0
%125	50	50	50	50	50	50

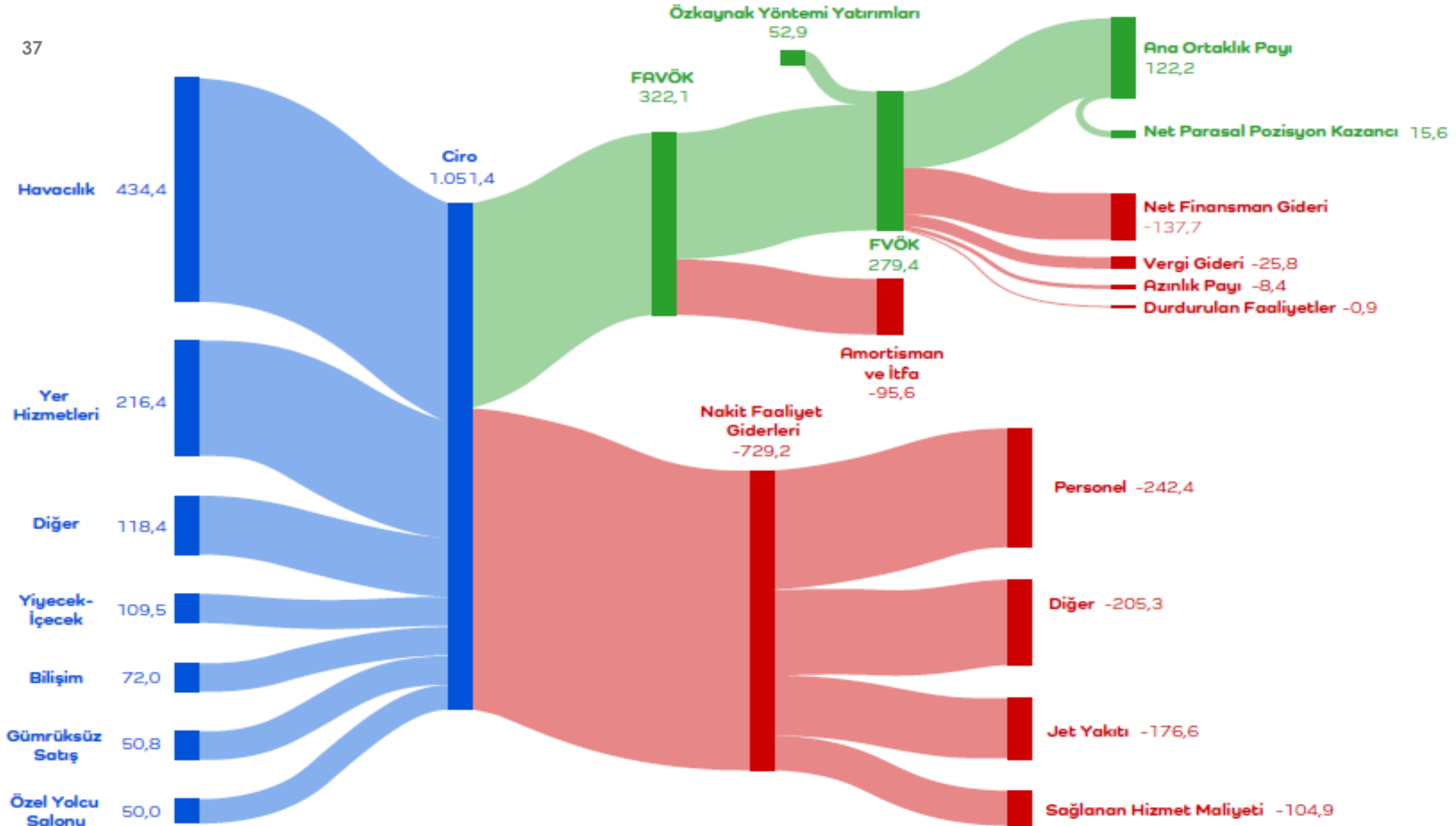
ŞİRKET BAZINDA ÇEYREKSEL CİRO VE FAVÖK KIRILIMI

36

m€	1Ç19	1Ç22	1Ç23	23/19	23/22
Havalimanları	55.8	87.6	152.3	173%	74%
Ankara	10.6	6.3	8.1	-23%	29%
Izmir	13.0	10.1	14.2	9%	39%
Gazipaşa	0.4	0.4	0.5	19%	21%
Tunus	3.2	2.0	3.2	1%	62%
Gürcistan	20.5	15.9	21.0	2%	32%
K. Makedonya	6.9	6.0	7.5	9%	25%
Milas Bodrum	1.3	1.2	1.6	24%	37%
Almatı	0.0	45.8	96.3		111%
Hizmet Şirketleri	113.3	72.3	116.1	2%	61%
Havaş	27.1	26.6	41.3	52%	56%
BTA	39.7	15.9	28.3	-29%	78%
Diğer	46.5	29.8	46.4	0%	56%
Toplam	169.1	160.0	268.4	59%	68%
Eliminasyon	-18.2	-10.8	-17.4	-4%	62%
Ciro	150.9	149.2	251.0	66%	68%

Havalimanları	26.9	22.6	37.8	41%	68%
Ankara	4.7	0.6	0.2	-96%	-72%
Izmir	7.2	4.4	3.8	-47%	-14%
Gazipaşa	-0.5	-0.4	-0.8	66%	132%
Tunus	-1.8	-2.7	-1.2	-35%	-57%
Gürcistan	15.6	9.9	13.9	-11%	40%
K. Makedonya	2.2	0.9	1.6	-24%	93%
Milas Bodrum	-0.4	-0.8	-1.4	256%	74%
Almatı	0.0	10.6	21.7		105%
Hizmet Şirketleri	10.2	10.0	5.8	-43%	-42%
Havaş	0.8	5.5	3.1	282%	-44%
BTA	2.3	0.4	0.6	-73%	78%
Diğer	7.1	4.2	2.1	-70%	-49%
Toplam	37.1	32.6	43.7	18%	34%
Eliminasyon	0.0	0.0	0.0	-100%	
FAVÖK	37.2	32.6	43.7	17%	34%

2022 GELİR TABLOSU GÖRSELİ (MN €)

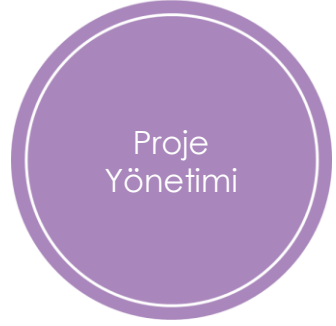


TAV BİLİŞİM

38

+40
Ürün

PRODUCTS

+40
Havalimanı Projesi

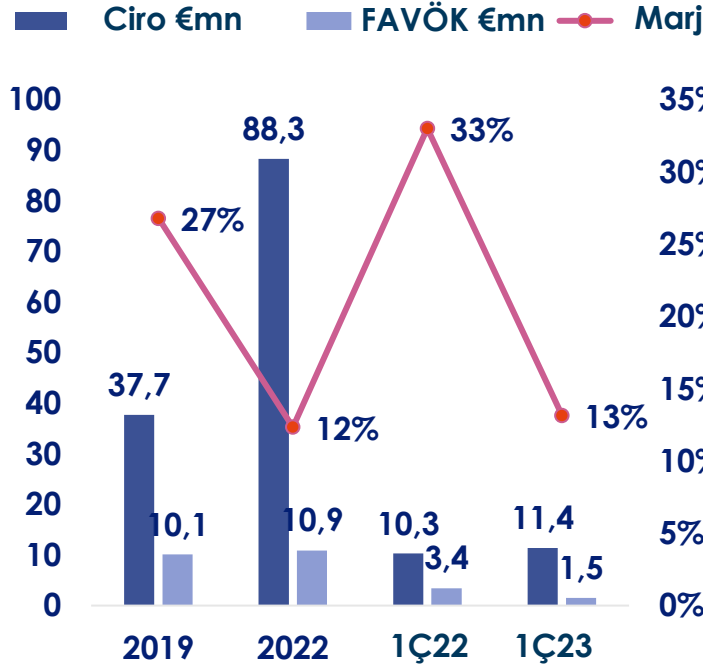
SERVICES



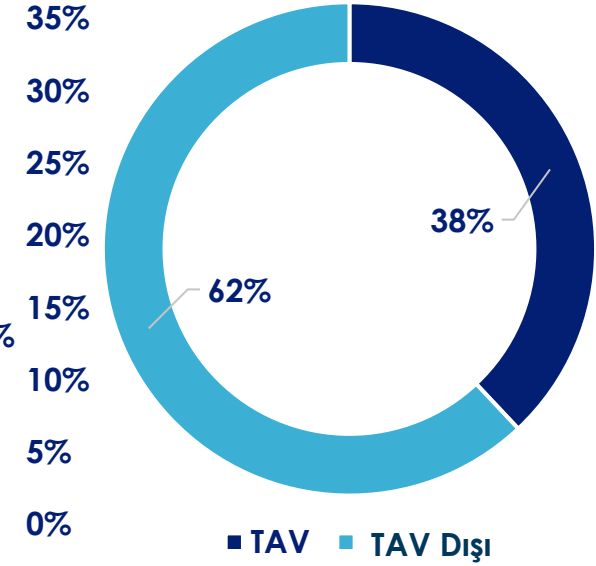
Sayısal Dönüşüm



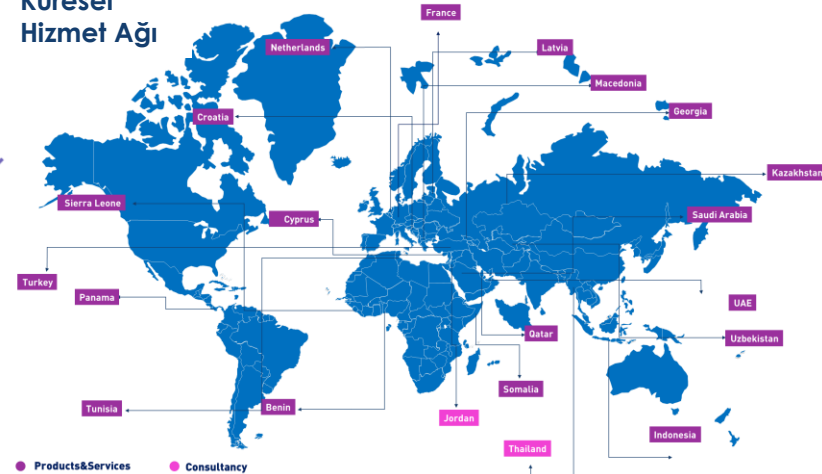
Siber Güvenlik



2022 FAVÖK Kırılımı



Küresel Hizmet Ağı



TAV İŞLETME HİZMETLERİ

39

KÜRESEL
HİZMET AĞI

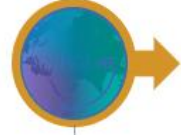
34
Havalimanı

19
Ülke

6M+
Misafir

89
Özel Yolcu
Salonu

GENİŞ HİZMET YELPAZESİ



LOUNGE ME
UYGULAMASI



ÖZEL YOLCU
SALONLARI



KARŞILAMA
HİZMETLERİ



TRANSFER



OTOPARK
VE VALE



TİCARİ ALAN
YÖNETİMİ



ÖZEL ODA



KÜÇÜK ODA



TAŞIYICI



HIZLI GEÇİŞ

AŞAĞIDAKİ ŞİRKETLERİN YOLCU SALONU İŞLETMECİSİ:



BRITISH AIRWAYS



AIRFRANCE

AIR CANADA



American Airlines



DELTA

FLUGHAFEN ZÜRICH

NUEVO Pudahuel

UNITED

IBERIA

Emirates

Capital One

Aeroporti di Roma

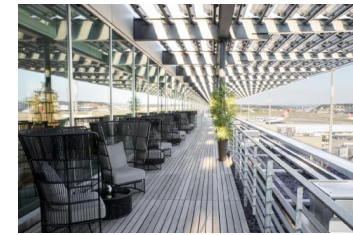
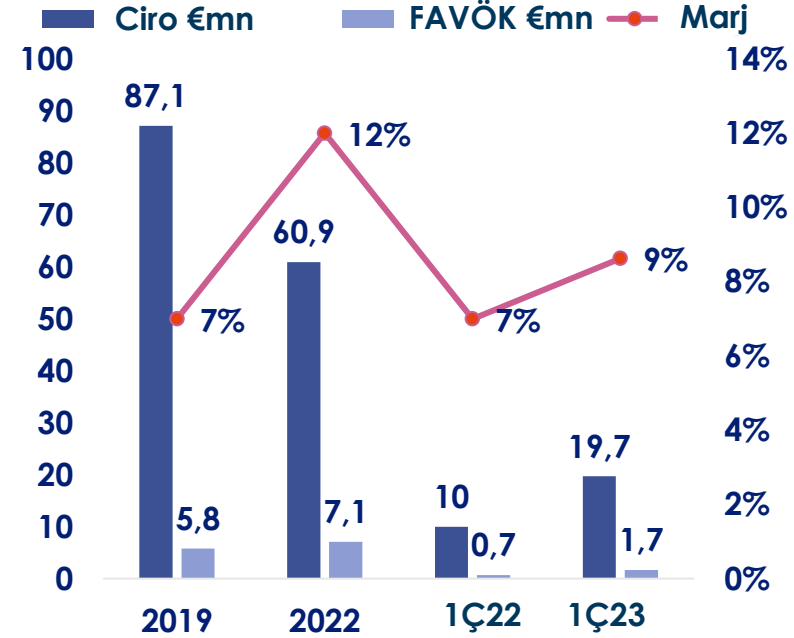
Orio al Serio international airport

KAA KENYA AIRPORTS AUTHORITY

Kenya Airways

Banco de Chile

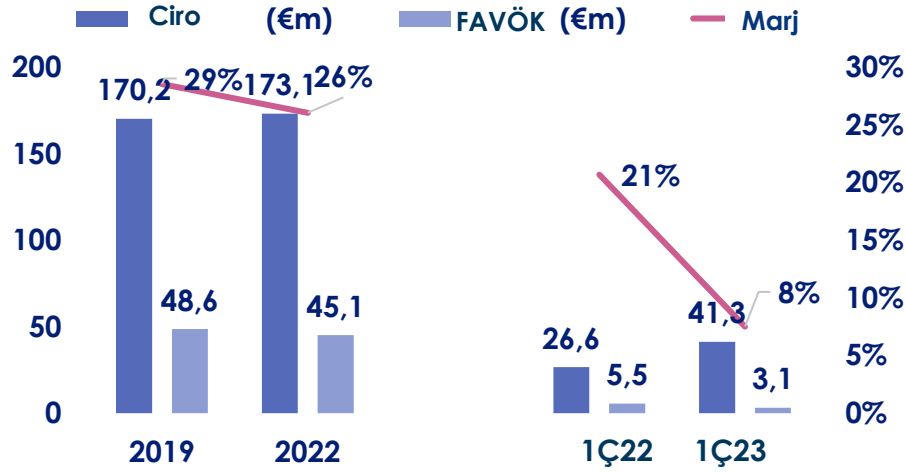
Santander



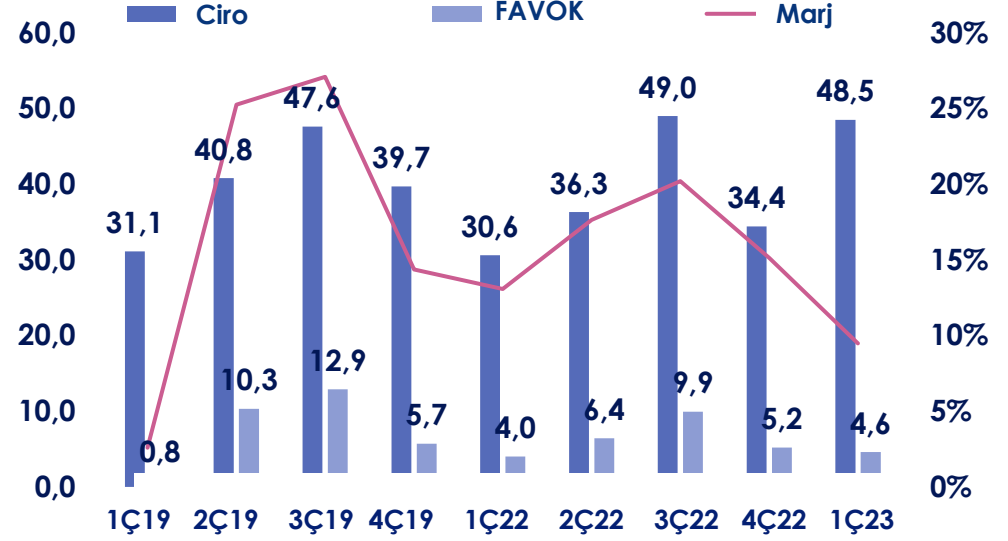
HAVAŞ

40

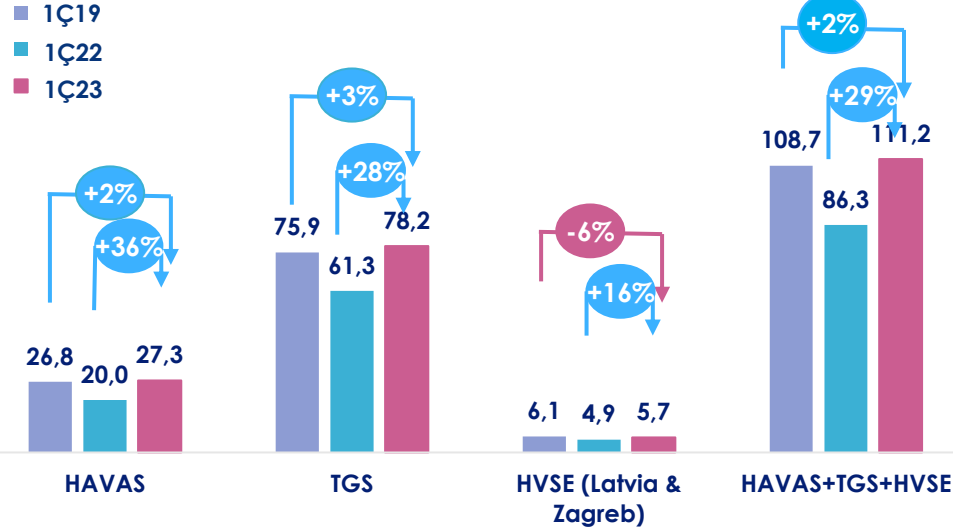
Havaş Konsolide Finansalları (€m)



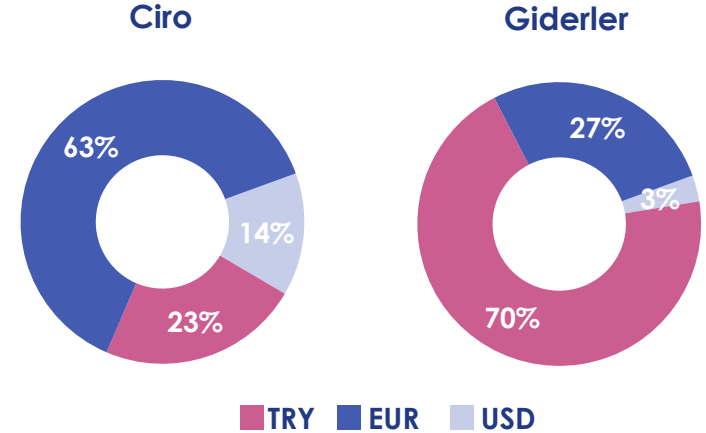
TGS Finansalları (50%) (€m)



Hizmet Verilen Uçak Sayısı ('000)



Havaş Solo Gelir ve Giderlerinin Döviz Cinsinden Kırılımı (2022)

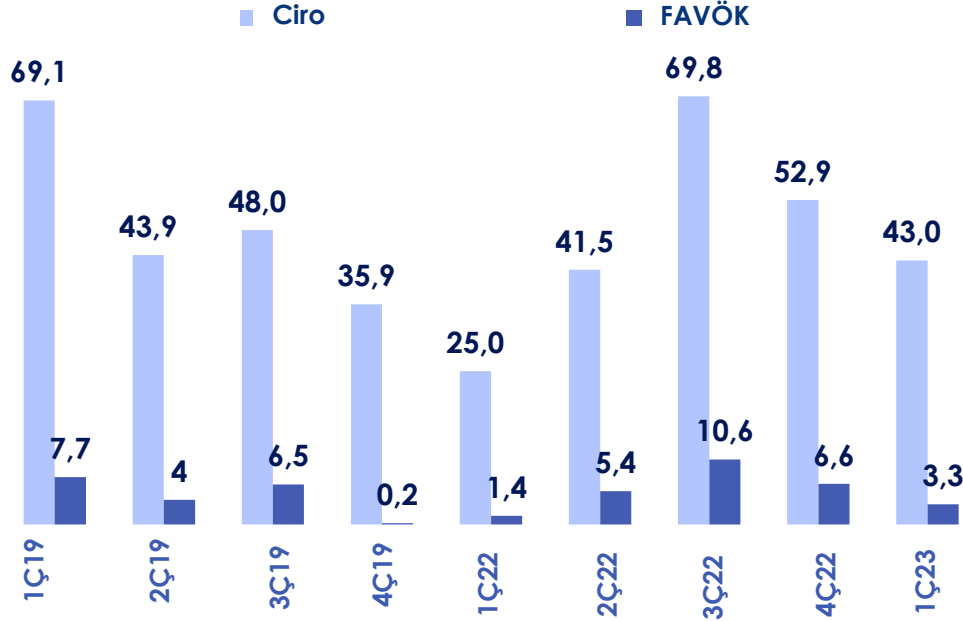


ATU (50%)

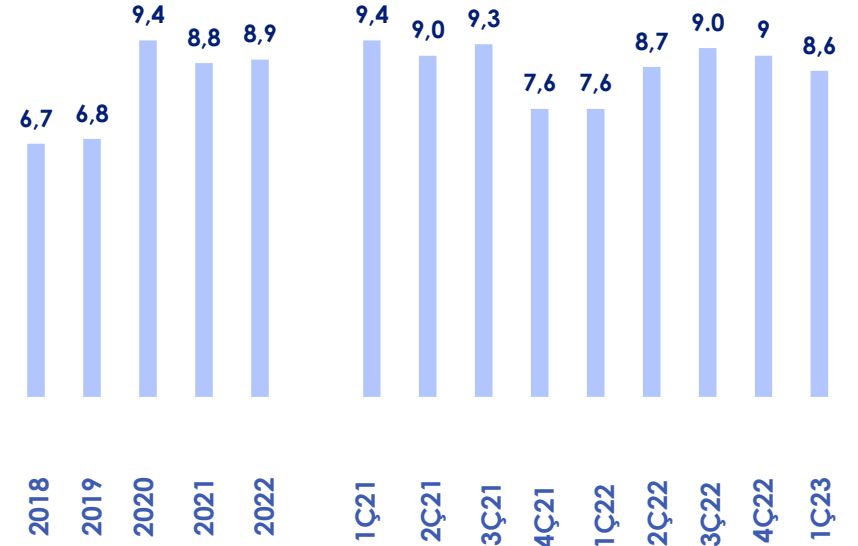
41

- ◆ Atatürk Havalimanı'nın 6 Nisan 2019'da kapanışının ardından ATU, Yeni İstanbul Havalimanında ünlü markalara ait butikleri ve Bazaar mağazasını işletiyor.
- ◆ 2020 ikinci çeyrekte Covid-19 nedeniyle yaşanan uçuş kısıtlamaları ciroyu olumsuz etkiledi.
- ◆ Galataport operasyonları 2022 yılında başladı.

ATU Finansalları (€m)

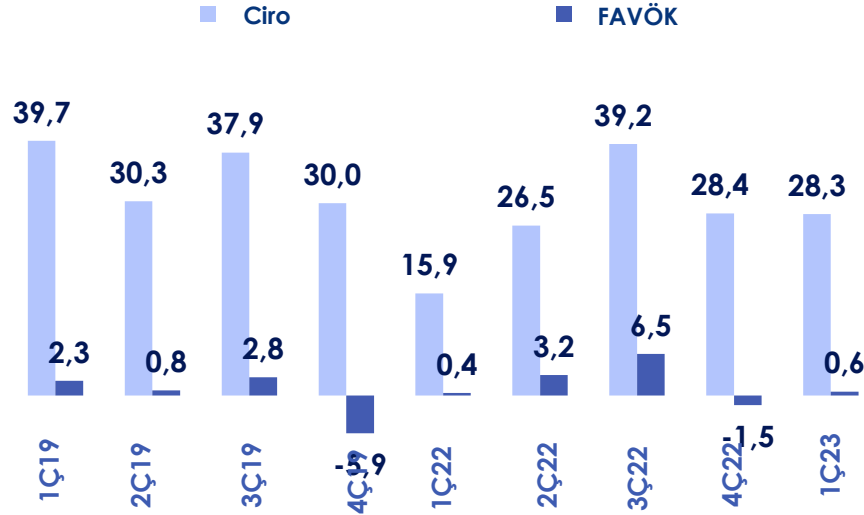


TAV Yolcu Başına Gümrüksüz Harcama (Atatürk Havalimanı hariç) (€)

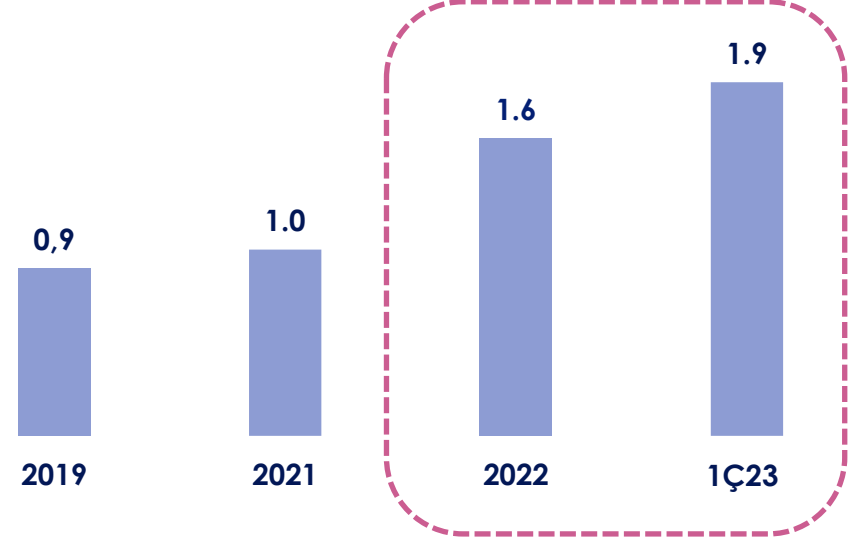


- ◆ IDO ve Orly operasyonları 2021 'de sonlandı.
- ◆ 2020 ikinci çeyrekte itibaren pandemi nedeniyle yaşanan uçuş kısıtlamaları ciroyu olumsuz etkiledi.
- ◆ Yiyecek - içecek gelirleri, avro bazlı fiyatlamaya bağlı artan yolcu başına harcama, daha iyi pazarlama faaliyetleri, gıda enflasyonu ve konsept değişiklikleri nedeniyle 2022 yılında önemli oranda arttı.

BTA Finansalları (€m)



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



YABANCI PARA RİSKİ

43

Duyarlılık Analizi

Grup'un kur riski genel olarak Avro'nun 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 Aralık 2022 ve 31 Mart 2023 tarihlerinde EUR'nun 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

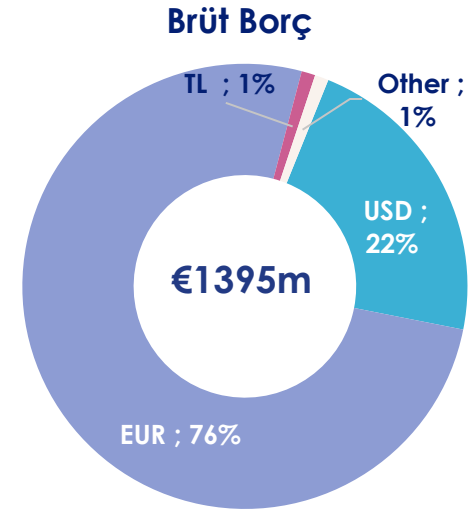
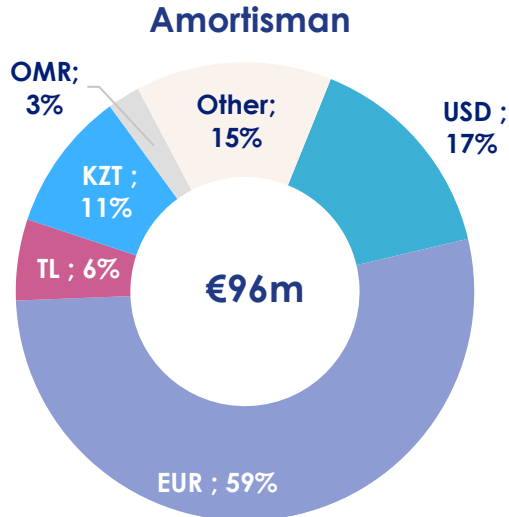
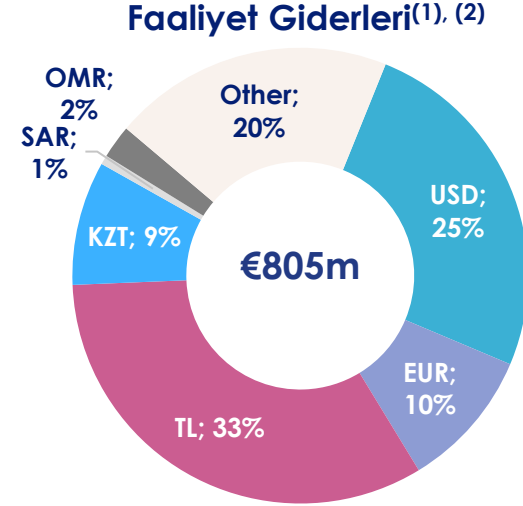
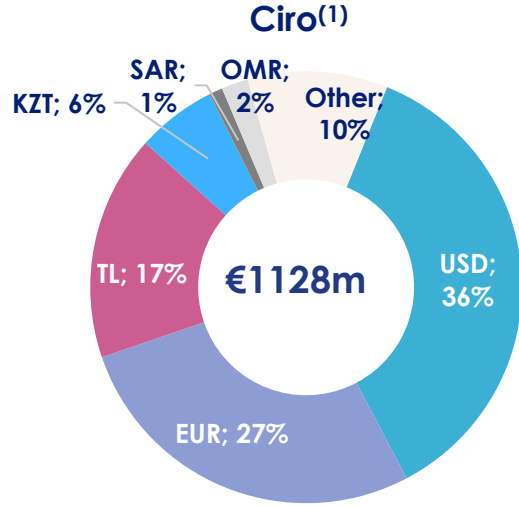
TAV Ege, TAV Macedonia, TAV İşletme America, TAV Milas Bodrum, TAV Kazakistan ve AIA için değişken banka kredilerinin sırasıyla 93%, 33%, 100%, 90%,70% and 67%'sinin faiz ödemeleri faiz takasları ile sabitlenir.

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.

Avro ('000)	Özkaynak		Gelir Tablosu	
	Avro'nun değer kazanması	Avro'nun değer kaybetmesi	Avro'nun değer kazanması	Avro'nun değer kaybetmesi
31 Mart 2023				
ABD Doları			(7,881)	7,881
TL			(7,029)	7,029
Diğer			(608)	608
Total			(15,518)	15,518
31 Aralık 2022				
ABD Doları			(6,245)	6,245
TL			(4,444)	4,444
Diğer			(2,125)	2,125
Total			(12,814)	12,814

GELİR TABLOSU VE BORÇLARIN DÖVİZ CİNSİNDEN KIRILIMI (2022)

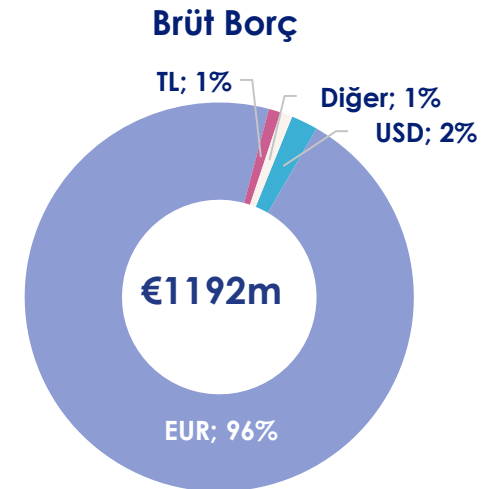
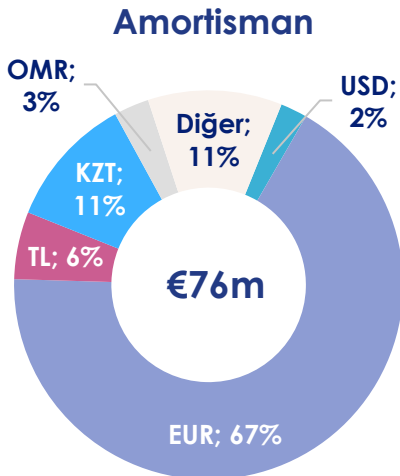
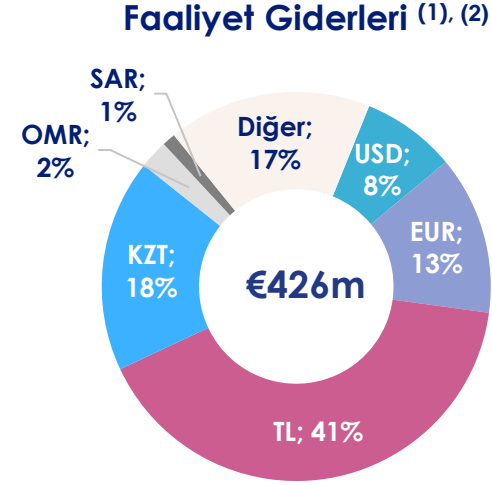
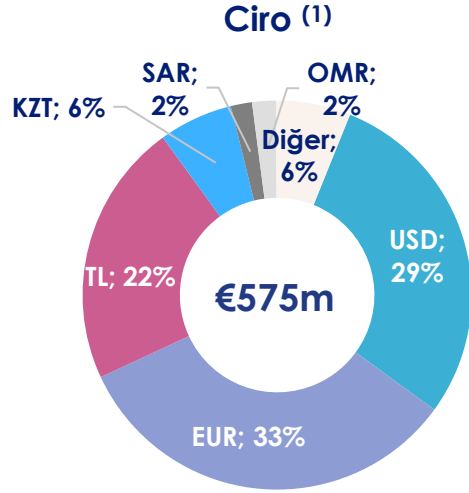
44



(1) Kombine verileri yansıtmakta olup, eliminasyon ve konsolide düzeltme öncesidir.
(2) İmtiyaz kira giderleri ve amortisman dahil değildir.

GELİR TABLOSU VE BORÇLARIN DÖVİZ CİNSİNDEN KIRILIMI (2021)

45



(1) Kombine verileri yansıtmakta olup, eliminasyon ve konsolide düzeltme öncesidir.
(2) İmtiyaz kira giderleri ve amortisman dahil değildir.

GELİRLERİN BÜYÜK ÇOĞUNLUĞU ENFLASYONA ENDEKSLİ

46

DHMi tarafından her yıl revize edilerek duyurulan ücret tarifesine aşağıdaki linkten ulaşabilirsiniz:

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

Ciro Kırılımı	2022	Toplam pay %
Diğer Havacılık	304.0	29%
Yolcu ücreti	130.4	12%
Yer Hizmetleri	216.4	21%
Yiyecek & İçecek	109.6	10%
Özel Yolcu Salonu ve Kart	50.0	5%
Alan tahsis ve Alt kira	36.9	4%
Gümrüksüz Satış	50.8	5%
Yazılım Gelirleri	72.0	7%
Otopark	15.7	1%
Otobüs	7.3	1%
Diğer	58.4	6%
Toplam Ciro (€m)	1051.4	

Enflasyonla
Bağlantılı

Enflasyonla
Bağılantısız

UMS 28'İN 38. VE 39. PARAGRAFLARININ MEDİNE'DE (TIBAH DEVELOPMENT CO) UYGULANMASI

47 TIBAH Operation Co.'nun (Opco) muhasebesi değişmeyecektir.

Standardın bir sonucu olarak, TIBAH Development Co.'nun (SPV) finansal performansına bağlı olarak aşağıdakilerden bazıları gerçekleşecektir:

- Özkaynak Yöntemiyle Muhasebeleşen Yatırımlardan Kaynaklanan Yükümlülüklerin TIBAH'la (72,6 milyon €) ilgili kısmı, TIBAH'a verilen Hissedar Kredisi ile netleştirildi. Bu tutar TIBAH'ın negatif net varlıklarından 4,2 milyon Avro fazla olduğundan, TAV Havalimanı finansallarına ilk çeyrek için TIBAH'ın 4,5 milyon Avro Kapsamlı Zararı için 0,3 milyon Avro tutarında finansman gideri kaydedildi.
- TIBAH'ın gelecekteki herhangi bir Kapsamlı Geliri, Hissedar Kredisi bakiyesine eklenecek ve Özkaynak Yöntemiyle Muhasebeleşen Yatırımlardan Kâr Payı'nda gösterilen Net Kâr yerine Gelir Tablosunda Finansman Geliri olarak kaydedilecektir.
- TIBAH'ın gelecekteki herhangi bir Kapsamlı Zararı, öncelikle Hissedar Kredisinin kalan bakiyesinden düşülecek ve Özkaynak Yöntemiyle Muhasebeleşen Yatırımlardan Kâr Payı'nda gösterilen Net Zarar yerine Gelir Tablosuna Finansman Gideri olarak kaydedilecektir.
- TIBAH'tan Hissedar Kredisi tahsilatı, normalde muhasebeleşeceği şekilde muhasebeleştirilecektir. (Tahsilat Hissedar Kredisi bakiyesini düşürür.)
- Hissedar Kredi bakiyesinin sıfır olması ve zarar olması durumunda zarar TAV Havalimanları konsolide finansallarına yansıtılmayacaktır.
- TIBAH'ın net varlıkları pozitifte döndüğünde, TIBAH Net Kârı, Gelir Tablosunda Finansman Gelirleri/Giderleri yerine Özkaynak Yöntemiyle Muhasebeleşen Yatırımlardan Kâr Payı'nda tekrar gösterilmeye başlayacak ve Hissedar Kredisinde ayrıca bir hareket olmayacaktır.

UMS 28'in 38. VE 39. PARAGRAFLARI

38: Bir işletmenin iştirakinin veya iş ortaklığının zararlarından kendisine düşen payı, söz konusu iştirakteki veya iş ortaklığındaki toplam payına eşit ya da bu payın üstünde ise, işletme kendi payının üzerindeki zarar tutarını finansal tablolara yansıtmaz. Bir iştirakteki veya iş ortaklığındaki pay, özünde işletmenin iştirakteki veya iş ortaklığındaki net yatırımının bir parçasını teşkil eden uzun vadeli her türlü hakkı ile birlikte, özkaynak yöntemine göre bulunan söz konusu iştirak veya iş ortaklığı yatırımının defter değerine eşittir. Örneğin, ödenmesi veya tahsili planlanmamış ya da öngörülebilir bir gelecekte gerçekleşmeyecek bir kalem, özünde işletmenin ilgili iştirakteki veya iş ortaklığındaki yatırımının bir uzantısıdır. İmtiyazlı hisse senetleri, uzun vadeli alacaklar veya borçlar bu tür kalemler arasındadır. Bununla birlikte, söz konusu kalemler ticari borç ve alacakları ya da teminatlı krediler gibi uygun karşılıkları olan uzun vadeli alacakları kapsamaz. Özkaynak yöntemine göre muhasebeleştirilen ve işletmenin adi hisse senedine yaptığı yatırım tutarının üzerindeki zararlar, işletmenin iştirakteki veya iş ortaklığındaki haklarının diğer unsurlarına öncelik (tasfiye sürecinde öncelik) sıralarının tersi yönünde uygulanır.

39 İşletmenin payı sıfıra indikten sonra, ilave zarar karşılığı ayrılması ve borç tutarlarının muhasebeleştirilmesi, ancak, işletmenin yasal veya zımni kabulden doğan yükümlülüğe maruz kalmış olması ya da iştirak veya iş ortaklığı adına ödemeler yapmış olması halinde söz konusudur. İştirakin veya iş ortaklığının sonraki dönemlerde kâr etmesi durumunda, işletmenin kârdan aldığı payı finansal tablolara yansıtması, ancak iştirakinin veya iş ortaklığının kârından kendisine düşen payın finansal tablolara yansıtılmamış zararlardan kendisine düşen paya eşitlenmesinden sonra söz konusu olur.

ÖZKAYNAK YÖNTEMİ YATIRIMLARI

48

m€	1Ç19	2Ç19	3Ç19	4Ç19	2019	2021	1Ç22	2Ç22	3Ç22	4Ç22	2022	1Ç23	
Antalya(50%) ¹	CİRO	12.1	55.5	89.0	38.2	194.8	120.5	9.8	45.7	92.9	44.8	193.2	15.7
	FAVÖK ⁽²⁾	6.5	48.4	80.7	29.8	165.5	98.7	4.5	39.1	82.7	32.4	158.7	6.4
	FAVÖK ⁽²⁾	-7.3	34.6	66.8	15.8	109.9	45.2	-9.2	25.3	68.8	18.5	103.5	-6.9
	Net Kâr	-12.6	28.4	49.9	9.5	75.1	19.6	-10.5	12.6	50.5	10.1	62.7	-10.7
	Net Borç	78.6	65.8	25.4	10.5	10.5	32.0	43.1	15.2	-44.3	-43.7	-43.7	20.6
	SAFDA ⁽³⁾	2.2	-14.3	-25.9	-5.4	-43.5	-5.4	4.9	-6.8	-27.7	-4.4	-34.0	2.7
	Net Kâr+SAFDA ⁽⁴⁾	-10.5	14.1	24.0	4.1	31.6	14.2	-5.6	5.8	23.5	5.7	28.7	-8.0
Yeni Antalya ¹ (50%)	Net Kâr						-2.8	-4.4	-0.7	-3.4	-11.3	-4.8	
	Net Borç						583.2	599.8	635.7	669.9	669.9	721.7	
	1Ç19	2Ç19	3Ç19	4Ç19	2019	2021	1Ç22	2Ç22	3Ç22	4Ç22	2022		
ATU (%50)	CİRO	69.1	43.9	48.0	35.9	196.9	90.5	25.0	41.5	69.8	52.9	188.9	43.0
	FAVÖK ⁽²⁾	7.7	4.0	6.5	0.2	18.4	3.4	1.4	5.4	10.6	6.6	24.1	3.3
	Net Kâr	3.3	2.7	4.5	-3.2	8.3	-4.1	0.5	1.5	9.7	0.1	11.8	0.0
	Net Borç	-19.0	4.1	-1.6	8.1	8.1	-6.9	-7.6	-17.0	-27.7	-10.5	-10.5	-5.3
	1Ç19	2Ç19	3Ç19	4Ç19	2019	2021	1Ç22	2Ç22	3Ç22	4Ç22	2022		
TGS (50%)	CİRO	31.1	40.8	47.6	39.7	159.2	110.2	30.6	36.3	49.0	34.4	150.3	48.5
	FAVÖK ⁽²⁾	0.8	10.3	12.9	5.7	29.6	20.0	4.0	6.4	9.9	5.2	25.5	4.6
	Net Kâr	-1.5	4.1	8.2	1.1	11.9	11.3	2.6	8.5	10.1	2.5	23.7	-0.6
	Net Borç	-0.3	8.7	-1.7	8.2	8.2	2.7	2.5	2.8	-5.3	0.5	0.5	-3.5
2Ç19'dan itibaren 50%, daha önce 33%	1Ç19	2Ç19	3Ç19	4Ç19	2019	2021	1Ç22*	2Ç22	3Ç22	4Ç22	2022		
TIBAH SPV & OpCo (Medine)	CİRO	17.9	36.2	35.9	24.3	114.3	22.4	17.2	25.0	26.3	31.3	99.8	37.9
	FAVÖK ⁽²⁾	4.1	8.4	10.0	3.9	26.4	-9.4	2.3	4.8	4.5	6.3	17.9	10.5
	UMS 28 öncesi Net Kâr	-	-	-	-	-	-	-3.8	-4.6	-3.9	-4.1	-16.4	-2.5
	Net Kâr	-1.2	-4.8	-1.4	-8.2	-15.6	-38.5	0.3	0.2	0.3	0.3	1.1	0.3
	Net Borç	302.9	445.6	457.9	454.6	454.6	471.9	492.5	512.5	557.7	497.7	497.7	475.9

(*) 1Ç22 itibariyle TIBAH SPV için muhasebe değişikliği olmuştur. (Bkz syf 47)

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 sonrasını göstermektedir. (UFRS FAVÖK ise kira gideri öncesini yansıtmaktadır.)

3 Satın Alma Fiyatının Dağıtılmasının Amortismanı (SAFDA)

4 TAV Havalimanları gelir tablosuna gelen net kâr

GELECEĞE DÖNÜK BEKLENTİLER

49

Almatı ve hizmet şirketlerinde beklentiler üstünde artan iş hacmine ek olarak, beklenenden daha iyi gelen dış hat trafiği nedeniyle 2022 yılına ait beklentilerimiz aşağıdaki gibi revize edildi.










	Başlangıç (Şubat) 2022	Revize (Temmuz) 2022	Revize (Ekim) 2022
↑ Ciro (m€)	717 - 745	900 - 940	970 - 1010
Toplam Yolcu (m)	71 - 76	71 - 76	71 - 76
↑ Dış Hat Yolcusu(m)	40 - 44	40 - 44	46 - 49
↑ Yatırım Harcamaları (m€)	160 - 180 (yaklaşık 2/3 Almatı)	160 - 180 (yaklaşık 2/3 Almatı)	170 - 190 (yaklaşık 2/3 Almatı)
FAVÖK Marjı(%)	32 - 35	28 - 31	28 - 31
↑ FAVÖK (Ciro * FAVÖK Marjı)	229 - 261	252 - 291	272 - 313
↑ Net Kâr (m€)*		50 üstünde	75 - 105
↓ Net Borç/FAVÖK	6.0 - 7.0	5.5 - 6.5	5.0 - 6.0

(*) Net Kâr beklentimiz, senenin ikinci yarısında enflasyon oranının ilk yarıya benzer seviyelerde gerçekleşeceği varsayımı ile €25-30m pozitif enflasyon muhasebesi etkisi içerir.

- 2022 ve 2025 yılına ait beklentilerimiz, Covid-19 ile ilgili yeni seyahat kısıtlamaları getirilmemesine, normal iş koşullarına ve döviz piyasalarında beklenmeyen bir oynaklık olmamasına dayanmaktadır.
- Bu varsayımlardan sapmalar, 2022'den 2025'e kadar beklenen yolcu sayılarımız ve finansal sonuçlarımız üzerinde önemli etkiye sebep olabilir.
- Antalya Havalimanı yolcu beklentisine dahildir fakat özkaynak yöntemiyle konsolide edildiği için beklentileri paylaşılan Ciro ve FAVÖK verilerine dahil değildir.

2022 GELECEĞE DÖNÜK BEKLENTİLERE DAİR GERÇEKLEŞMELER

50

	Beklenti	Gerçekleşen	Yorum
Ciro (€m)	970 - 1.010	1051	beklentinin üzerinde 
Toplam Yolcu	71 - 76	78	beklentinin üzerinde 
Dış Hat Yolcu	46 - 49	50	beklentinin üzerinde 
FAVÖK Marjı (%)	28 - 31	31%	beklenti dahilinde 
Net Borç / FAVÖK	5.0 - 6.0	5.0	beklenti dahilinde 
FAVÖK (€m)	272 - 313	322	beklentinin üzerinde 
Net Kâr (€m)	75 -105	122	beklentinin üzerinde 
Yatırım Harcamaları (€m)	170 -190	175	beklenti dahilinde 
Yatırım Harcamaları Notu	2/3 Almatı	118 Almatı (68%)	beklenti dahilinde 
Enflasyon Etkisi	(*) Net Kâr beklentimiz, senenin ikinci yarısında enflasyon oranının ilk yarıya benzer seviyelerde gerçekleşeceği varsayımı ile €25-30m pozitif enflasyon muhasebesi etkisi içerir.	16.8	Beklenenden daha düşük gerçekleşen enflasyon ve hesaplamadaki metodoloji değişikliği nedeniyle beklentilerden daha az gerçekleşti

2023 VE 2025 YILLARINA İLİŞKİN GELECEĞE DÖNÜK BEKLENTİLER

51

	2022 Sonuçları	2023 Geleceğe Dönük Beklentiler	2025 Önceki Beklentiler	2025 Yeni Beklentiler (Yeni Ankara (2025+) Esenboğa imtiyazını da içeriyor)
Ciro (€m)	1051	1230 – 1290		10-14% BYBO (2022-2025) bekleniyor.
Toplam Yolcu (m)	78	81 - 91	102 - 107	10-14% BYBO (2022-2025) bekleniyor.
Dış hat Yolcu(m)	50	52 - 59		
FAVÖK Marjı (%)	31%		42 - 45	2022 marjının üzerinde ⁽¹⁾
Net Borç/FAVÖK	5.0	5 - 6	2.5 – 3.0	2.5 - 3.0
FAVÖK (€m)	322	330 - 380		12-18% BYBO (2022-2025) bekleniyor.
Yatırım Harcamaları ⁽²⁾ (€m)	175	220-260		

(1) 2022 yılı ve sonrasında Almatı ve hizmet şirketleri gibi düşük marjlı işletmelerde önemli oranda büyüme nedeniyle, 2022 ile 2025 arasındaki marj genişlemesi daha düşük olacak ve 2025'te elde edilecek FAVÖK başlangıçta planlanandan daha yüksek olacaktır.

(2) Yeni Ankara yaklaşık 35%, Almatı yaklaşık 30% ve K. Makedonya %15

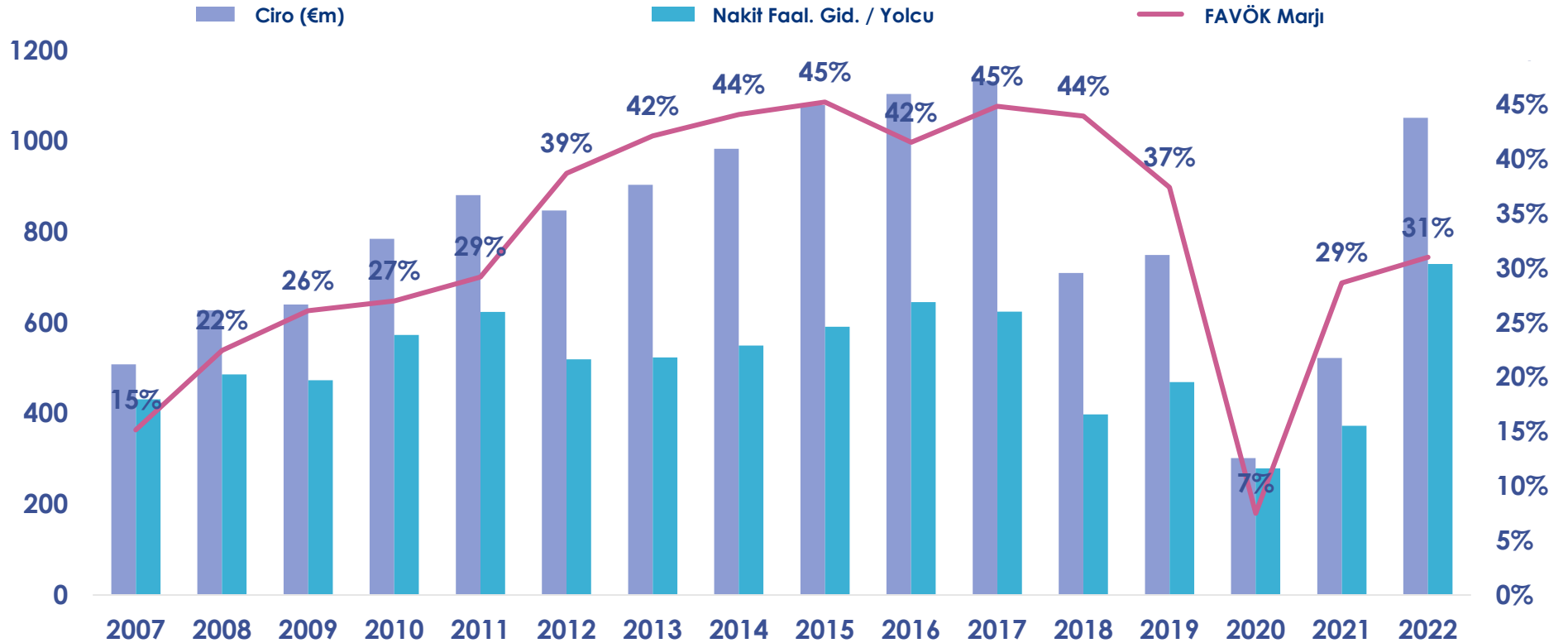
- 2023 ve 2025 yılına ait beklentilerimiz, pandemi kaynaklı yeni seyahat kısıtlamalarının getirilmemesi, normal iş koşullarının devamı, yeni mücbir sebep veya güvenlik endişelerinin oluşmaması ve döviz piyasalarında beklenmeyen bir oynaklık veya anormal durumlar yaşanmaması varsayımlarına dayanmaktadır.
- Bu varsayımlardan sapmalar, 2023'ten 2025'e kadar beklenen yolcu sayılarımız ve finansal sonuçlarımız üzerinde önemli etkiye sebep olabilir.
- Antalya Havalimanı yolcu beklentisine dahildir fakat özkaynak yöntemiyle konsolide edildiği için beklentileri paylaşılan ciro ve FAVÖK verilerine dahil değildir

FAALİYET KALDIRACI

52

Yolcu sayısındaki yaşanan artışa nispetle, Nakit Faaliyet Giderlerinin aynı oranda artmamasının gerekçeleri aşağıdaki gibidir:

- Personel sayıları daha yavaş artar.
- Havalimanlarımızın çoğunluğunda ya imtiyaz kira gideri ya sabittir ya da kira gideri yoktur.
- Terminal giderleri yolcu sayısına göre değil, terminal alanına bağlı olarak değişim göstermektedir.
- Yolcu sayısındaki büyümeyle birlikte yolcu başına nakit faaliyet giderleri azalırken FAVÖK marjı artar.
- 2022 yılında Almatı'nın inorganik büyümesi, nakit faaliyet gideri / yolcu oranını etkiledi.



Not : 2012 yılında başlayan IFRS 11 uygulamasıyla birlikte, öz kaynak yöntemiyle değerlendirilen yatırımlar konsolide edilmemektedir. TAV İstanbul 2018'den bu yana konsolide edilmemektedir. (TAV İstanbul'da faaliyet gösteren hizmet şirketlerimiz 2018 ve 2019 yılına dahildir.) Öz kaynak yöntemiyle değerlendirilen yatırımlar ve garanti yolcu gelirleri 2019 yılından itibaren FAVÖK rakamına dahil değildir.

SON 5 YILDA TAV'IN GELECEĞİNİ İNŞA ETTİK

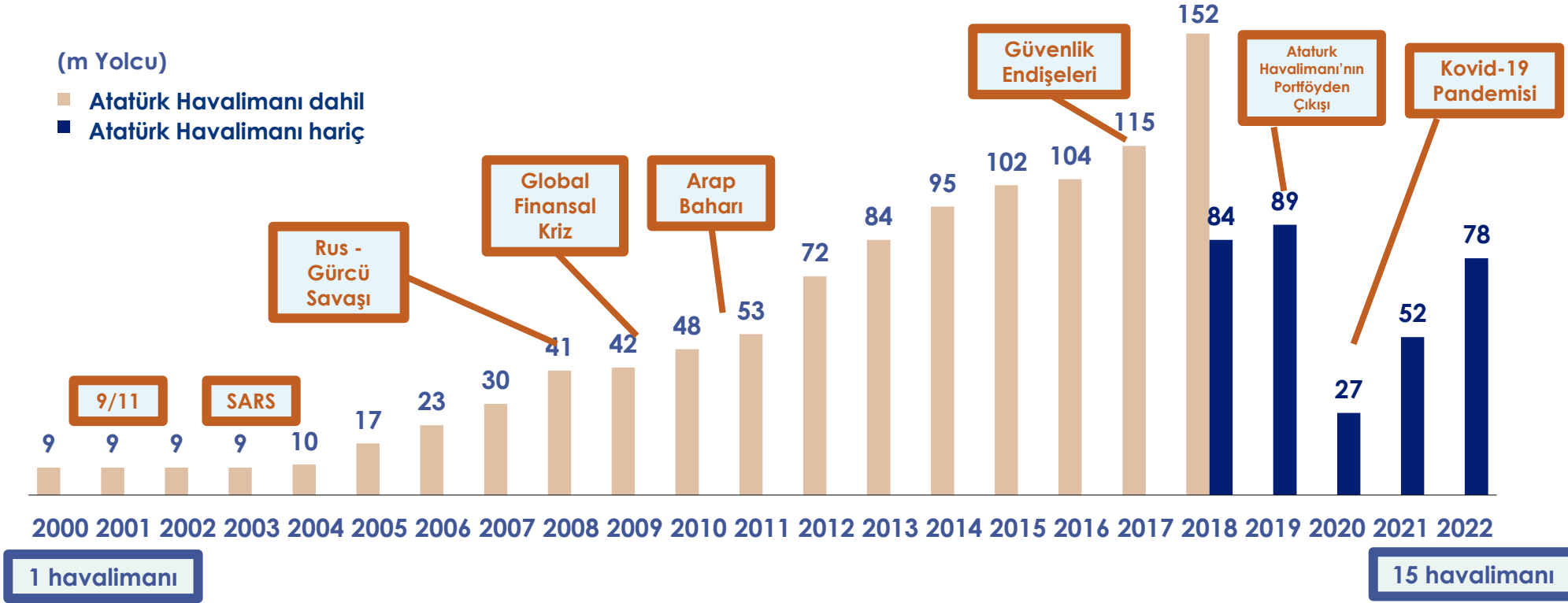
53

	2018	2019	2020	2021	2022
Yorumlar	TAV İstanbul dahil & pandemi öncesi	TAV İstanbul hariç & pandemi öncesi	Pandemi	Büyük inorganik büyüme, iyileşme ve dönüşüm	İnorganik büyüme, toparlanma ve dönüşüm
Başlıca Gelişmeler		<ul style="list-style-type: none"> TAV İstanbul için tazminat mektubu alındı. Tunus imtiyaz kira sözleşmesi yeniden yapılandırıldı. 	<ul style="list-style-type: none"> TAV İstanbul tazminatının yarısı alındı. Mücbir sebep başvuruları yapıldı. 	<ul style="list-style-type: none"> TAV İstanbul tazminatının yarısı alındı. Türkiye'de imtiyazlar uzatıldı kiralalar ötelendi. (2'şer yıl) Tunus borç yapılandırması tamamlandı. Almatı portföye eklendi. Antalya imtiyaz süresi 2051 sonuna uzatıldı. Medine imtiyaz süresi uzatıldı ve refinanse edildi. 	<ul style="list-style-type: none"> K. Makedonya'daki imtiyazlar 2'şer yıl uzatıldı. Ankara Esenboğa imtiyazı 2050'ye uzatıldı.
Ana Varlık (süre, yıl)	Istanbul (3)	Antalya (5)	Antalya (4)	Antalya (30)	Antalya (29)
Diğer Önemli Varlıklar (süre, yıl)	Havas (-) Gürcistan (8) Antalya (6)	Havas (-) Gürcistan (7)	Havas (-) Gürcistan (6)	Havas (-) Almatı (-) Gürcistan (5)	Havas (-) Almatı (-) Gürcistan (4)
FAVÖK Ağırlıklı İmtiyaz Süresi(*)	10	9	8	30	30
Toplam Yolcu (m)	152	89	27	52	78
Toplam Dış Hat yolcu (m)	96	55	13	28	50
Ciro (€m)	1181	749	301	522	1.051
FAVÖK (€m)	573	280	23	150	322
FAVÖK Marjı(%)	49	37	8	29	31
Net Borç	503	815	1010	1247	1.604
Net Borç / FAVÖK	0.9	2.9	44.7	8.3	5.0

(*) 2019 yılı FAVÖK'e göre ağırlıklandırılmış imtiyaz kira süresi hesaplamasına, özkaynak yöntemiyle değerlendirilen şirketlerin FAVÖK'ü oransal olarak alınmıştır. Bir imtiyaz olmayan Almatı için hesaplamada 99 yıl kullanıldı.

KRİZLERE DAYANIKLI BÜYÜME STRATEJİSİ

54



PORTFÖYE EKLENEN & ÇIKAN

HAVALİMANLARI
İstanbul
Atatürk

+
İzmir
Ankara

+
Tiflis
Batum

+
Monastır
Gazipaşa
Enfida

+
Üsküp
Ohrid

+
Riga (*)

+
Medine

+
Zagreb

+
Milas-
Bodrum

+
Antalya

-
İstanbul
Atatürk

+
Almaty

(*) Sadece ticari alanlar

KONSOLIDASYON ESASLARI

55

Konsolidasyon Esasları

Finansal Tablolar TFRS standartlarına göre hazırlanmıştır.

Özet TFRS Konsolidasyon Tablosu

Bağlı Ortaklık ve İştirakler	1Ç22		1Ç23	
	Konsolidasyon	% pay	Konsolidasyon	% pay
TAV İstanbul	Tam Konsolidasyon	100	Tam Konsolidasyon	100
TAV Esenboga	Tam Konsolidasyon	100	Tam Konsolidasyon	100
TAV Ege	Tam Konsolidasyon	100	Tam Konsolidasyon	100
TAV Ankara	-	-	Tam Konsolidasyon	100
TAV Gazipasa	Tam Konsolidasyon	100	Tam Konsolidasyon	100
TAV Macedonia	Tam Konsolidasyon	100	Tam Konsolidasyon	100
TAV Latvia	Tam Konsolidasyon	100	Tam Konsolidasyon	100
TAV Tunisia	Tam Konsolidasyon	67	Tam Konsolidasyon	100
TAV Urban Georgia (Tbilisi)	Tam Konsolidasyon	80	Tam Konsolidasyon	80
TAV Batumi	Tam Konsolidasyon	76	Tam Konsolidasyon	76
TIBAH Development	Özkaynak Yöntemi	50	Özkaynak Yöntemi	50
TIBAH Operation	Özkaynak Yöntemi	51	Özkaynak Yöntemi	51
HAVAS	Tam Konsolidasyon	100	Tam Konsolidasyon	100
BTA	Tam Konsolidasyon	100	Tam Konsolidasyon	100
TAV O&M	Tam Konsolidasyon	100	Tam Konsolidasyon	100
TAV IT	Tam Konsolidasyon	100	Tam Konsolidasyon	100
TAV Security	Tam Konsolidasyon	100	Tam Konsolidasyon	100
HAVAS Europe	Tam Konsolidasyon	100	Tam Konsolidasyon	100
ATU	Özkaynak Yöntemi	50	Özkaynak Yöntemi	50
TGS	Özkaynak Yöntemi	50	Özkaynak Yöntemi	50
BTA Denizyollari (IDO)	Özkaynak Yöntemi	50	Tam Konsolidasyon	100
MZLZ	Özkaynak Yöntemi	15	Özkaynak Yöntemi	15
MZLZ Operations	Özkaynak Yöntemi	15	Özkaynak Yöntemi	15
TAV Milas Bodrum	Tam Konsolidasyon	100	Tam Konsolidasyon	100
TAV Akademi	Tam Konsolidasyon	100	Tam Konsolidasyon	100
Havas Saudi	Özkaynak Yöntemi	67	Özkaynak Yöntemi	67
Tunisia Duty Free*	Özkaynak Yöntemi	30	Özkaynak Yöntemi	30
Antalya**	Özkaynak Yöntemi	49**	Özkaynak Yöntemi	49**
Almatı			Tam Konsolidasyon – Azınlık Ayrılmıyor	85
Yeni Antalya			Özkaynak Yöntemi	51**

*Tunisia Duty Free deki pay sahipliği %30 olmasına karşın %65 oy hakkı nedeniyle ATU'ye oransal olarak konsolide olmaktadır.

** TAV Havalimanları'nın %50 kâr payı ve oy hakkına sahiptir.

UFRS GELİR TABLOSU

56

GELİR TABLOSU (€m)	1Ç22	1Ç23
İnşaat Gelirleri	0.0	0.0
Toplam Faaliyet Gelirleri	149.2	251.0
Havacılık Gelirleri	56.7	105.1
Yer Hizmetleri Gelirleri	31.3	51.2
Gümrüksüz Satış Gelirleri	4.6	7.1
Yiyecek İçecek Gelirleri	16.0	29.0
Diğer Gelirler	40.6	58.7
İnşaat Giderleri	0.0	0.0
Toplam Faaliyet Giderleri	-133.8	-229.0
Yiyecek Ürünlerinin Maliyeti	-5.3	-9.6
Jet Yakıtı Maliyeti	-21.2	-55.0
Satılan Hizmet Maliyeti	-13.3	-24.8
Personel Giderleri	-45.1	-76.0
İmtiyaz ve Kira Giderleri	-0.2	-0.3
Amortisman, İtfa ve Değer Kaybı Giderleri	-17.2	-21.6
Diğer Faaliyet Giderleri	-31.6	-42.6
Diğer Faaliyet Gelirleri	0.1	1.0
Özkaynak Yöntemiyle Değerlenen Yatırımlar	-5.6	-13.4
Faaliyet Kârı	9.7	8.6
Finansal Gelirler	3.2	6.6
Finansal Giderler	-27.8	-47.2
Net Parasal Pozisyon Kazancı	0.0	2.1
Vergi Öncesi Kâr	-14.8	-29.8
Vergi Gideri	-4.8	-13.9
Devam Eden Faaliyetlerden Gelen Kâr	-19.6	-43.7
Durdurulan Faaliyetlerden Gelen Kâr	-0.5	-0.0
Net Kâr	-20.1	-43.7
Azlık Payları	-1.3	-1.5
Ana Ortaklara Düşen Kâr	-21.5	-45.3

BİLANÇO

57

VARLIKLAR (€m)	2022	1Ç23
Maddi Duran Varlıklar	487	502
Maddi olmayan Duran Varlıklar	20	19
Havalimanı İşletim Hakkı	1,652	1,644
Kullanım Hakkı	57	75
Özkaynak Yöntemiyle Değerlenen Yatırımlar	756	697
Şerefiye	219	218
Türev Finansal Enstrümanlar	54	50
İlişkili Taraflardan Ticari Alacaklar	144	129
Diğer Duran Varlıklar	108	109
Ertelenmiş Vergi Varlığı	29	29
Toplam Duran Varlıklar	3,525	3,471
Stoklar	50	68
Finansal Varlıklar	45	70
Ticari Alacaklar	114	143
İlişkili Taraflardan Ticari Alacaklar	20	19
Kısa Vadeli Diğer Alacaklar	159	180
Nakit ve Nakit Benzerleri	258	252
Kullanımı Kısıtlı Banka Bakiyeleri	106	47
Toplam Dönen Varlıklar	752	778
Toplam Varlıklar	4278	4249

ÖZKAYNAKLAR VE YÜKÜMLÜLÜKLER (€m)	2022	1Ç23
Ödenmiş Sermaye	162	162
Hisse Senedi İhraç Primleri	220	220
Yasal Yedekler	122	122
Diğer Yedekler	-74	-70
Ortak Yönetim Altındaki İşletmeler	40	40
Finansal Riskten Korunma Yedeği	47	45
Yabancı Para Çevrim Farkları	-38	-47
Geçmiş Yıllar Karları	726	685
Ana ortaklara düşen Paylar	1205	1157
Kontrol Gücü Olmayan Paylar	20	22
Toplam Özkaynak	1,225	1,179
Finansal Borçlar	1,008	1,191
Kıdem Tazminatı Karşılığı	24	26
İlişkili Taraflara Borçlar	465	456
Ertelenmiş Gelirler	12	14
Diğer Borçlar	710	653
Özkaynak Yönt. Değ. Yat. Yükümlülükler	10	10
Ertelenmiş Vergi Yükümlülüğü	94	91
Toplam Uzun Vadeli Yükümlülükler	2,322	2,440
Spot Kredi	0	1
Finansal Borçlar	388	288
Ticari Borçlar	70	61
İlişkili Taraflara Borçlar	1	0
Türev Finansal Enstrümanlar	0	-
Cari Dönem Vergi Borcu	11	19
Diğer Borçlar	208	237
Karşılıklar	7	7
Ertelenmiş Gelirler	46	16
Toplam Kısa Vadeli Yükümlülükler	731	629
Toplam Yükümlülükler	3053	3069
Toplam Özkaynakları ve Yükümlülükler	4278	4249

NAKİT AKIŞ TABLOSU

58

İŞLETME FAALİYETLERİNDEN NAKİT AKIŞLARI (€m)	1Ç22	1Ç23
Sürdürülen faaliyetlerden dönem (zararı) / kârı	-19.6	-43.7
Durdurulan faaliyetlerden dönem zararı	-0.5	0.0
Havalimanı işletim hakkı iffası ve değer düşüklüğü	6.5	8.1
Maddi duran varlıkların ve kullanım hakkı varlıklarının amortismanı ve değer düşüklüğü	10.1	12.7
Maddi olmayan duran varlıkların iffası	0.6	0.8
İmtiyaz kira gideri	0.2	0.3
Kıdem tazminatı karşılığı	0.6	1.9
Şüpheli alacak karşılığı	2.2	0.2
İzin karşılığı	-0.3	0.8
Ticari alacak, borç ve finansal yüküm. net reeskontu	-	-0.1
Maddi duran varlık satışından kaynaklanan zarar	0.2	0.0
Faiz geliri	-1.5	-4.9
Finansal yükümlülükler üzerindeki faiz gideri	15.2	28.4
Vergi gideri	4.9	13.9
İmtiyaz kira alacak ve yüküm. reeskont edilmiş kısmı	8.5	9.6
Özkaynak yöntemiyle değerlendirilen yatırımlardan paylar	5.6	13.4
Gerçekleşmemiş yab para çevrim fark. ilgili düzeltmeler	-1.2	-3.3
Net parasal pozisyon kazancı	-	-2.2
İşletme faaliyetlerinden kaynaklanan nakit akışları	31.5	35.9
Ticari alacaklardaki değişim	-6.7	-30.2
Uzun vadeli ticari alacaklardaki değişim	2.2	-
Stoklardaki değişim	1.8	-18.4
İlişkili taraflardan alacaklardaki değişim	-0.3	2.1
Diğer alacaklar ve varlıklardaki değişim	5.7	-20.1
Ticari borçlardaki değişim	-0.8	-10.6
İlişkili taraflara borçlardaki değişim	-2.2	-0.3
Diğer borç ve karşılıklardaki değişim	3.4	-60.4
Faaliyetlerden elde edilen nakit akışları	34.7	-102.0
Vergi ödemeleri	-4.0	-6.3
Kıdem ödemeleri	-0.2	-0.2
Faaliyetlerden elde edilen net nakit akışı	30.5	-108.5

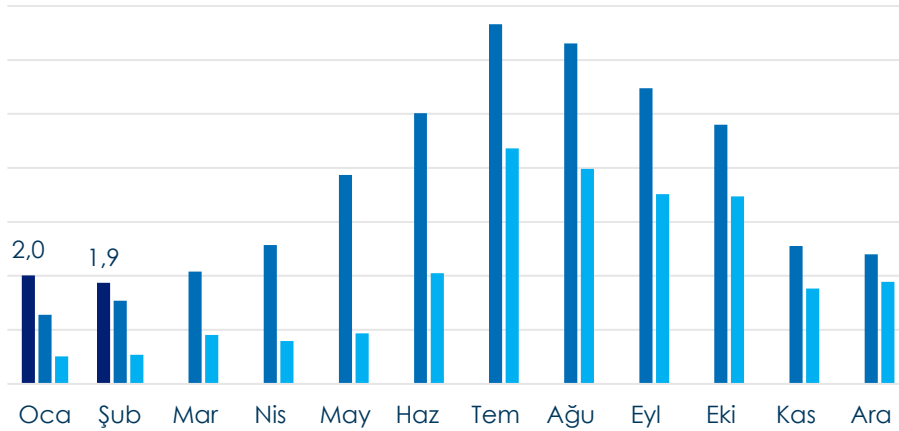
YATIRIM FAAL. KAYNAKLANAN NAKİT AKIŞLARI	1Ç22	1Ç23
Duran varlık satışı	2.2	0.6
Maddi duran varlık alımı	-22.2	-28.3
Finansal varlık alımı	-21.1	-49.6
Finansal varlık satımı	-	25.0
Maddi olmayan duran varlık alımı	-0.1	-0.2
İlişkili taraflardan alacaklardaki değişim	2.9	17.6
Özkaynak yönt. değ. yatırımlardan alınan temettüleri	1.7	46.1
Bağlı ortaklık satın alınmasının etkisi	-375.6	-0.4
Yatırım faal. sağlanan/(kullanılan) net nakit	-412.2	10.7
FINANSMAN FAALİYETLERİNDEN NAKİT AKIŞLARI		
Borçlanmadan kaynaklanan nakit girişleri	257.1	93.2
Borç ödemelerine ilişkin nakit çıkışları	-80.7	-33.8
Alınan faiz	0.6	2.4
Ödenen faiz	-4.5	-6.9
İlişkili taraflardan alınan diğer borçlardaki artış / (azalış)	301.1	-18.6
Kullanımı kısıtlı banka bakiye değişim ilgili düzeltmeler	-15.9	58.8
Finansal kiralama yükümlülüklerindeki değişim	-4.8	-3.9
Finansman faal. sağlanan/(kullanılan) net nakit	452.9	91.3
NAKİT VE NAKİT BENZERLERİNDEKİ NET (AZALIŞ) / ARTIŞ	71.2	-6.5
DÖNEM BAŞI NAKİT VE NAKİT BENZERLERİ	92.5	257.6
DÖNEM SONU NAKİT VE NAKİT BENZERLERİ	163.7	251.1

SEKTÖREL GELİŞMELER

59

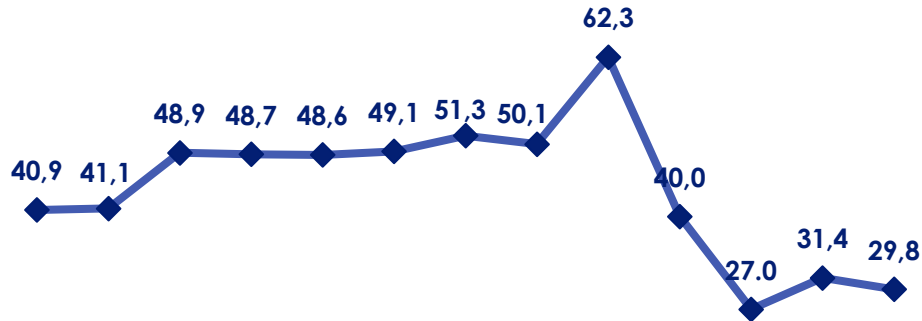
Türkiye'yi ziyaret eden yabancı sayısı (m)

■ 2023 ■ 2022 ■ 2021



Kaynak : Kültür ve Turizm Bakanlığı

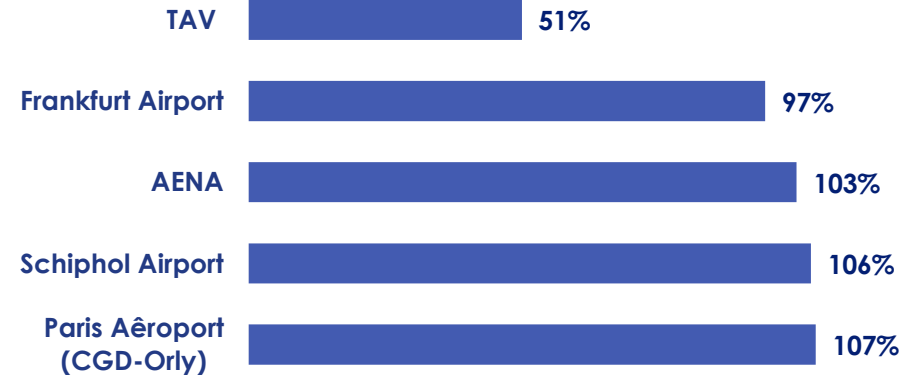
TAV Havalimanları Türkiye Pazar Payı (%)



2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022

Kaynak: DHMI

Seçili Havalimanları Yolcu Büyümesi (2022/2021 dğş)



Kaynak: Şirket web siteleri

Açıklamalar

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

Pazar payımız İstanbul'daki havalimanlarının güçlü performansı nedeniyle biraz azaldı.

İMTİYAZLAR GENEL GÖRÜNÜM

60

Havalimanı	Tür/İşletim Süresi	TAV Payı	Faaliyet Alanı	Ücret/yolcu Dış Hat	Ücret/yolcu İç Hat	Güvenlik Ücreti/yolcu Dış Hat ⁽⁶⁾	Garanti Yolcu	İmtiyaz/Kira Bedeli
Ankara Esenboğa ⁽⁸⁾	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 <small>(2025'den itibaren)</small>	İmtiyaz Kira (Mayıs 2050)	100%	Terminal	€ 15 €5 (Transfer)	€ 3	€3	-	€119m peşin ödeme + 2025-2029 yılları arası €10m ve 2030-2049 yılları arası €15m +KDV ⁽¹²⁾
İzmir A.Menderes ⁽⁸⁾	YİD+İmtiyaz Kira (Aralık 2034)	100%	Terminal	€ 15 €2.5 (Transfer)	€ 3	€0,75	-	€29m 2013 yılından itibaren başlayarak ⁽¹¹⁾
Alanya - Gazipaşa ⁽⁸⁾	İmtiyaz Kira (Mayıs 2036)	100%	Havalimanı	€ 12	TL10	€1	-	\$50,000+KDV
Milas Bodrum ⁽⁸⁾	İmtiyaz Kira (Aralık 2037)	100%	Terminal	€15	€3	€0,75	-	€143,4m peşin ödeme+ €28,7mn+KDV ⁽²⁾
Antalya ⁽⁸⁾	İmtiyaz Kira (Aralık 2026)	50% ⁽⁵⁾	Terminal	€15 €2.5 (Transfer)	€3	€0,75	-	€100,5 + KDV
Yeni Antalya <small>(2027'den itibaren)</small>	İmtiyaz Kira (Aralık 2051)	50% ⁽¹⁰⁾	Terminal	€17 €5.0 (Transfer)	€3	€3	-	€1.813m peşin ödeme + 2027-2031 yılları arası €145m ve 2032-2051 yılları arası €236m +KDV ⁽¹¹⁾
Almatı	İmtiyaz ⁽⁹⁾ Bulunmuyor	85%	Havalimanı	\$8.9 Kazak olmayan havayolları için	Farklılık göstermektedir	-	-	-
Tiflis	YİD (Şubat 2027)	80%	Havalimanı	US\$25	US\$6	-	-	-
Batum	YİD (Ağustos 2027)	76%	Havalimanı	US\$12	US\$7	-	-	-
Monastir&Enfidha	YİD+İmtiyaz (Mayıs 2047)	100%	Havalimanı	€ 13	€ 1	€0,8	-	2010 ile 2047 yılları arasında Cironun 11-26%'si ⁽⁷⁾
Üsküp & Ohrid	YİD+İmtiyaz (Haziran 2032)	100%	Havalimanı	€11.5 Üsküp, €10.2 Ohrid	-	€6,5 Üsküp, €6,5 Ohrid	-	Yıllık Brüt Cironun %4'ü ⁽³⁾
Medine	YDİ+İmtiyaz (Mayıs 2041 + 4 yıla kadar)	50%	Havalimanı	SAR 94,3 ⁽⁴⁾	SAR 10,6	-	-	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 91 SAR 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/909767>

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)

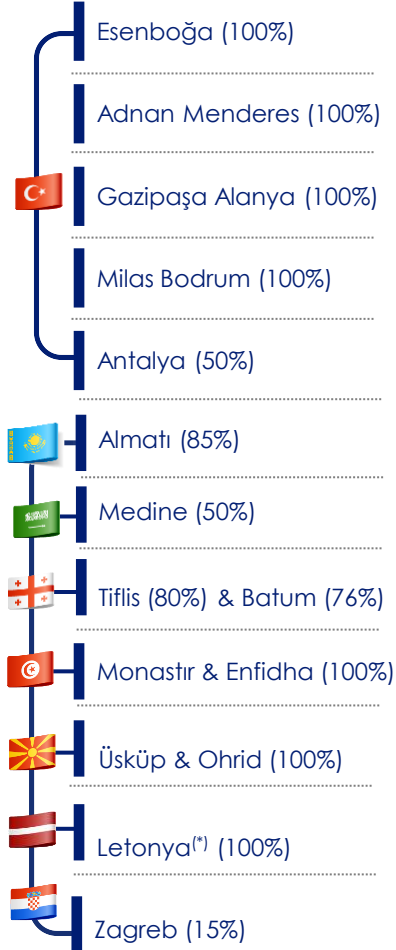
12) KDV 2025'den itibaren tahakkuk esasına göre ödenecektir (yıllık €3,4m)

ORGANİZASYON YAPISI

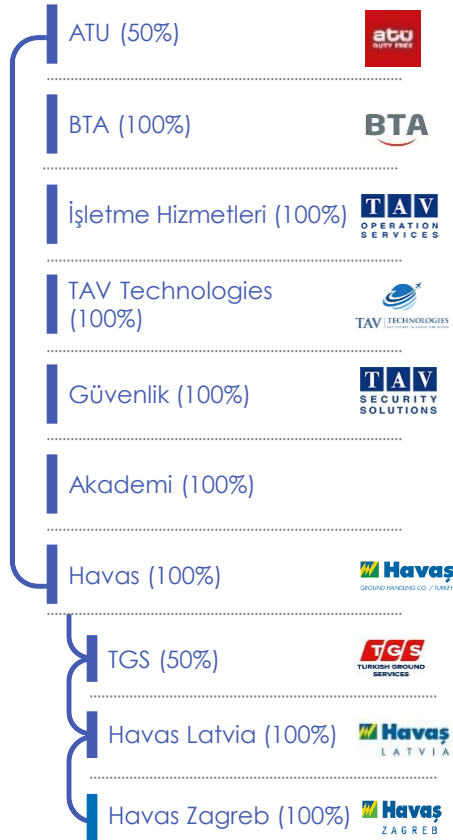
61

TAV Havalimanları Holding

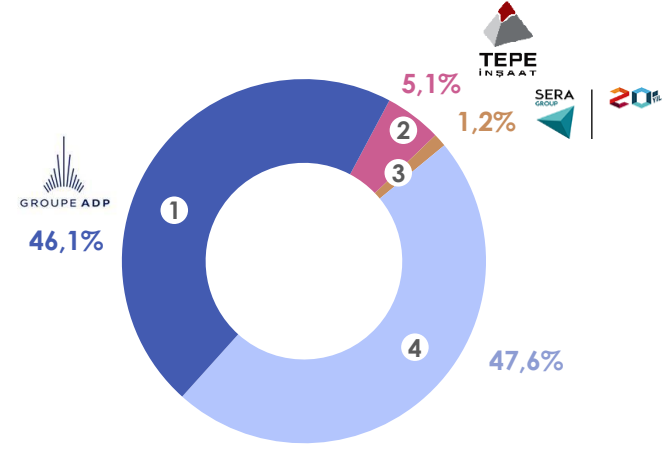
Havalimanı Şirketleri



Hizmet Şirketleri



Ortaklık Yapısı



Hissedarlar

- Groupe ADP***
Aéroports de Paris aralarında Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly ve Paris-Le Bourget'in de olduğu havalimanlarını geliştiriyor ve işletiyor.
- Tepe İnşaat Sanayi A.S.**
1969 yılından bu yana faaliyet gösteren Tepe İnşaat, sektörün lider şirketlerinden biridir
- Sera Yapı Endüstrisi A.S.**
Türkiye ve Orta Doğu & Kuzey Afrika bölgesindeki inşaat faaliyetlerine odaklanmıştır.
- Halka açık diğer**

* TANK Öwa Alpha aracılığıyla

(*) Sadece ticari alanlar

ÖNEMLİ GELİŞMELER

62

2021

1Ç

TAV İstanbul'a ait tazminatın 2. taksidi olan €196 milyon nakit olarak tahsil edildi

Tunus borç yapılandırmasına bağlı bir defaya mahsus €109mn gelir yazıldı

Oldukça sınırlı kısıtlamasız seyahat başladı

Türkiye piyasasında dalgalanma arttı

2Ç

Almatı satın alma işlemi \$365mn ve ilave \$50mn şarta bağlı ödeme karşılığında tamamlandı.

Türkiye, K.Makedonya ve Gürcistan için karantinasız seyahat mümkün hale geldi

3Ç

Almatı için satıcıya şirketin net nakdi dikkate alınarak \$6.6 mn ek ödeme yapıldı

Uluslararası trafikte görece normalleşme görüldü

Almatı için SPV, IFC ve EBRD ile CTA imzalandı

4Ç

Antalya Havalimanı ihalesi kazanılarak işletme süresi 2052'ye kadar uzatıldı.

Medine Havalimanı imtiyaz süresi uzatıldı ve kira ödemesi ötelendi

2022

1Ç

Yeni Antalya Havalimanı ihalesine ait €1.813mn peşinat DHMI'ye ödendi.

Yönetim Kurulu görev dağılımında ve Üst Yönetimde değişiklikler oldu.

Jeopolitik zorluklar

2Ç

K. Makedonya Havalimanlarının işletme imtiyaz süreleri 2 yıl uzatıldı.

3Ç

Nijerya Lagos Havalimanı için teklif verildi.

4Ç

Ankara Esenboğa havalimanı ihalesi kazanılarak, imtiyaz kira süresi 2050 yılına uzatıldı.

2023

1Ç

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



Ali Özgü CANERİ
Yatırımcı İlişkileri Koordinatörü
ali.caneri@tav.aero
Tel :+90 212 463 3000 / 2124
Fax : +90 212 465 3100



Besim MERİÇ
Yatırımcı İlişkileri Koordinatörü
besim.meric@tav.aero
Tel :+90 212 463 3000 / 2123
Fax : +90 212 465 3100

İletişim Bilgileri

<http://ir.tav.aero>

ir@tav.aero

+90-212-463 3000 (2123 – 2124)

twitter.com/irTAV

facebook.com/irTAV

Vadistanbul Bulvarı, 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 2022 yılında 78 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.