

# Türk Hava Yolları A.O., Aylık Trafik Bülteni

## Haziran 2026 trafik sonuçları

Toplam yolcu Haziran'da yıllık %1,6 azalışla 8,1 mn'a gerilerken, doluluk %84,5'e yükseldi (+2,3 puan); başlık rakamdaki zayıflığın talep kaynaklı değil, kapasite disiplini ve ağ yeniden konumlanması kaynaklı olduğunu değerlendiriyoruz. Orta Doğu üzerindeki baskı Mayıs'a göre belirgin biçimde hafifledi (bölge kapasitesi -%33, Mayıs'ta -%55'ti): Irak (Baghdad FIR) hava sahası, ABD-İran ateşkesinin ardından Haziran'da yeniden transit uçuşlara açıldı ve 17 Haziran'da imzalanan ABD-İran mutabakatı kapsamında Hürmüz Boğazı Haziran ortasında yeniden açıldı. Kargo +%11,6 ile güçlü seyrini sürdürdü.

TOPLAM YOLCU

8,1 mn

yıllık -%1,6

DOLULUK (LF)

84,5%

yıllık +2,3 puan

KARGO + POSTA

201,5 bin t

yıllık +%11,6

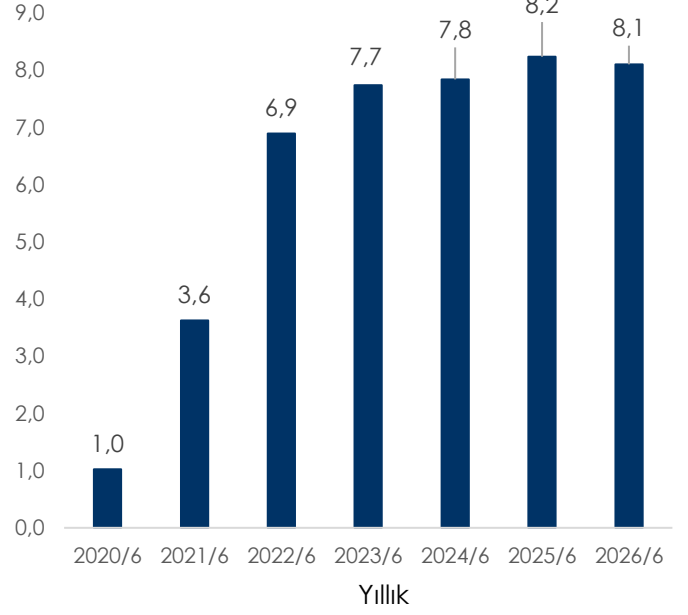
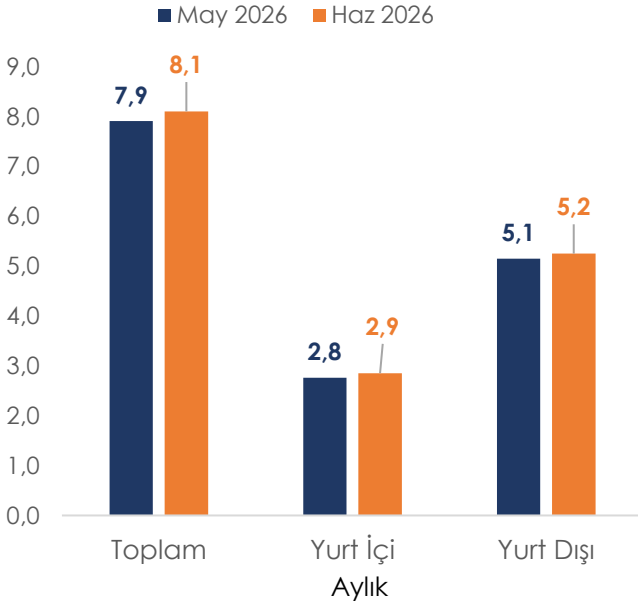
Yıl başından bu yana (Ocak-Haziran): Yolcu +%5,5 · ASK +%5,1 · Kargo +%13,3 · Doluluk %83,7 (geçen yıl %81,4)

## Haziran 2026, YÖNETİCİ ÖZETİ

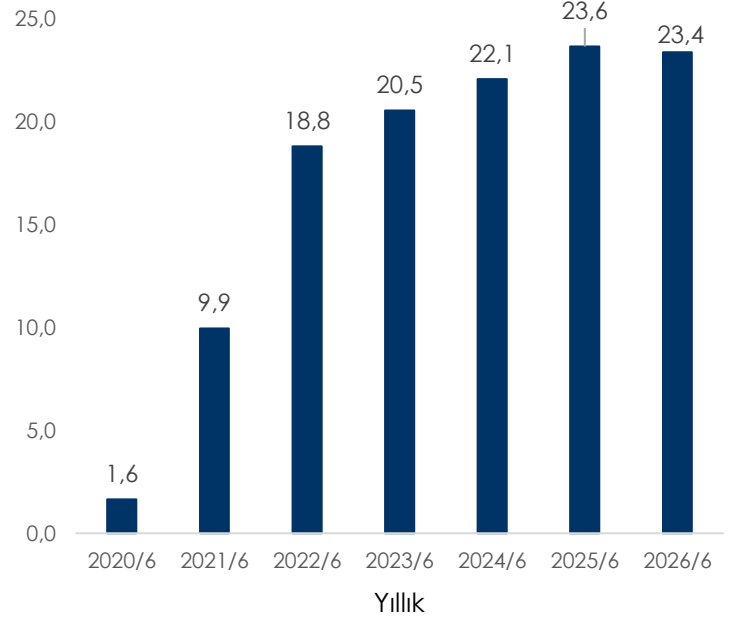
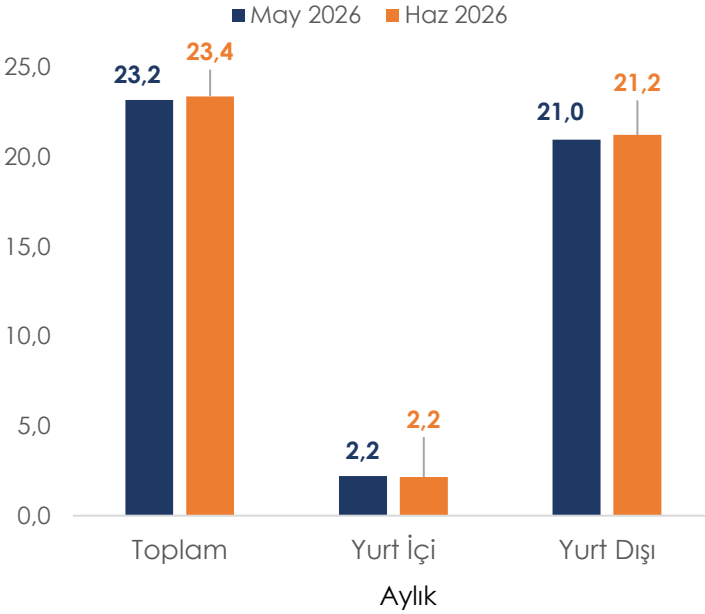
- **Talep tarafında**, toplam yolcu yıllık %1,6 azalışla 8,1 mn'a geriledi; ancak doluluk %84,5'e yükseldi (+2,3 puan). Başlık rakamındaki gerilemenin talep zayıflığından çok kapasite disiplini ve ağ yeniden konumlanmasından kaynaklandığını, yıl başından bu yana toplam yolcunun %5,5 artıda kaldığını not ediyoruz.
- **Kapasite ve doluluk tarafında**, ASK yıllık %1,2, konma sayısı %4,4 gerilerken doluluğun 2,3 puan artması, kapasitenin talebe göre disiplinli yönetildiğine işaret etmektedir. Uçak sayısının %13,8 artmasına karşın konma sayısının azalması, filonun ağırlıklı olarak uzun menzile konuşlandığını göstermektedir.
- **Segment tarafında**, dış hat yolcu yıllık +%1,5 ile pozitif kalırken, yurt içi yolcu %6,9, yurt içi ASK %9,4 daraldı. Yurt içindeki belirgin kapasite çekilişini, kapasitenin dış hat ve uzun menzile kaydırılması ile olası iç talep yumuşamasının birleşik etkisi olarak değerlendiriyoruz.
- **Kargo tarafında**, Kargo + Posta yıllık %11,6 (yıl başından bugüne %13,3) ile güçlü ivmesini sürdürdü; büyüme ağırlıklı olarak uluslararası hatlardan (+%11,7) geldi.
- **Bölgesel dağılımda**, Orta Doğu üzerindeki baskı Mayıs'a göre hafifledi: bölge yolcusu %13,5 (Mayıs'ta %41), kapasitesi %33 (Mayıs'ta %55) daraldı; bölge doluluğu ise 7,5 puan arttı. Suriye, Irak ve Bahreyn hava sahalarının ateşkes sonrası yeniden açılması, bu kısmi normalleşmenin başlıca sürükleyicisi olmuştur. Uzak Doğu ise yolcu bazında +%10,1 ile güçlü seyrini korudu.
- **Maliyet Tarafında**, Hürmüz Boğazı'nın yeniden açılması ve Orta Doğu koridorunun kademeli normalleşmesiyle, önceki aylarda marjları baskılayan yüksek jet yakıtı maliyeti ve uzayan rota yükünün bir miktar hafiflediğini değerlendiriyoruz; bununla birlikte Haziran sonundaki yeni vuruş döngüsünün ardından ateşkesin kırılğan seyrini koruması, bu iyileşmeyi henüz kalıcı kılmamaktadır.
- **Genel olarak değerlendirildiğinde**, yıl başından bu yana tablo güçlüdür (yolcu +%5,5, kargo +%13,3) ve dönem içinde kârlılık odaklı bir kapasite yönetimi öne çıkmıştır. Önümüzdeki dönemde izleyeceğimiz başlıca unsurlar; ateşkesin kalıcılığı ve Orta Doğu hatlarının tam normalleşme hızı, yurt içi kapasite stratejisi ve kargo ivmesidir.

# Talep & Kapasite

## Yolcu Sayısı (mn)



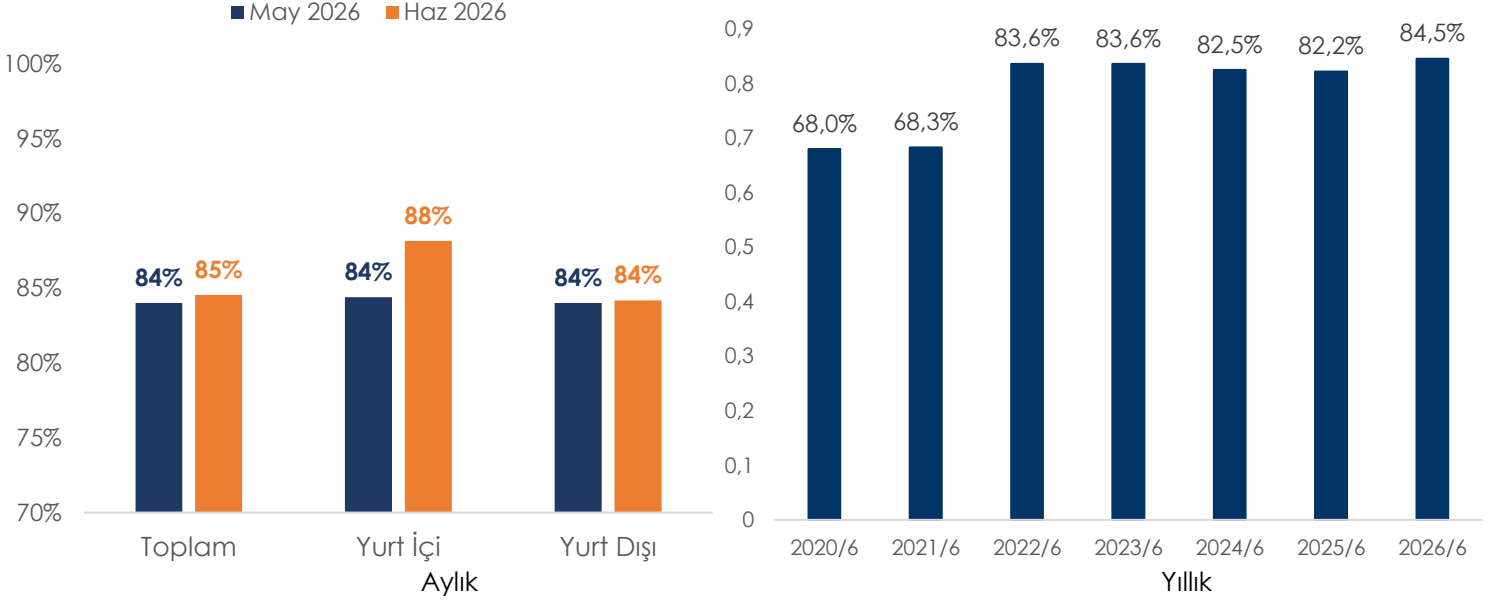
## ASK (mır koltuk-km)



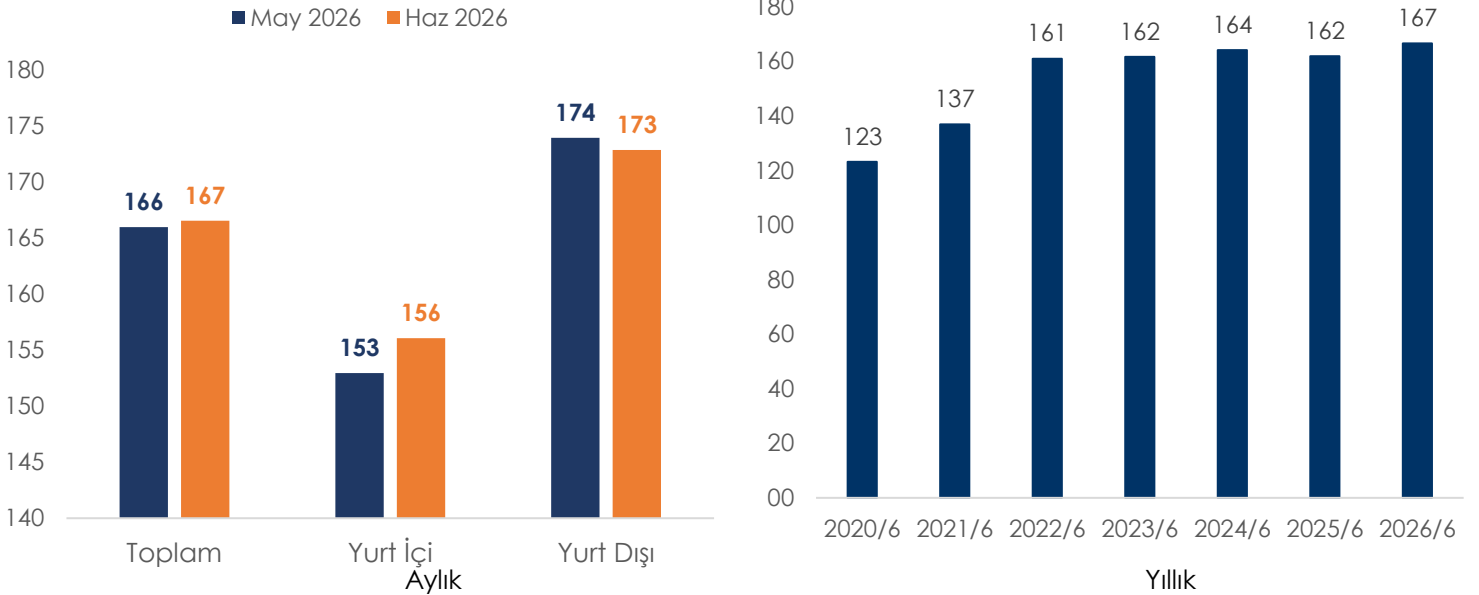
Kapasitenin (ASK -%1,2) ve konma sayısının (-%4,4) yıllık bazda gerilemesine karşın doluluğun 2,3 puan artarak %84,5'e yükselmesi, dönemin kârlılık odaklı, disiplinli kapasite yönetimine işaret etmektedir. Uçak sayısının %13,8 arttığı bir dönemde konma sayısının azalması, filonun kısa hat/iç hat yerine uzun menzile konuşturulduğunu; sefer başına arz edilen kapasitenin yükseldiğini göstermektedir. Yıl başından bu yana yolcu %5,5, ASK %5,1 artıdadır.

# Doluluk & Yoğunluk

## Doluluk Oranı (%)



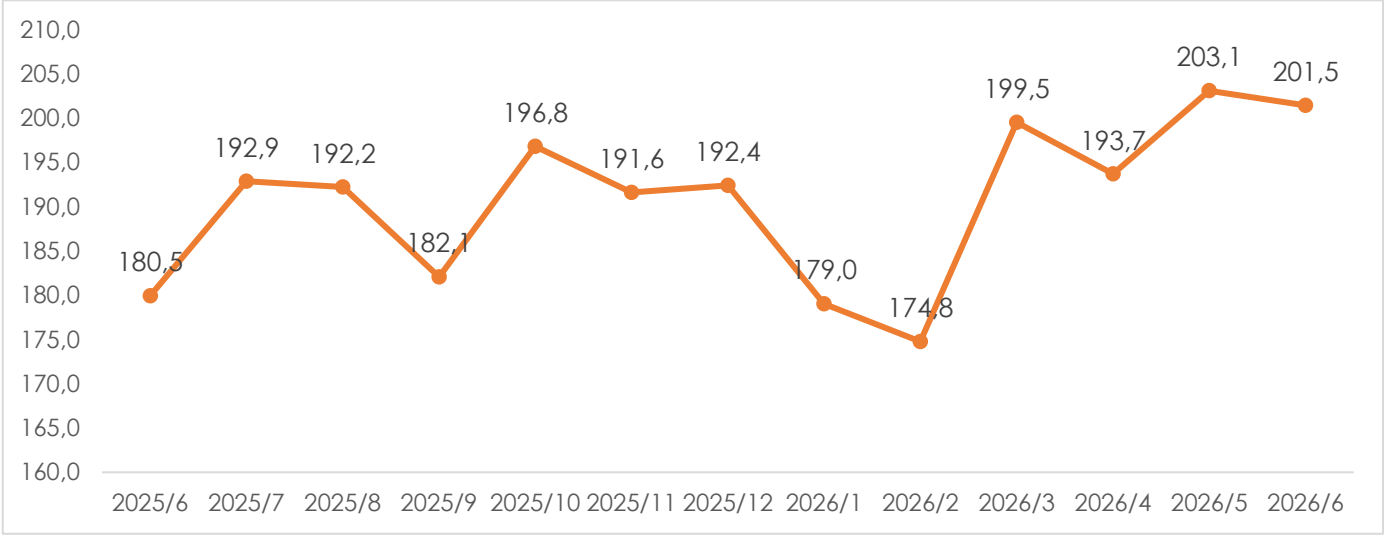
## Uçuş Başına Yolcu (kişi)



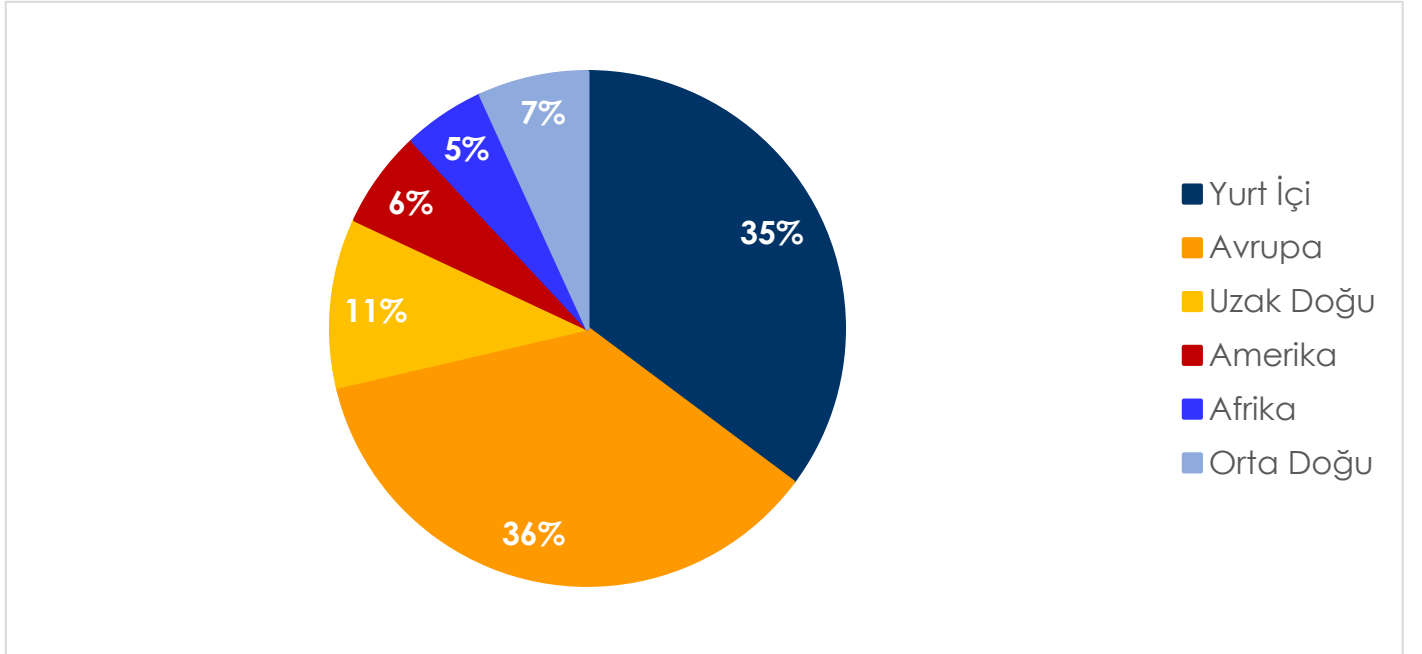
Doluluk artışının tüm dış hat bölgelerine yayılması (Avrupa +3,6 puan, Orta Doğu +7,5 puan, Afrika +1,9 puan), zayıflayan yolcu başlığına rağmen kapasite kullanımının güçlendiğini göstermektedir. Yurt içinde doluluğun sınırlı artışı (+0,6 puan), kapasitenin (-%9,4) talepten (-%6,9) daha hızlı çekilmesinden kaynaklanmıştır. Konma sayısı gerilerken sefer başına taşınan yolcunun korunmasını, geniş gövde ağırlıklı uzun menzil konuşlanmasıyla uyumlu olarak değerlendiriyoruz.

## Kargo & Bölgesel Dağılım

### Kargo + Posta (bin ton)



### Bölgesel Yolcu Dağılımı (%)



Kargo + Posta yıllık %11,6 (YTD %13,3) ile güçlü ivmesini sürdürmüş, büyüme uluslararası hatlardan (+%11,7) gelmiştir. Bölgesel dağılımda dönemin en belirleyici gelişmesi, Orta Doğu'daki daralmanın hafiflemesidir: yolcu bazında gerileme Mayıs'taki %41'den %13,5'e inmiş, bölge doluluğu 7,5 puan artmıştır. Uzak Doğu (+%10,1) güçlü seyrini korurken, yurt içi yolcunun (-%6,9) gerilemesi kapasite çekilişini yansıtmaktadır. Bu tablonun, savaş kaynaklı kapasite kaydırmasının kısmen geri çözülmeye başladığına işaret ettiğini değerlendiriyoruz.

## Metodoloji ve Yasal Uyarı

Trafik verileri şirketin aylık açıklamalarından; Avrupa trafiği Eurocontrol Network Manager Area günlük uçuş ortalamasından derlenmiştir. ASK = Arz edilen koltuk-km (kapasite). Doluluk (LF) = Yolcu doluluk oranı. Konma = yolcu seferi (iniş) sayısı. Kargo + Posta = taşınan kargo ve posta (ton). Bölgesel kırımlı tarifeli seferleri kapsar; hac ve özel kira seferleri hariçtir. a/a = bir önceki aya göre değişim. YoY = geçen yılın aynı ayına göre değişim. YTD = yıl başından ilgili aya kümülatif.

### Yasal Uyarı

Burada yer alan yatırım bilgi, yorum ve tavsiyeleri yatırım danışmanlığı kapsamında değildir. Yatırım danışmanlığı hizmeti; aracı kurumlar, portföy yönetim şirketleri, mevduat kabul etmeyen bankalar ile müşteri arasında imzalanacak yatırım danışmanlığı sözleşmesi çerçevesinde sunulmaktadır. Burada yer alan yorum ve analizler genel niteliktedir. Bu tavsiyeler mali durumunuz ile risk ve getiri tercihlerinize uygun olmayabilir. Bu nedenle, sadece burada yer alan bilgilere dayanarak yatırım kararı verilmesi beklentilerinize uygun sonuçlar doğurmayabilir. Tüm yorum ve tavsiyeler; öngörü, tahmin ve fiyat hedeflerinden oluşmaktadır. Zaman içinde piyasa koşullarında meydana gelen değişiklikler nedeniyle söz konusu yorum ve tavsiyelerde değişikliğe gidilebilir. Raporunda yer alan bilgi ve veriler güvenilir olduğuna inanılan kaynaklardan derlenmiş olup doğrulukları ayrıca araştırılmamıştır. Bilgilerin tam veya doğru olmamasından PhillipCapital Menkul Değerler A.Ş. ve çalışanları sorumlu değildir. Bu raporun tümü veya bir kısmı PhillipCapital Menkul Değerler A.Ş.'nin yazılı izni olmadan çoğaltılamaz, yayınlanamaz veya üçüncü kişilere gösterilemez, ticari amaçla kullanılamaz.