



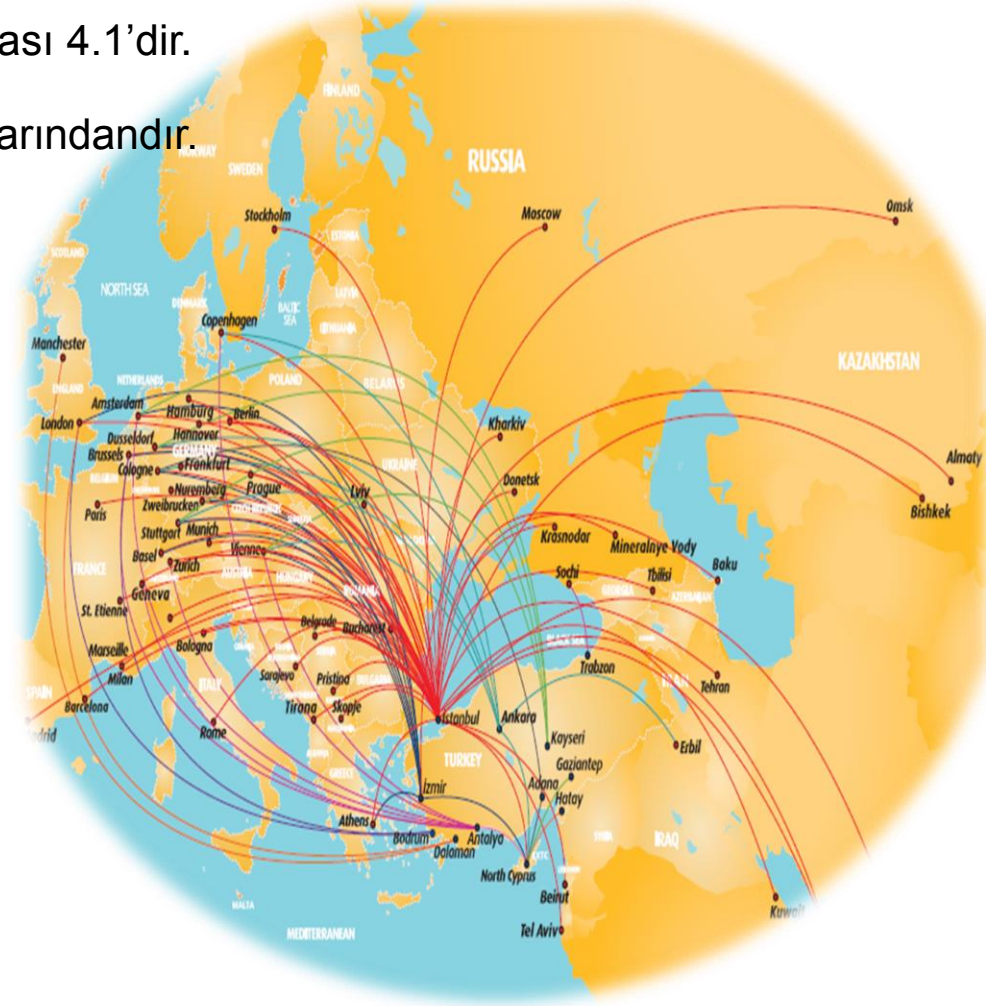
## PEGASUS HAVA TAŞIMACILIĞI 2014 OCAK-MART DÖNEMİ ANALİST VE YATIRIMCI SUNUMU

# Genel Bakış



- Pegasus'un filosunda 52 uçak olup filo yaş ortalaması 4.1'dir.
- %27.4 iç hat Pazar payı ile pazarın önemli oyuncularındandır.
- Hızlı büyüyen network
  - 35 ülkede 84 noktaya uçmaktadır.
- Kuvvetli Zamanında kalkış oranı 90.90%
- Büyüyen ve çeşitlenen yan gelirler

- Ana Merkez Sabiha Gökçen Havalimanı
  - 100km'lik alanda yaşayan yaklaşık 18 milyon insan ile Avrupa'nın en yüksek yolcu potansiyeline sahip havalimanı



# Ocak-Mart Dönemi Ana Göstergeler



- Halka arz stratejisinde belirttiğimiz iş modelimiz aynen devam etmektedir.
- Doluluk oranlarımız geçen senenin aynı dönemine oranla 0.4% pp yükselmiştir.
- ASK'ımızı 2014 'ün ilk çeyreğinde yüzde 28.4 büyüttük.
- CASK 2014 1.Çeyrek'de 4.26€c 'dan 4.23€c (\*) inmiş
- **Satış gelirlerimiz** geçen yılın aynı dönemine oranla **yüzde 36** artmıştır.
- **Misafir başına yan gelirlerimiz** euro bazda **yüzde 8 artmış** olup artış mevcut ürünlerimizdeki penetrasyon artışı ve yeni ürünlerimizle desteklenmiştir.
  - 2014 1.Çeyrek misafir başına yan gelirimiz **8.96€c.** olup geçen sene aynı dönemde misafir başına yan gelirlerimiz **8.27 €c.** gerçekleşmiştir.
  - **FAVKÖK** marjınız 2014 yılının ilk çeyreğinde negatif bir görünüm izlemiştir.

(\*) Pazarlama harcamaları zamanlama farkı dahil edilmemiştir.

# Operasyonel Performans



## Pegasus Hava Taşımacılığı A.ř. Ocak - Mart Dönemi Trafik Sonuçları

<u>İç Hat</u>	<u>2014</u>	<u>2013</u>	<u>Değişim %</u>	
Misafir Sayısı (milyon)	2,61	2,10	23,8%	
Koltuk Sayısı (milyon)	3,20	2,61	22,4%	
Doluluk oranı (%)	81,5%	80,5%	0,9%	pp
Konma	17.077	13.858	23,2%	
Konma başına misafir	153	152	0,5%	
ASK (milyon)	1.885	1.502	25,5%	

<u>Dış Hat (1)</u>	<u>2014</u>	<u>2013</u>	<u>Değişim %</u>	
Misafir Sayısı (milyon)	1,47	1,15	28,3%	
Koltuk Sayısı (milyon)	1,98	1,54	28,7%	
Doluluk oranı (%)	74,3%	74,5%	-0,2%	pp
Konma	10.803	8.381	28,9%	
Konma başına misafir	136	137	-0,5%	
ASK (milyon)	2.921	2.241	30,4%	

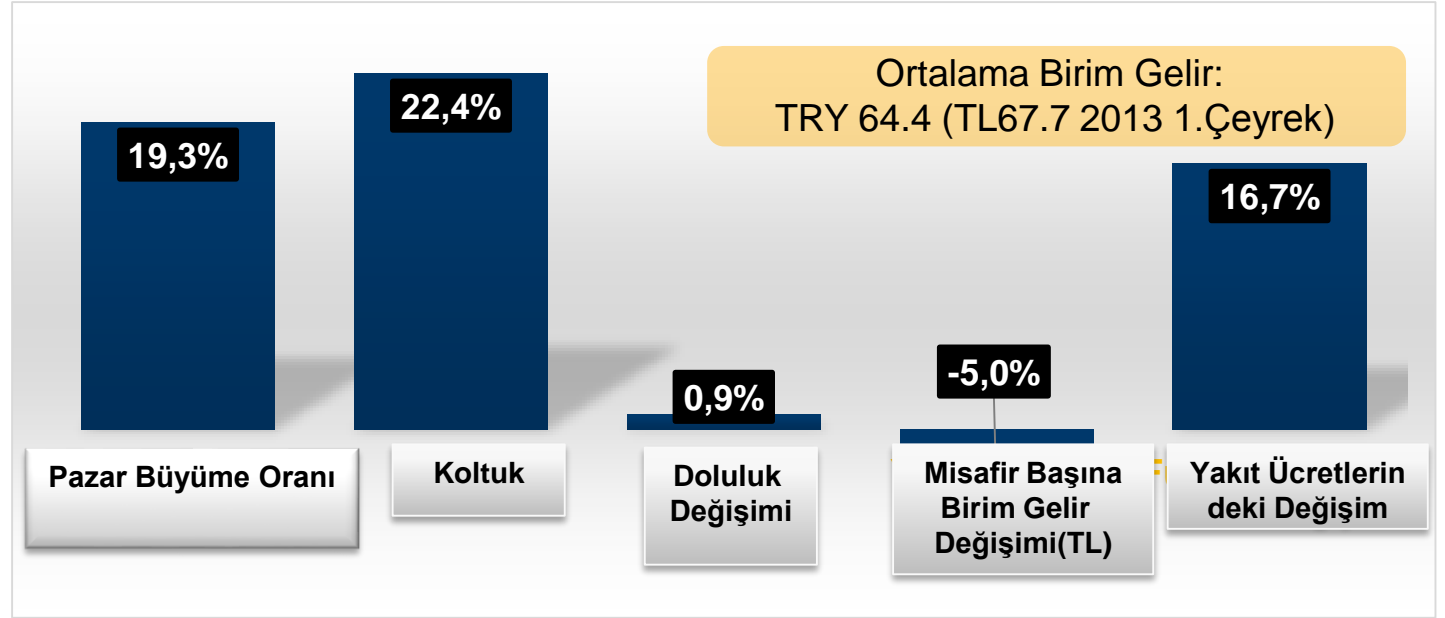
<u>Toplam</u>	<u>2014</u>	<u>2013</u>	<u>Değişim %</u>	
Misafir Sayısı (milyon)	4,08	3,25	25,4%	
Koltuk Sayısı (milyon)	5,18	4,15	24,7%	
Doluluk oranı (%)	78,7%	78,3%	0,4%	pp
Konma	27.880	22.239	25,4%	
Konma başına misafir	146	146	0,0%	
ASK (milyon)	4.807	3.743	28,4%	
Blok Saat	47.213	36.613	29,0%	
Ortalama günlük uçak kullanımı (Blok Saat)	10,9	10,9	0,0%	
Tarifeli yolcu seferleri sunulan destinasyon sayısı	80	70	14,3%	

(1) Charter operasyonel sonuęları dahildir.

# Büyüme Analizi – Ocak-Mart 2014



## İç Hatlar Delta Analizi



Ortalama Birim Gelir:  
EUR 48.8 ( EUR 58.6 2013 1.Çeyrek)



## Dış Hatlar Delta Analizi



# Yeni Uçuş Noktalarımız ve Frekans Artışlarımız



## Yeni Uçuş Noktalarımız- 2014 Yaz Dönemi

- ✓ Madrid, Frankfurt, Kuveyt (Mart)
- ✓ Charleroi (Nisan)
- ✓ Mineralnye Vody ( Mayıs)
- ✓ Prag, Cenova, Bahreyn ( Haziran)
- ✓ Hamburg ve Budapeste (Temmuz)

## Frekans Artışı- 2014 Yaz Dönemi

- ✓ Tel Aviv +3 frek
- ✓ Köln +2 frek
- ✓ Düsseldorf haftalık 19 frek.
- ✓ Krasnodar ilave 2 frek
- ✓ Sarajevo ilave 1 frek
- ✓ Viyena haftalık 11 frek
- ✓ Stuttgart haftalık 9 frek.
- ✓ Londra (STN) haftalık 16 frek.
- ✓ Barselona haftalık 9 frek

# Temel Performans Göstergeleri

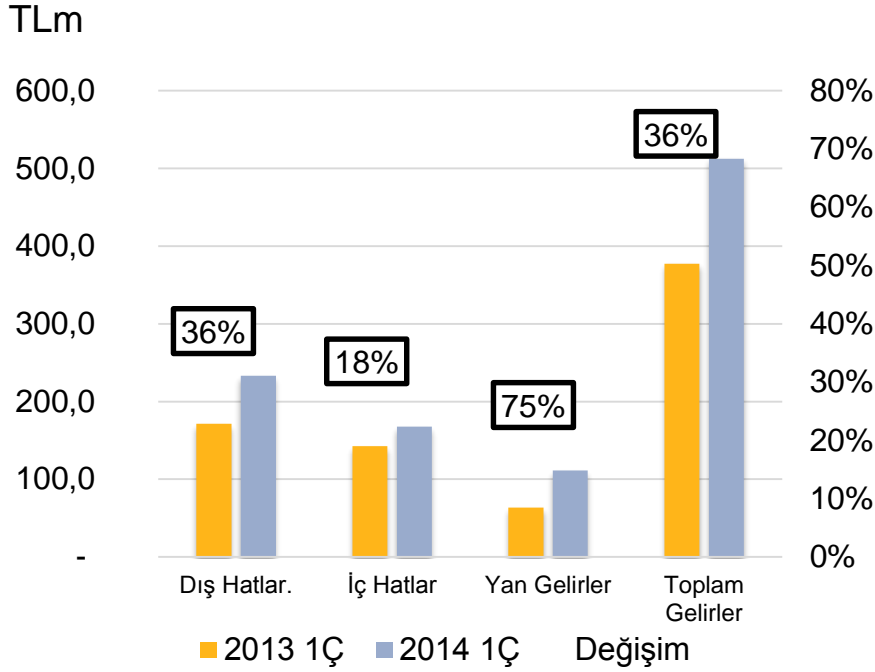


	Ocak-Mart'14	Ocak-Mart'13	Değişim
<b>Misafir (m)</b>	4.1	3.2	25%
<b>Doluluk Oranı (%)</b>	78.7	78.3	0.4%
<b>Koltuk(m)</b>	5.2	4.2	25%
<b>Ortalama Uçuş Uzunluğu (km)</b>	928	902	3 %
<b>Toplam Satış Gelirleri (TRYm)</b>	512.1	377.1	36 %
<b>Misafir Başına Yan Gelir (TRY)</b>	27.3	19.5	40%

# Finansal Performans – Satış Gelirleri



## Satış Gelirleri Gelişimi



## Notlar

- 2014 yılı Ocak-Mart döneminde Pegasus Satış Gelirleri 512mnTRY gerçekleşti.
- Toplam Gelirlerimiz geçen yılın aynı dönemine oranla yüzde 36 artış gösterdi.
- Kapasite artışına rağmen yüksek büyüme oranlarına ulaşıldı.

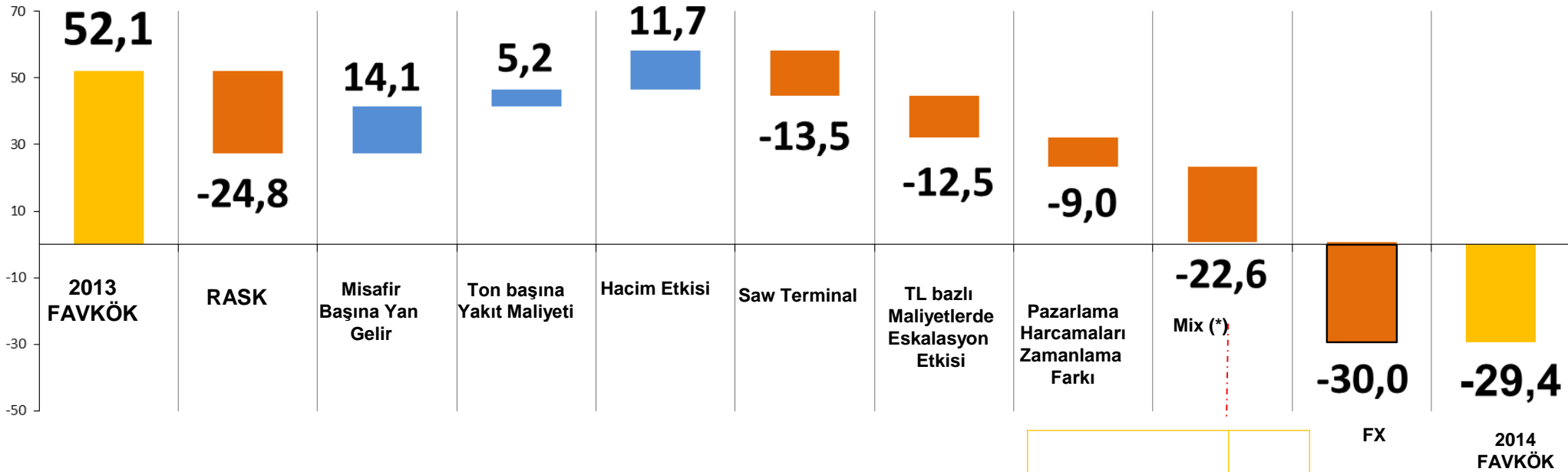
(1) Dış Hat gelirlerinin içine charter gelirleri dahil edilmiştir.  
(2) Toplam satış gelirleri kargo ve eğitim gelirlerini de içermektedir.



# FAVKÖK Analizi



Fig. 2: 2013-2014 FAVKÖK Köprüsü



Geciken Uçuşlar	-2,8
Konsolidasyon (Airmanas&Izair)	-3,7
Personel performans bonusu	-7,0
Motor bakım karşılıkları	-2,8
Filo sahiplik yapısı	-3,7
Diğer	-2,5

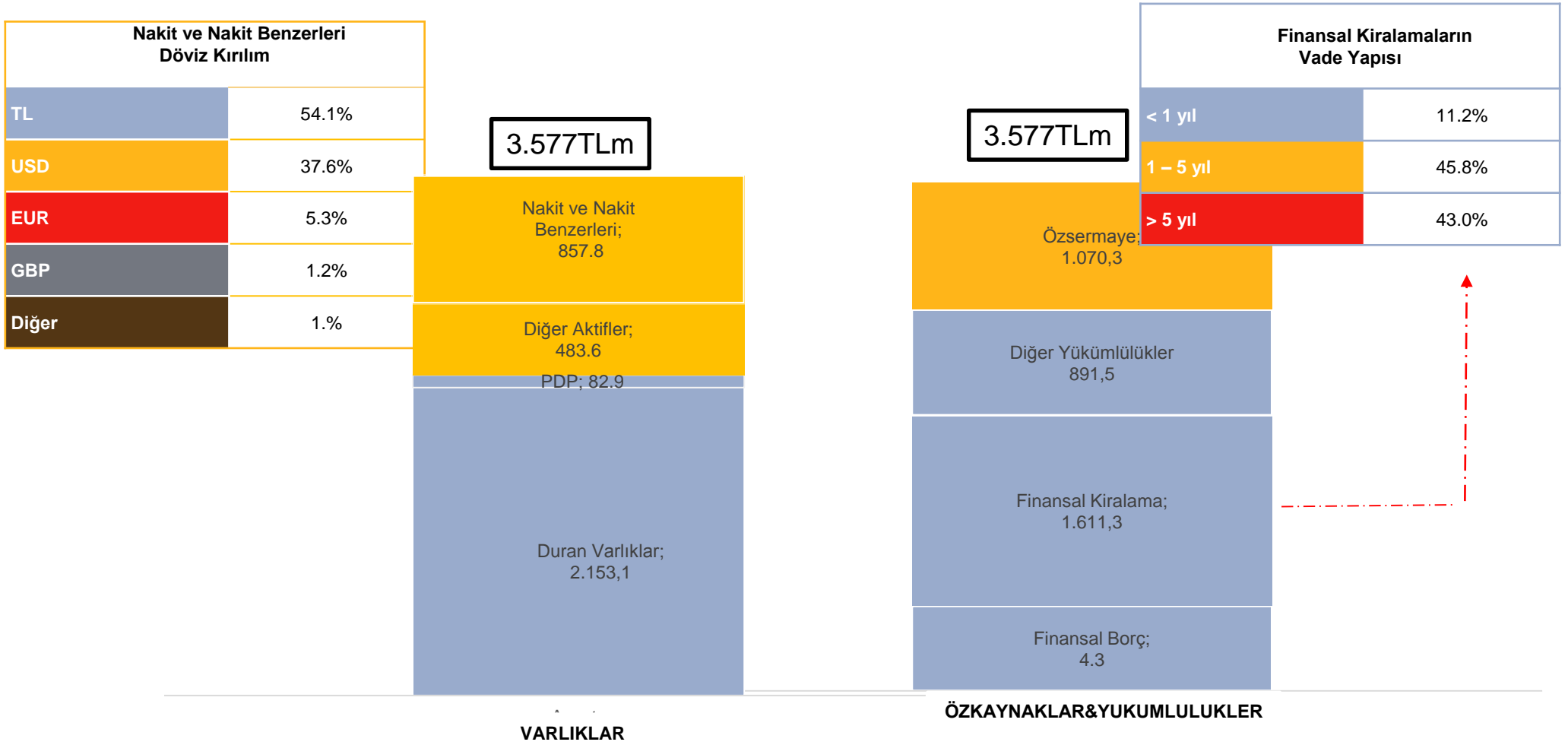
(\*) Mix etkisi :Izair ve Air Manas sabit maliyetlerinin, Motor bakım karşılıklarındaki değişim etkisi, filo sahiplik yapısı ve personel performans bonusu ve geciken uçuş maliyetlerindeki değişimlerin net etkisidir.

# Bilanço Analizi



Fig. 1: Bilanço Yapısı (31 Mart 2014)

(TL m)



# CASK (Yakıt Hariç) Analizi



Fig. 1: CASK(Yakıt Hariç) €c Köprüsü

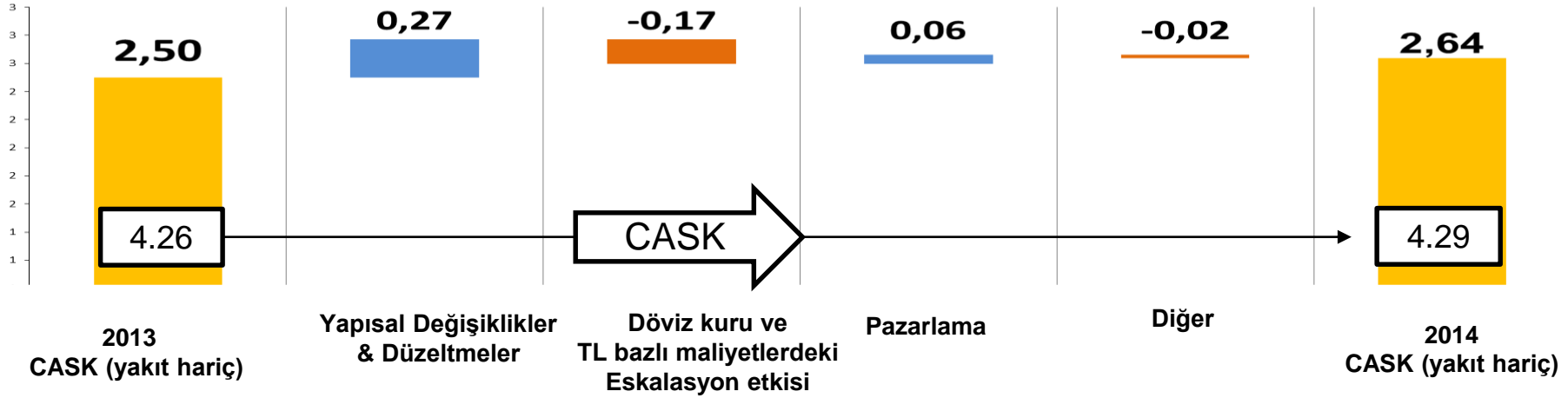


Fig. 2: CASK (yakıt hariç) Sezonallık ilişkisi

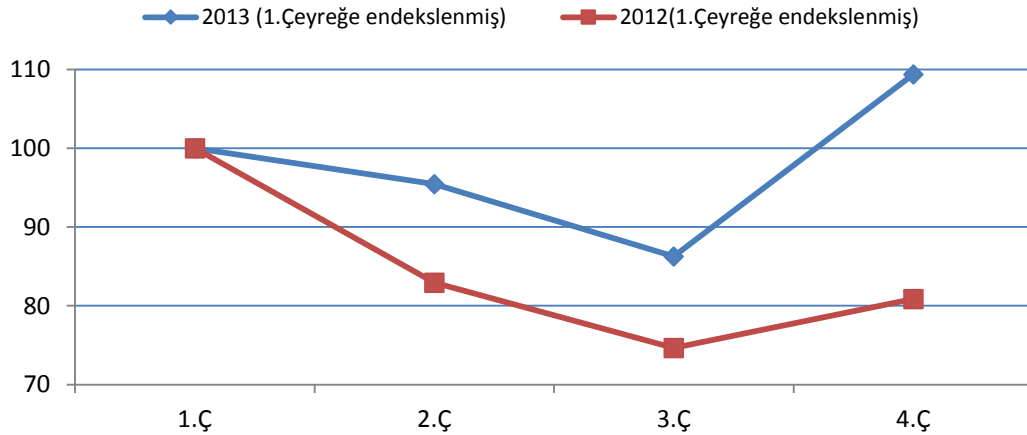
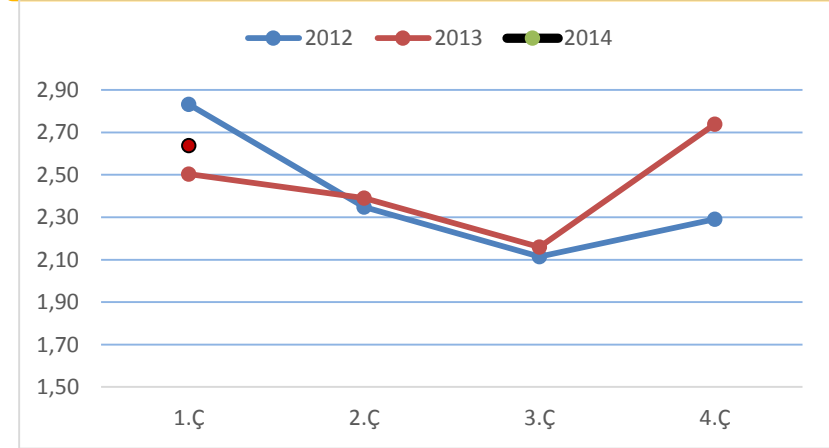


Fig. 3: Nominal Yakıt Harici CASK değerleri(€c)



# Bilanço Döviz Kuru Etkisi



## VARLIKLAR

### Parasal Aktifler

Nakit ve Nakit Benzerleri

Ticari Alacaklar

PDP

€  VS. TL, \$, £  
= FX Zararı @ P&L

FX Kar/(Zarar) :2014 1.Çeyrek (TL m): -45.5

### Parasal Olmayan Aktifler

Yatırımlar

Maddi Duran Varlıklar

Maddi olmayan duran varlıklar

€  VS. TL  
= FX Karı @ P&L

FX Kar/(Zarar) :2014 1.Çeyrek (TL m): 30.1

## YÜKÜMLÜLÜKLER VE ÖZKAYNAK

### Parasal Yükümlülükler

Banka Kredileri

Finansal Kiralama Yükümlüğü

Ticari Borçlar

€  VS. TL, \$, £  
= FX Karı @ P&L

FX Kar/(Zarar) :2014 1.Çeyrek (TL m): -4.2

### Parasal Olmayan Yükümlülükler ve Özkaynak

Özkaynak

Hisse Senedi ihraç pirim

Geçmiş Yıl Karları

€  VS. TL  
= FX Zararı @ P&L

FX Kar/(Zarar) :2014 1.Çeyrek (TL m): 27.4-

Net FX Kar/(Zarar) :2014 1.Çeyrek (TL m): -47.0

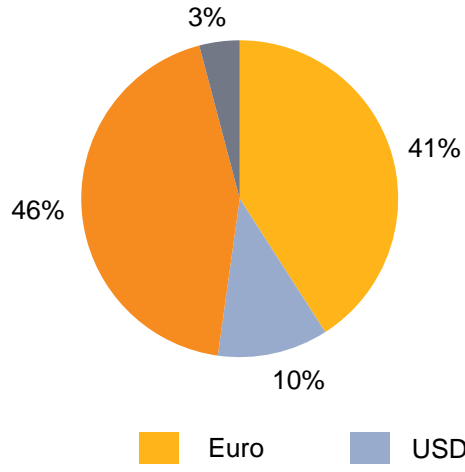
Not: €/TL kurları: 31/12/2013: 2.9365; 31/032014: 3.0072

# Yabancı Para Pozisyonu

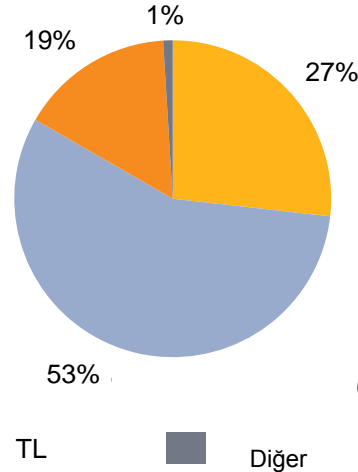


Fig. 1: Gelir Tablosu Döviz Profili (%)

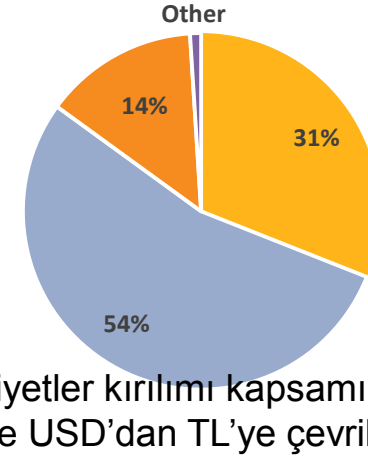
## Gelir Tablosu Kırılımı



## EBIT Bazlı Operasyonel Giderlerin Kırılımı



## Son Değişiklikler öncesi Operasyonel Giderlerin Kırılımı



Operasyonel Maliyetler kırılımı kapsamında 5% lik kısım Euro ve USD'dan TL'ye çevrilmiştir.

## Akaryakıt ve Döviz Kuru Risk Yönetimi

- 2014 yılı Amerikan doları ihtiyacımızın yüzde 86'si hedge edilmiştir. (2013: 96%)
- Riskten korunma oranları;
  - Yakıt – 2014: 48%; 2015: 13% / USD 928. 80 /beher ton - 2014
  - Amerikan Doları – 2014: 90%; 2015: 10% / EUR-USD : 1.3863

Fig. 2: Gelir Tablosu Duyarlılık Analizi (TLm)

2014Q1	EUR/TL	USD/TL	Fuel
Δ	+0.01	+0.01	+\$10
	EUR/TL	USD/TL	Fuel
<b>Satış Gelirleri</b>	0.7	0.2	-
<b>Operasyonel Maliyetler</b>	0.6	1.5	2.3
<b>EBIT</b>	0.1	-1.3	-2.3
<b>EBITDAR</b>	0.3	-1.1	-2.3

# FİLO GELİŞİMİ



Fig.1: Mevcut Filo

Filo	31 Mart 14	Sahip	Kira	Toplam
Boeing 737-800		27	20	47
Boeing 737-400		1	0	1
Airbus A320 CEO		0	4	4
<b>Toplam Filo</b>		<b>28</b>	<b>24</b>	<b>52</b>

Fig. 2: Filo sahiplik profili

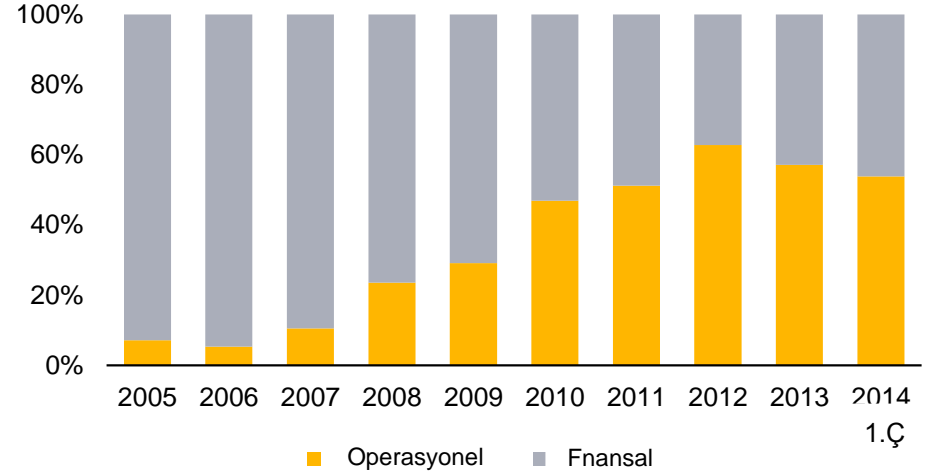


Fig. 3: Filo Genişleme

TOPLAM FİLO	2013	2014				2014	2015	2016
	Yıl Sonu	1.Ç	2.Ç	3.Ç*	4.Ç	Yıl Sonu	Yıl Sonu	Yıl Sonu
Sahip	1	1	1	1	1	1	1	1
Finansal Kiralama	27	27	27	27	27	27	27	34
Operasyonel Kiralama	15	18	20	20	20	20	21	21
Wet Lease	6	6	6	6	6	6	6	6
<b>TOPLAM FİLO</b>	<b>49</b>	<b>52</b>	<b>54</b>	<b>54</b>	<b>54</b>	<b>54</b>	<b>55</b>	<b>62</b>

(\*) 2014 3.Çeyreğinde teslim edilecek 1 operasyonel kiralama uçağı dahildir.



# Görünüm ve Trendler<sup>1</sup>



## Trafik ve Pazar Büyümesi

- Türkiye havacılık sektöründe yolcu sayısındaki büyümenin devam edeceği öngörülmektedir.
  - 2014'te toplam yolcu sayısı büyümesinin yaklaşık 20% ulaşması beklenmektedir.
- DHMI Türkiye'deki yolcu sayısının 2011-2015 yılları arasında 10% ile BYBO artmasını öngörmektedir

## Kapasite Artışı

- Önümüzdeki üç yıl boyunca uçuş ağında her yıl 20% seviyelerinde ASK artışı planlanmaktadır.
- Uçak başına günlük ortalama blok saatte 2013 ile benzer performans beklenmektedir

## Doluluk Oranları

- Doluluk oranlarındaki mevcut olumlu trendin 2014 yılı genelinde devam etmesi planlanmaktadır. 2014 yılında da 2013 yılı ile benzer bir performans sergilemesi beklenmektedir.
  - Kısa-Orta vadede doluluk oranının 82% üzerine çıkması hedeflenmektedir

## RASK /Birim Gelir

- Birim gelirleri üzerindeki baskının doluluk oranları ile dengelenmesi planlanmakta olup, yıl sonu için sabit RASK değeri beklenmektedir.

## Misafir Başına Yan Gelir

- Önümüzdeki üç yılda yolcu başına yan gelirin €10-12 yükseltilmesi hedeflenmektedir.

## Operasyonel Maliyetler (CASK)

- Yakın gelecekte sabit seyredeceği beklenmektedir.

## 2014 EBITDAR marjı

- 2014 yılı mali sonuçları kapsamında 17-19% EBITDAR marjı hedeflenmektedir.

## Yatırım Harcamaları ve Nakit Akışı

- Uçaklar harici düşük bir yatırım harcaması planlanmaktadır.

1. Trend ve Hedefler bazı risk ve belirsizlikleri içermekte ve sonuçlar beklentilerden farklı gerçekleşebilmektedir. Lütfen sunumun 16.ve 17. sayfasındaki Önemli Not'a bakınız

# Önemli Not 1/2



İşbu sunum içerisindeki bilgiler, Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş. (“**Şirket**” veya “**Pegasus**”) tarafından, Şirket paylarının halka arzı (“**Halka Arz**”) ve Şirket’in İstanbul Menkul Kıymetler Borsası’nda (“**Borsa**”) işlem görme hedefleri ile ilgili olarak yapılacak bir sunumda kullanılmak üzere hazırlanmıştır. İşbu sunum ve içeriğinin kesin suretle gizli tutulması gerekmekte olup katılımcı bazında bilgi amaçlı kullanılmalıdır. İşbu sunum herhangi bir formda çoğaltılamaz, (aşağıda tanımlandığı şekli ile ilgili Kişi olsun veya olmasın) herhangi bir kişiye dağıtım yapılamaz veya kısmen ya da tamamen herhangi bir amaç için yayınlanamaz. Bu sınırlama ve aşağıda bahsedilen diğer sınırlamalara uyulmaması, ilgili menkul kıymetler mevzuatına aykırılık teşkil edecektir.

İşbu sunum, kısmen veya tamamen, Şirket’in herhangi bir menkul kıymetine ilişkin bir satış teklifi veya diğer bir arza veya iştirak taahhüdüne veya devralmaya ilişkin olarak teklif ya da davet veya bir yatırım yapılmasına ilişkin bir teşvik teşkil etmemektedir. İşbu sunumun hiçbir bölümü ve de bunun dağıtılmış olması durumu, herhangi bir sözleşmenin, taahhüdün veya yatırım kararının temelini oluşturamaz ve de bu kapsamda dikkate alınmaz. Halka arz edilmiş payların her şekilde satın alınması kararı, yatırımcılar için hazırlanan ve Halka Arz ile ilgili olarak Türkiye Cumhuriyeti sınırları dahilinde yayımlanacak olan izahnamedeki (“**İzahname**”) bilgiler baz alınarak verilmelidir. İzahname’nin bir kopyası, ilanı takiben, Şirket’in merkezinde incelemeye hazır bulundurulacak olup Kamuyu Aydınlatma Platformu ([www.kap.gov.tr](http://www.kap.gov.tr)) ve Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.’nin web sitesinde ([www.flypgs.com](http://www.flypgs.com)) yayımlanacaktır.

İşbu sunum, yalnızca Şirket’in sorumluluğu altındadır. Bu sunum içeriğindeki bilgilerin geniş kapsamlı olması amaçlanmadığı gibi, bu bilgiler bağımsız olarak da doğrulanmamıştır. Sunumda kullanılan bilgiler tartışma amaçlı olup, sunumda Şirket’i veya onun faaliyetlerini, finansal durumunu veya gelecek performansını değerlendirebilmek adına gerekli tüm bilgilerin kullanılması amaçlanmamıştır. Bu belge kapsamındaki bilgi ve görüşler, sunum tarihi itibarıyla temin edilmiş olup, bunlardaki değişiklikler bildirimine konu edilmeyeceklerdir. Bilgilerden bir kısmı taslak niteliğinde olup nihai halleri Sermaye Piyasası Kurulu’nun (“**SPK**”) onayını takiben ilan edilecek izahname’de yer alacaktır. Şirket, İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş. (“**İş Yatırım**”) ya da bunların ilgili şirketleri, danışmanları veya temsilcileri tarafından bu sunumda yer alan bilgi veya görüşlerin yeterliliği, doğruluğu ve tamlığı (veya herhangi bir bilginin bu sunuma girilmesinin ihmal edilip edilmediği) konusunda açık veya zımnî herhangi bir beyan veya taahhütte bulunulmamış ve bulunulmayacak olup, böyle bir varsayımda da bulunulmamalıdır. Mevzuatın izin verdiği ölçüde Şirket, İş Yatırım ve bunların ilgili yönetim kurulu üyeleri, çalışanları, ilişkili şirketleri, danışmanları veya temsilcileri, bu sunum veya içeriğinin kullanılmasından, ya da bu sunum ile ilgili olarak başka bir şekilde ortaya çıkan, doğrudan veya dolaylı olarak doğan hiçbir zarardan dolayı hiçbir sorumluluğu (ihmal veya başka bir şekilde) kabul etmemektedirler.

İşbu sunumda yer alan endüstri, pazar ve rekabet ortamı verileri mümkün olduğunca resmi veya üçüncü kişi konumundaki kaynaklardan sağlanmıştır. Üçüncü kişi konumundaki sektör yayınları, çalışmaları ve araştırmaları genellikle, söz konusu kaynaklarda yer alan verilerin güvenilir olduğu düşünülen kaynaklardan temin edildiğini, ancak bu verilerin doğruluğu veya tamlığı hususunda herhangi bir garantinin söz konusu olmadığını belirtmektedirler. Şirket, her bir yayının, çalışmanın ve araştırmanın güvenilir kaynaklar tarafından hazırlandığına inanıyor olsa da, söz konusu bilgilerin doğruluğunu bağımsız olarak teyit etmemiştir. Buna ek olarak, bu sunumdaki belli endüstri, pazar ve rekabet ortamı verileri Şirket’in faaliyet gösterdiği pazarlarda Şirket yönetiminin bilgi ve tecrübesi temelinde Şirket’in kendi iç araştırma ve tahminlerine dayanmaktadır. Şirket, bu araştırma ve tahminlerin uygun ve güvenilir olduğuna inanmakla birlikte, bu araştırma ve tahminler ve bunlara ilişkin temel metodolojiler ile varsayımlar herhangi bir bağımsız kaynak tarafından doğruluk ve tamlıkları bakımından tasdik edilmemişlerdir ve bunlardaki değişiklikler bildirimine konu edilmeyecektir. Dolayısıyla, bu sunumda yer alan hiçbir endüstri, pazar veya rekabet ortamı verisine gereğinden fazla anlam yüklenmemelidir. Bu sunum veya sunuma ilişkin dağıtılan herhangi bir materyal, götürülmesi, dağıtılması, yayımlanması, varlığı veya kullanımını yasa dışı olan veya kayıt veya lisanslama işlemi gerektiren yargı alanlarının vatandaşı veya mukimi olan herhangi bir gerçek veya tüzel kişiye götürülemez, dağıtılamaz ve iletilemez.

Hisseler, 1933 tarihli Değişik Birleşik Devletler Menkul Kıymetler Kanunu (“**Menkul Kıymetler Kanunu**”) uyarınca veya herhangi bir Birleşik Devletler eyaletinin, bölgesinin veya diğer bir yargı alanının (Columbia Bölgesi dahil) mevzuatı kapsamında kayda alınmamıştır ve alınmayacaktır ve de Birleşik Devletler sınırlarında kayda alınmaksızın, Menkul Kıymetler Kanunu veya herhangi bir Birleşik Devletler eyaletinin, bölgesinin veya diğer bir yargı alanının mevzuatının kayda alınma şartlarından doğan bir istisnaya tabi olarak veya bu şartlara tabi olmayan bir işlem kapsamında arz edilmeyecek veya satılmayacaktır. Pegasus, halka arza konu menkul kıymetlerin hiçbir kısmını Birleşik Devletler’de kaydetmemiştir veya kaydetmemeyi veya Birleşik Devletler’de herhangi bir menkul kıymet halka arzı gerçekleştirmeyi düşünmemektedir.

Bu sunum veya herhangi bir kısmı Avustralya, Kanada, Japonya veya Suudi Arabistan’da veya bu ülkelere veya bunların herhangi bir mukimine yönelik olarak doğrudan veya dolaylı olarak iletilemez veya dağıtılamaz. Bu sınırlamalara aykırılık, Avustralya, Kanada, Japonya veya Suudi Arabistan menkul kıymetler mevzuatı hükümlerine aykırılık teşkil edebilecektir. Hisseler, Avustralya, Kanada, Japonya veya Suudi Arabistan menkul kıymetler mevzuatı uyarınca kayda alınmamıştır ve alınmayacaktır ve de belirli istisnalara tabi olarak, Avustralya, Kanada, Japonya veya Suudi Arabistan’da arz edilmeyecek veya satılmayacaktır.

İşbu sunumun ve planlanan Halka Arz ve Borsa’da işlem görmeye ilişkin diğer bilgilerin arzı ve dağıtımı, belirli yargı alanlarında kanunen kısıtlanmış olabilir. İşbu sunumu veya burada atıfta bulunulan herhangi bir belgeyi veya bilgiyi elde eden kişiler işbu kısıtlamalardan haberdar olmalı ve bu kısıtlamaları göz önünde bulundurmalıdır. Bu kısıtlamalara uyulmaması, bahsi geçen yargı alanlarındaki menkul kıymetler kanunlarının ihlali sonucunu doğurabilir.

# Önemli Not 2/2



İşbu sunum yalnızca kendisi ile yasal olarak iletişime geçilebilecek kişiler kapsamındaki sınırlı sayıdaki davetli (“İlgili Kişi”) için yapılmış olup, bu davetlileri hedeflemektedir. Bu sunumdaki hiçbir bilgi, yatırım tavsiyesi içermemekte olup, burada yer alan herhangi bir tavsiye, yatırım amaçları, finansal durum veya belirli alıcıların belirli ihtiyaçları değerlendirmesi baz alınarak oluşturulmamıştır. İlgili Kişiler dışındaki kişiler, işbu sunum veya içeriğine dayanmamalı veya bunlara göre hareket etmemeli ve de bunları Şirket’e derhal iade etmelidir. İşbu iletişimin ilgilendirdiği herhangi bir yatırım veya yatırım faaliyeti, yalnızca İlgili Kişilere uygundur ve yalnızca İlgili Kişiler tarafından iştigal edilebilir.

İşbu sunum “ileriye dönük ifadeler” içermektedir. Bu ifadeler “öngörmek”, “olacak”, “inanmak”, “amaçlamak”, “tahmin etmek”, “beklemek” ve benzeri terimler içermektedir. Geçmişe dönük bilgiler dışındaki, Şirket’in finansal konumu, beklentileri, büyümesi, iş stratejisi, planları ve yönetimin gelecekteki operasyonlar ile ilgili hedefleri (yeni rotalar, uçak sayısı, hazır finansman bulundurulması, müşteri teklifleri, yolcu ve faydalanma istatistikleri ve Şirket’in ürün ve hizmetleriyle ilgili hedefler de dâhil olmak üzere) de dâhil olmak üzere ancak bunlar ile sınırlı olmaksızın, ilgili tüm ifadeler ileriye dönük ifadedir. İşbu ifadeler, İzahname’de belirtilen ve Şirket’in gerçek sonuçlarının, performansının veya başarılarının, bu ileriye dönük ifadelerde belirtilen veya ima edilen sonuç, performans veya başarılarından esaslı derecede farklı olmasına sebep olacak riskler ve belirsizlikler de dahil, ancak bunlarla sınırlı olmamak kaydıyla, bilinen ve bilinmeyen riskleri, belirsizlikleri ve diğer önemli faktörleri de içerir. İşbu ifadeler, Şirket’in mevcut ve ileriye dönük iş stratejilerine ve Şirket’in ileride faaliyet göstereceği iş çevresine ilişkin çok sayıda varsayıma dayanmaktadır. Bu ileriye yönelik ifadeler, yalnızca işbu sunumun yapıldığı tarihi itibarıyla dikkate alınmalıdır. Şirket, ileriye dönük ifadelerin Şirket’in gelecekteki performansına bir garanti teşkil etmediğini ve Şirket’in asıl finansal konumu, beklentileri, büyümesi, iş stratejisi, planları ve gelecekteki operasyonlara ilişkin yönetimin hedeflerinin, işbu sunumda yer alan ileriye dönük ifadelerde belirtilen veya açıklananlar ile esaslı olarak farklılık gösterebileceği hususunda bu sunumun muhataplarını uyarılmaktadır. Bunlara ek olarak, Şirket’in finansal konumu, beklentileri, büyümesi, iş stratejisi, planları ve yönetimin gelecekteki operasyonlar ile ilgili hedefleri, sunumda yer alan ileriye dönük ifadeler ile tutarlı dahi olsa, bu sonuçlar veya gelişmeler gelecekteki herhangi bir dönemde elde edilecek sonuçlar veya gelişmeler için bir gösterge teşkil etmez. Şirket, beklentilerinde meydana gelen değişikliklerin yansıtılması amacıyla veya sunum tarihinden itibaren gerçekleşecek bir olay veya meydana gelecek şartlar veya koşullar sebebiyle, işbu sunumda yer alan herhangi bir ileriye dönük ifadeyi inceleme veya teyit etme veya bu ifadelerle ilişkin güncellemeleri veya tadilleri kamuya açıklamayı taahhüt etmemekte olup, böyle bir yükümlülüğü açıkça reddetmektedir.

İşbu sunumun tarihi itibarıyla İzahname henüz 6362 sayılı Sermaye Piyasası Kanunu uyarınca onaylanmamıştır. İzahname veya Halka Arz, Türkiye Cumhuriyeti dışındaki herhangi bir yetkili makam tarafından onaylanmamış; bu makamlara bildirilmemiş veya bu makamlar tahtında kayda alınmamıştır (halka arz edilecek veya borsa kotuna alınacak menkul kıymetler için yayınlanacak prospektüslere ilişkin tadil edilmiş hali ile Avrupa Parlamentosu ve Konseyinin 4 Kasım 2003 tarih ve 2003/71/EC sayılı Direktifi çerçevesinde herhangi bir Avrupa Ekonomik Alanı üyesi ülke dahil). Halka arzın veya satışın hukuken başka hiçbir ek gereksinimin karşılanmasına gerek olmaksızın yapılabileceği bölgeler dışında, halka arz edilen paylar Türkiye Cumhuriyeti sınırları dışında halka arz edilemez veya satılamaz.

İşbu sunum, tadil edilmiş hali ile 2003/71/EC sayılı Direktifin (herhangi bir Üye Devlet’teki ilgili uygulama tedbirleri ile birlikte “Prospektüs Direktifi”) uygulandığı herhangi bir Avrupa Ekonomik Alanı Üye Devlet’inde Prospektüs Direktifi kapsamında bir Prospektüs teşkil etmez.

İş Yatırım, münhasıran Şirket ve Esas Holding A.Ş. adına hareket etmekte olup Halka Arz ile bağlantısı bulunan başka kimse adına hareket etmemektedir ve Şirket ile Esas Holding A.Ş. dışında hiç kimseye karşı ilgili müvekkillerine sundukları korumadan veya Halka Arz’a ilişkin verdiği tavsiyelerden dolayı sorumlu tutulamaz.

İşbu sunuma katılarak veya sunum sayfalarını okuyarak, yukarıda yer alan kısıtlama ve sınırlamaları kabul ettiğinizi, ve özellikle: (i) yukarıda yer verilen yasal uyarıyı okuduğunuzu ve sunumu ve içeriğini gizli tutma yükümlülüğü de dahil olmak üzere ancak bununla sınırlı olmamak kaydıyla yasal uyarının içeriğine riayet edeceğinizi, (ii) (yukarıda tanımlandığı şekliyle) İlgili Kişi olduğunuzu, (iii) Şirket’e, işine, finansal konumuna ve gelecekteki performansına ilişkin değerlendirmelerinizden yalnızca sizin sorumlu olacağınızı ve herhangi bir yatırım kararını yalnızca SPK tarafından onaylanmış İzahname’ye dayanarak yapacağınızı beyan, tekeffül ve taahhüt edersiniz.

# Tanımlar



Sunumdaki bütün gelir, CASK, yakıt dışı CASK, FAVKÖK ve FAVKÖK Marj değerleri Pegasus operasyonel verileridir. Bu değerler IZair ile AirBerlin Türkiye markası altında Antalya ve Almanya'nın çeşitli şehirleri arasında yapılan split charter uçuşlarını (1 Kasım 2011'de başlamıştır) içermemektedir.

- “ASK”: Arz edilen koltuk kilometre anlamındadır ve belirli bir dönem içinde yolculara arz edilen koltukların sayısı ile bu koltukların uçtuğu kilometre sayısının çarpımı sonucu bulunan rakama eşittir;
- “ASL”: Arz edilen koltuk kilometrelerinin (ASK) kapasiteye bölünmesi yoluyla hesaplanan, kilometre cinsinden ortalama uçuş mesafesi anlamındadır;
- “Blok saat”: Bir uçağın kalktığı andan indiği ana kadar geçen süre anlamında olup taksi süresini de kapsamaktadır;
- “BYBO “: Bileşik Yıllık Büyüme Oranı
- “CASK”: Arz edilen koltuk kilometre başına gider anlamında olup, Pegasus Operasyonel Hizmet Bedeli, genel yönetim giderleri ve satış, pazarlama ve dağıtım giderlerinin toplamının arz edilen koltuk kilometreye (ASK) bölünmesi suretiyle hesaplanmaktadır;
- “CASK (yakıt hariç)”: Jet yakıtı giderleri hariç CASK değerinin arz edilen koltuk kilometreye (ASK) bölünmesi suretiyle hesaplanmaktadır;
- “Charter uçuşlar”: Tur operatörü gibi belirli bir müşteri ile bir uçağın kapasitesinin kullanılması için yapılan anlaşma çerçevesinde (normal tarifelerin dışında) gerçekleştirilen uçuşlar;
- “Doluluk oranı”: Belirli bir dönem içinde taşınan yolcu sayısının koltuk toplamına bölümüyle elde edilen orandır;
- “FAVKÖK”: Faiz, İştirak kar/zararı, Amortisman, Vergi, Faaliyet kiralaması giderleri Öncesi Kar anlamındadır;
- “Günlük konma”: Bir uçağın ortalama günlük konma sayısı anlamında olup, toplam konma sayısının, uçağın çalıştırıldığı gün sayısına bölünmesi suretiyle hesaplanır;
- “Kapasite”: Herhangi bir zamanda toplam arz edilen koltuk sayısı anlamındadır;
- “Kod paylaşımı” : İki havayolu şirketinin uçuş programlarının koordine edilerek uçuş ağlarının birleştirilmesidir;
- “Koltuk kapasitesi”: Bir uçakta taşınabilecek toplam yolcu sayısı anlamındadır;
- “Konma”: Kalkış anından bir sonraki inişine kadar bir uçağın faaliyeti anlamındadır;
- “JAR”: Joint Aviation Requirements kısaltmasıdır;
- “Noktadan noktaya uçuş”: Bir yolcuyu başlangıç noktasından itibaren aktarma yapmaksızın diğer destinasyona taşıyan uçuş anlamındadır;
- “Ortalama uçak kullanımı”: Ortalama blok saat şeklinde ölçülmektedir;
- “RASK”: Arz edilen koltuk kilometre (ASK) başına gelir anlamındadır;
- “Satın Alma Hakkı Devri”: Uçak satın alma haklarının ilk olarak bir kiralama şirketine transfer edilmesi ve ardından bu kiralama şirketi ile bir operasyonel kiralama anlaşması imzalanarak devredilen haklara istinaden kiralama şirketinin satın aldığı uçakların kiralanması anlamındadır.
- “Split charter uçuşları”: Bir tur operatörünün bir charter uçuşunda uçağın kapasitesinin tamamını taahhüt etmek yerine belirli sayıda koltuk satın almasını ve uçuşun koltuk kapasitesinin çeşitli tur operatörlerine kısmen satılmasını kapsayan bir düzenleme anlamındadır. Standart charter uçuşların aksine split charter uçuşlarda uçağın doldurulmasından tur operatörleri değil, nihai olarak havayolu taşıyıcıları sorumludur;
- “Ücretli yolcu”: Bir havayolu taşıyıcısının taşımak için ücret aldığı yolcu anlamındadır;
- “Wet lease”: Bir havayolu şirketinin (kiralayan) bir uçağı, uçak mürettebatının tamamını, bakım ve sigorta hizmetlerini (ACMI) diğer bir havayolu taşıyıcısının (kiracıya) kullanımına sunmasını ve kiracının uçağın çalıştırıldığı saatler için kiralayana ödeme yapmasını kapsayan bir düzenleme anlamındadır. Wet lease kullanımlarda kiracı yakıt, havaalanı ücretleri ve diğer harç, vergi ve benzeri giderleri karşılamakla sorumludur. Uçuş, kiracının uçuş numarası kullanılarak yapılır;
- “Yolcu başına gelir”: Herhangi bir dönemde elde edilen toplam gelirin yolcu sayısına bölünmesi suretiyle hesaplanır;
- “Zamanında kalkış”: Kalkış zamanından itibaren 15 dakika içinde uçağın kapısı kapanacak şekilde tarifeli bir uçuşun gerçekleşmesi anlamındadır.