



PEGASUS HAVA YOLLARI OCAK – HAZİRAN 2014 YATIRIMCI VE ANALİST SUNUMU

Genel Bakış



■ Pegasus'un filosunda 54 uçak olup Ağustos 2014 itibariyle yaş ortalaması 4.5'dir.

■ %28 iç hat Pazar payı ile pazarın önemli oyuncularındandır.

■ Hızlı büyüyen network

■ 35 ülkede 84 noktaya uçmaktadır.

■ Zamanında kalkış oranı 87.07%

■ Büyüyen ve çeşitlenen yan gelirler

■ Ana Merkez Sabiha Gökçen Havalimanı

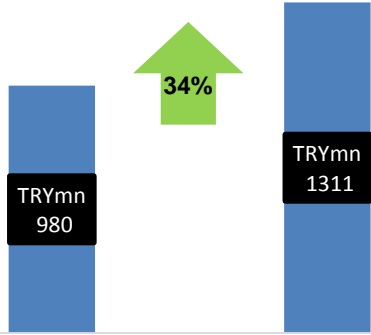
■ 100km'lik alanda yaşayan yaklaşık 18 milyon insan ile Avrupa'nın en yüksek yolcu potansiyeline sahip havalimanı



Karşılaştırmalı Genel Değerlendirme



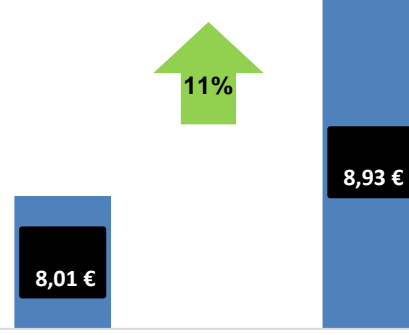
Operasyonel Gelir(*)



2013 Ocak-Haziran

2014 Ocak-Haziran

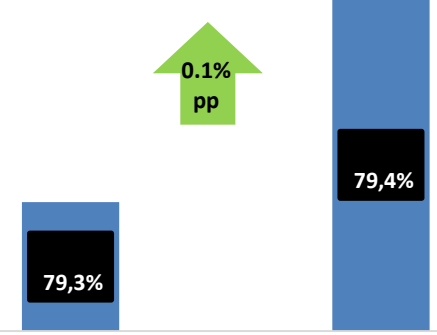
Misafir Başına Yan Gelir (€cent)



2013 Ocak-Haziran

2014 Ocak-Haziran

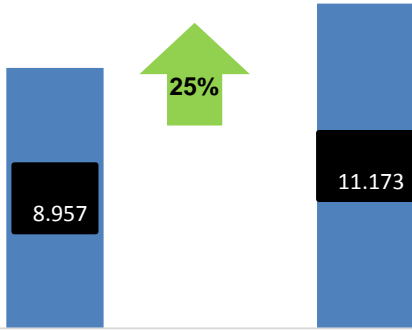
Doluluk Oranı %



2013 Ocak-Haziran

2014 Ocak-Haziran

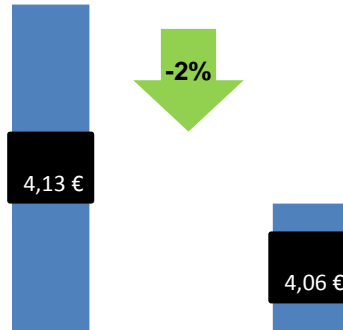
Arzedilen Koltuk KM (mn)



2013 Ocak-Haziran

2014 Ocak-Haziran

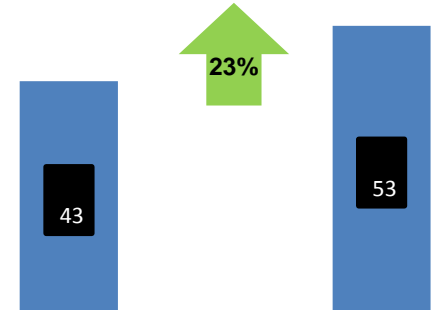
Arzedilen Koltuk Km Başına Maliyet CASK €cent



2013 Ocak-Haziran

2014 Ocak-Haziran

Filo



2013 Ocak-Haziran

2014 Ocak-Haziran

(*) AirBerlin Turkey Operasyonu cirosu dahil edilmemiştir.

Operasyonel Performans



Pegasus Hava Taşımacılığı A.ř. Ocak - Haziran Dönemi Trafik Sonuçları

<u>İç Hat</u>	<u>2014</u>	<u>2013</u>	<u>Değişim %</u>	
Misafir Sayısı (milyon)	5,74	4,72	21,5%	
Koltuk Sayısı (milyon)	7,00	5,82	20,3%	
Doluluk oranı (%)	82,0%	81,2%	0,8%	pp
Konma	37.378	30.938	20,8%	
Konma başına misafir	154	153	0,6%	
ASK (milyon)	4.085	3.326	22,8%	

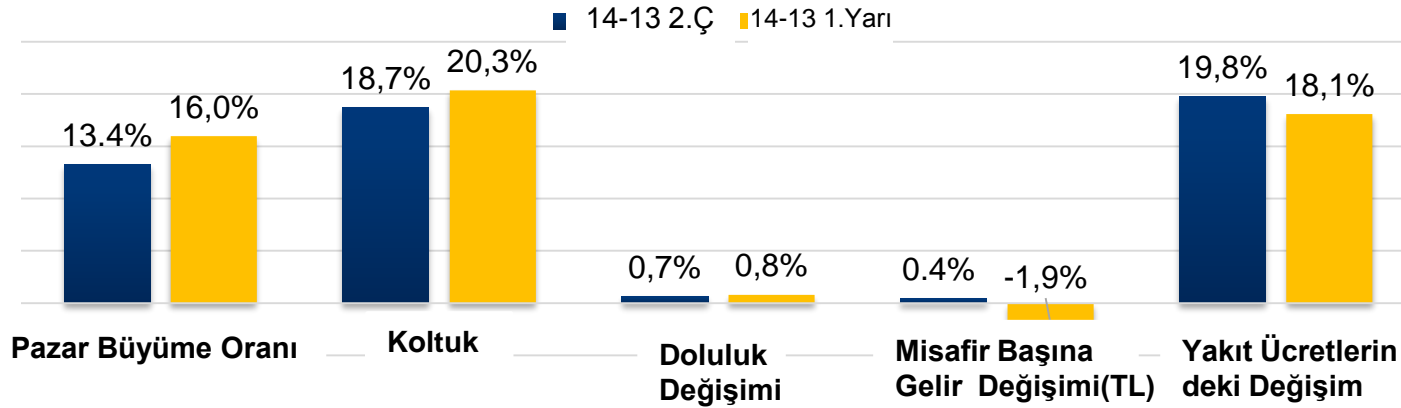
<u>Dış Hat (1)</u>	<u>2014</u>	<u>2013</u>	<u>Değişim %</u>	
Misafir Sayısı (milyon)	3,50	2,83	24,0%	
Koltuk Sayısı (milyon)	4,65	3,71	25,3%	
Doluluk oranı (%)	75,4%	76,2%	-0,8%	pp
Konma	25.398	20.276	25,3%	
Konma başına misafir	138	139	-1,0%	
ASK (milyon)	7.089	5.631	25,9%	

<u>Toplam</u>	<u>2014</u>	<u>2013</u>	<u>Değişim %</u>	
Misafir Sayısı (milyon)	9,24	7,55	22,4%	
Koltuk Sayısı (milyon)	11,64	9,52	22,3%	
Doluluk oranı (%)	79,4%	79,3%	0,1%	pp
Konma	62.776	51.214	22,6%	
Konma başına misafir	147	147	-0,1%	
ASK (milyon)	11.173	8.957	24,7%	
Blok Saat	108.978	86.149	26,5%	
Ortalama günlük uçak kullanımı (Blok Saat)	12,1	12,1	0,6%	
Tarifeli yolcu seferleri sunulan destinasyon sayısı	84	71	18,3%	

(1) Charter operasyonel sonuçları dahildir.



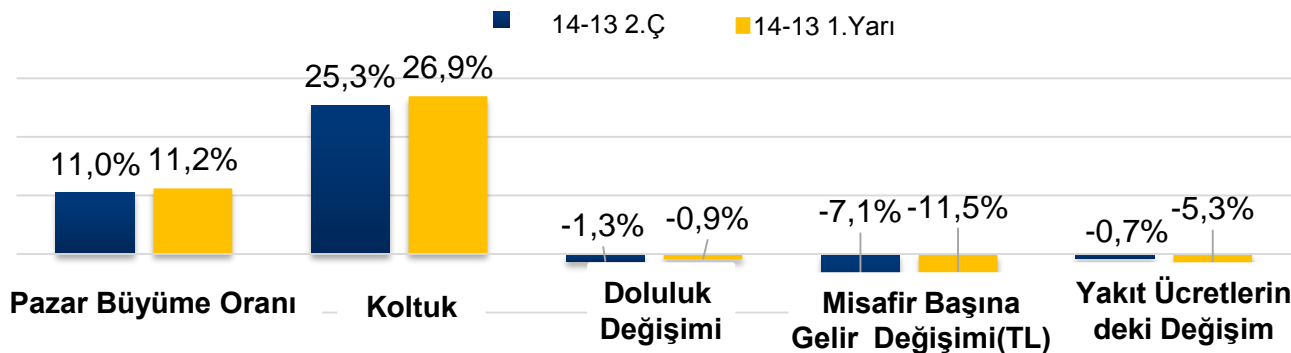
Büyüme Analizi – İç Hatlar



Misafir Başına Gelir İç Hatlar

2013 2.Ç	80,3 TL
2014 2.Ç	80,6 TL
2013 1Y	74,6 TL
2014 1Y	73,2 TL

Büyüme Analizi- Dış Hatlar



Misafir Başına Gelir Dış Hatlar

2013 2Ç	€ 70,07
2014 2Ç	€ 65,10
2013 1Y	€ 65,37
2014 1Y	€ 57,86

Yakıt Ücreti CIF NWE - Ortalama

2013 2Ç	€ 713
2014 2Ç	€ 707
2013 1Y	€ 750
2014 1Y	€ 710

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)

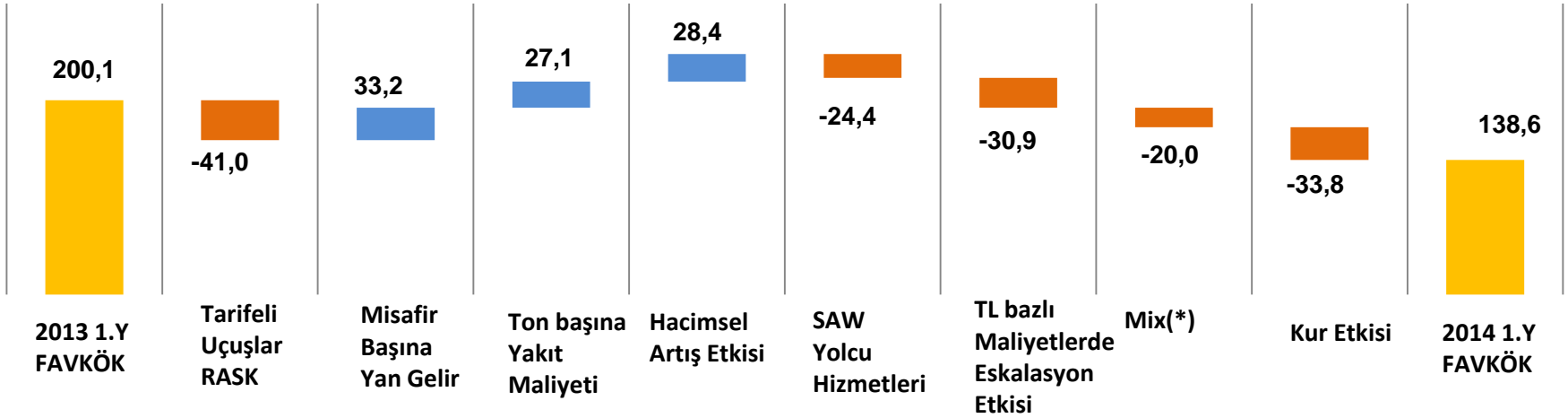
Frekans Artışı- 2014 Yaz Dönemi

- ✓ Tel Aviv
- ✓ Köln
- ✓ Kopenhag
- ✓ Düsseldorf (+ 3 frek)
- ✓ Bologna (+3 frek)
- ✓ Krasnodar (+ 2 frek)
- ✓ Katar (+ 2 frek)
- ✓ Stuttgart (+2 frek)
- ✓ Basel (+ 3 frek)
- ✓ Barcelona (+ 2 frek)
- ✓ Londra 16 (+ 2 frek)
- ✓ Tibilis (+2 frek)
- ✓ Ve Marsilya, Sarajevo, Berlin, Nurnberg, Almaata, Viyena (+ 1 frek)

FAVKÖK Analizi – 2014 Ocak-Haziran

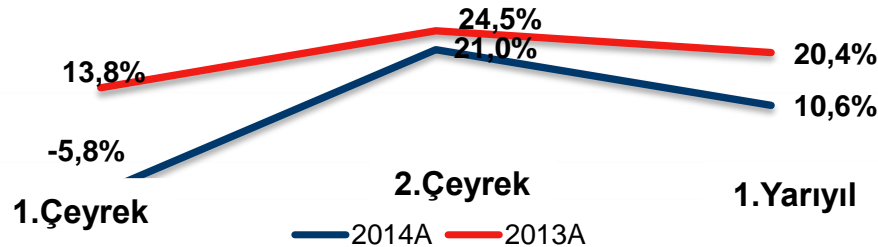


2013-2014 FAVKÖK Köprüsü



(*) Mix etkisi :Izair ve Air Manas sabit maliyetlerinin, Motor bakım karşılıklarındaki değişim etkisi, filo sahiplik yapısı ve personel maliyetlerindeki yapısal Değişimlerin net etkisi

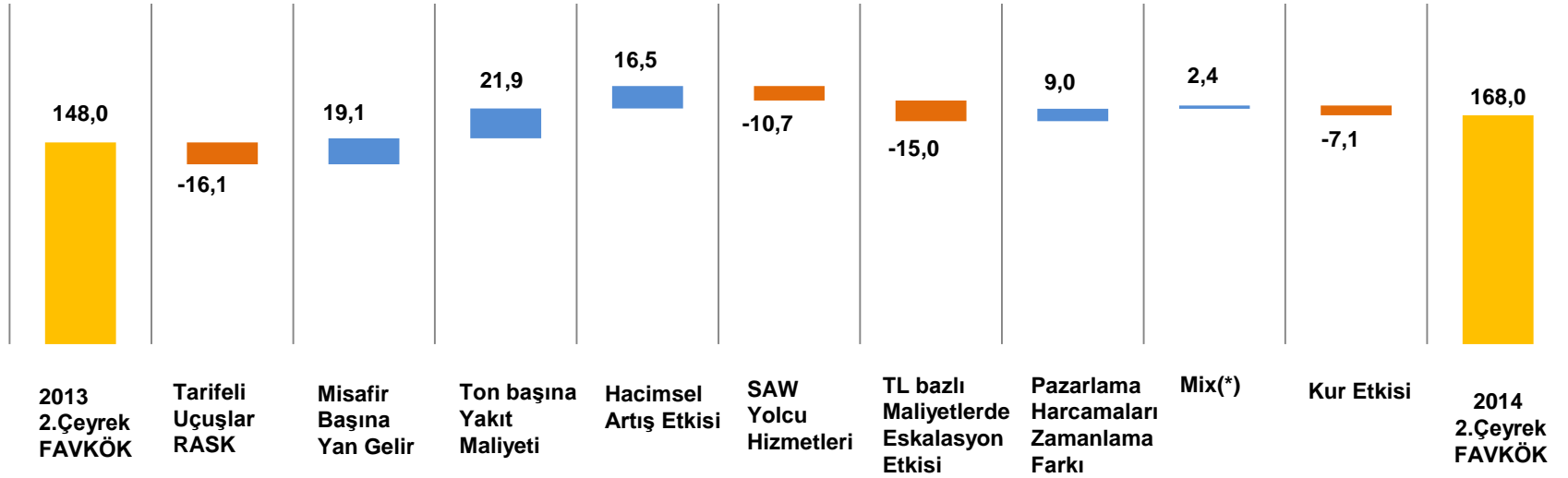
2013-2014 FAVKÖK Marjı Gelişimi



FAVKÖK Analizi – 2014 2.Çeyrek



2013-2014 FAVKÖK Köprüsü



(*) Mix etkisi :Izair ve Air Manas sabit maliyetlerinin, Motor bakım karşılıklarındaki değişim etkisi, filo sahiplik yapısı ve personel maliyetlerindeki yapısal Değişimlerin net etkisi

Açıklamalar

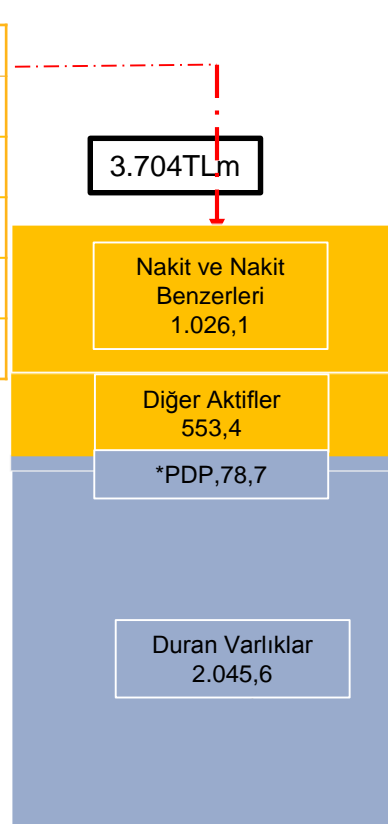
- ✓ 2014 yılının ikinci çeyreğinde FAVKÖK 20 milyon TL artarak 168 milyon TL'ye ulaşmıştır.

Bilanço Yapısı

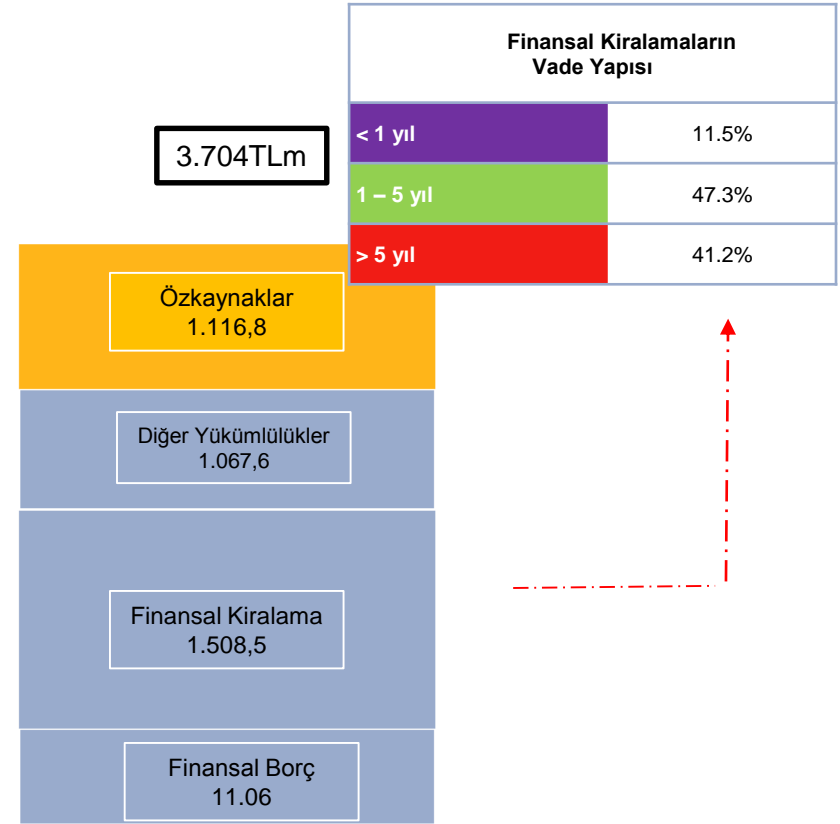


Fig. 1: Bilanço Yapısı (TLm) 30.06.2014

Nakit ve Nakit Benzerleri Döviz Kırılım	
TL	10,3%
USD	55,9%
EUR	26,2%
GBP	4,4%
Diğer	3,2%



VARLIKLAR



ÖZKAYNAKLAR&YUKUMLULUKLER

Finansal Kiralamaların Vade Yapısı	
< 1 yıl	11,5%
1 – 5 yıl	47,3%
> 5 yıl	41,2%

(*)PDP: Teslim öncesi verilen avanslar

CASK (Yakıt Hariç) Analizi – 2014 Ocak-Haziran



Fig. 1: Yakıt Hariç CASK €c Köprüsü

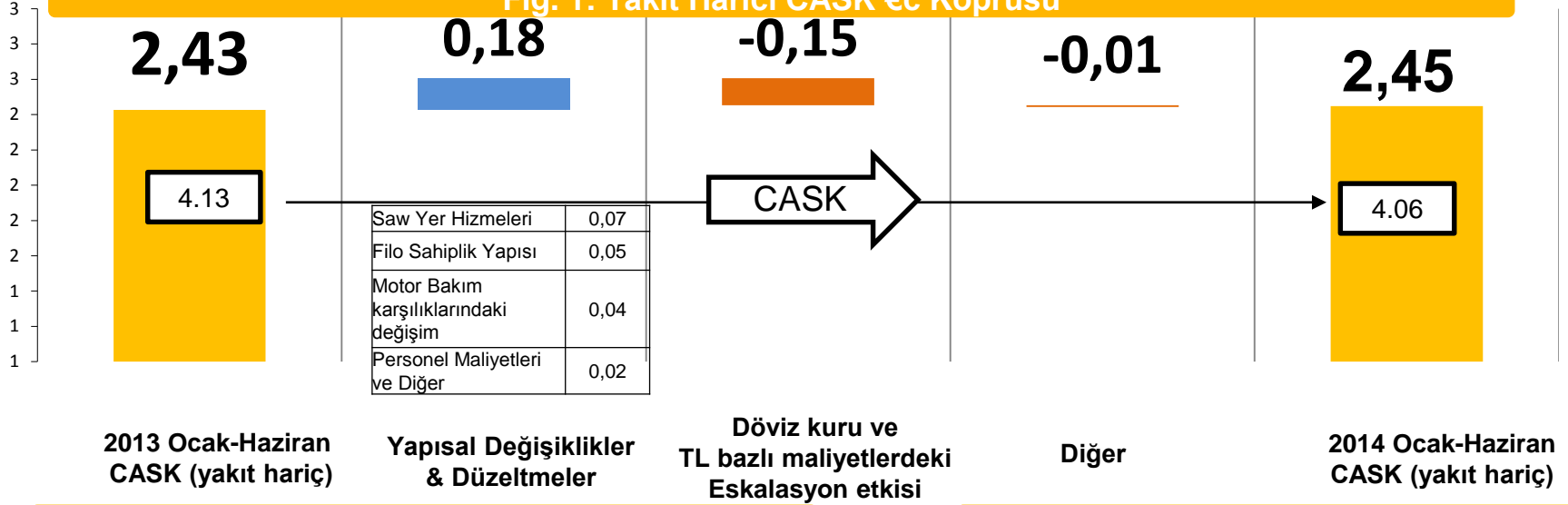


Fig. 2: CASK (yakıt hariç) Sezonallık ilişkisi

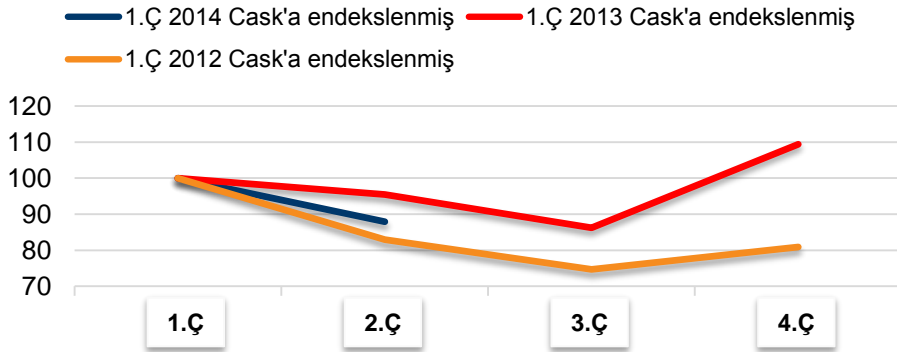
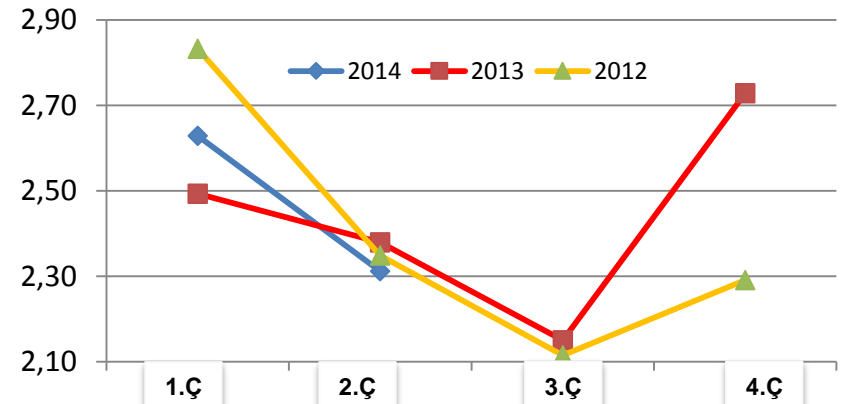


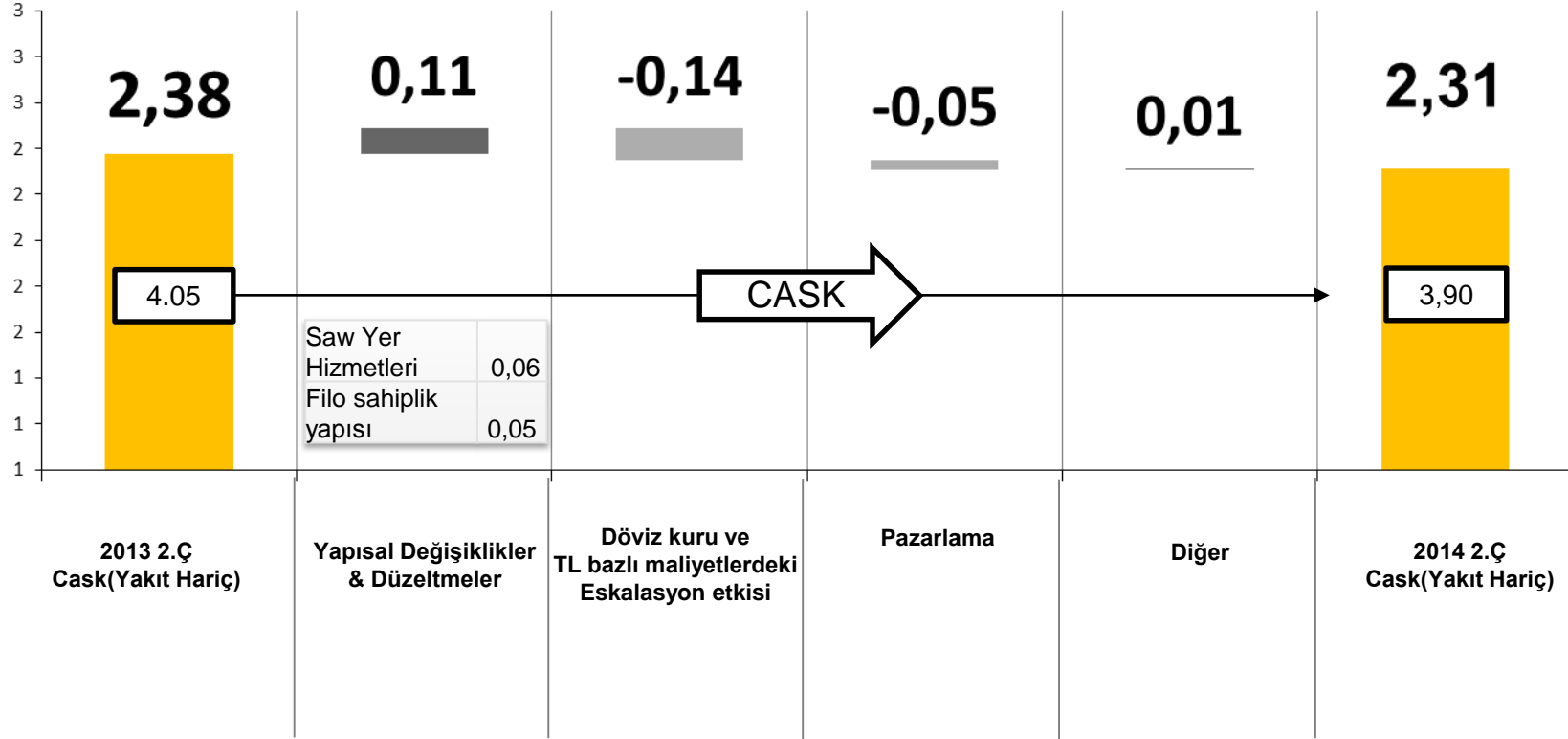
Fig. 3: Nominal Yakıt Hariç CASK değerleri



CASK (Yakıt Hariç) Analizi – 2014 2.çeyrek



Fig. 1: CASK €c (Yakıt Hariç) Köprüsü





Bilanço Döviz Kuru Etkisi



VARLIKLAR

Parasal Varlıklar

Nakit ve Nakit Benzerleri	}	€		vs. TL, \$, £ =>	FX Zararı @ P&L
Ticari Alacaklar					
PDP					

FX Kar / (Zarar) 2014 Ocak-Haziran (TL million) - **8,7 TL**

Parasal Olmayan Varlıklar

Yatırımlar	}	€		vs. TL =>	FX Zararı @ P&L
Maddi Duran Varlıklar					
Maddi olmayan Duran Varlıklar					

FX Karı / (Zarar) 2014 Ocak-Haziran (TL million) - **26,6 TL**

YÜKÜMLÜLÜKLER VE ÖZKAYNAK

Parasal Yükümlülükler

Banka Kredileri	}	€		vs. TL, \$, £ =>	FX Karı @ P&L
Finansal Kiralama Yükümlülüğü					
Ticari Borçlar					

FX Kar / (Zarar) 2014 Ocak-Haziran (TL million) - **8,9 TL**

Parasal Olmayan Yükümlülükler ve Özsermaye

Özkaynak	}	€		vs. TL =>	FX Karı @ P&L
Hisse senedi ihraç pirimleri					
Geçmiş Yıl Karları					

FX Kar / (Zarar) 2014 Ocak-Haziran (TL million) **16,3 TL**

Net FX Kar / (Zarar) 2014 Ocak-Haziran (TL million) - **27,9 TL**

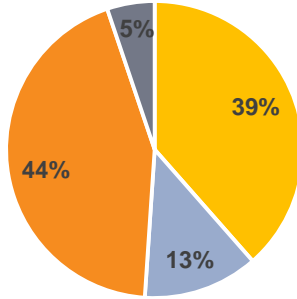
Not: €/TL TCMB kuru: 31/12/2013: 2.9365; 30/06/2014: 2.8979

Yabancı Para Pozisyonu



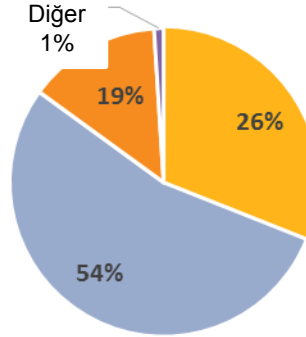
Fig. 1: Gelir Tablosu Döviz Profili (%)

Gelir Tablosu Kırılımı

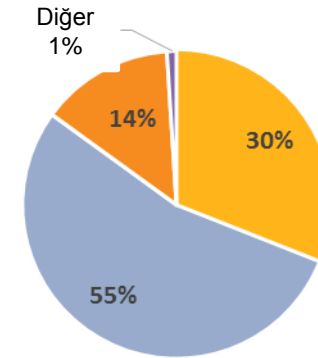


■ Euro ■ USD ■ TL ■ Diğer

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 97'si hedge edilmiştir. (2013: 96%)
- Riskten korunma oranları;
 - Akaryakıt – 2014 yılı akaryakıt ihtiyacının yüzde 43'ü için ton başına \$931.8; 2015 yılı akaryakıt ihtiyacının yüzde 9'u için ton başına \$922.4 riskten korunma işlemleri gerçekleştirilmiştir.
 - Amerikan Doları – 2014: 97%; 2015: 41% / EUR-USD : 1.38 - 2014 ve 1.43 - 2015

Fig. 2: Gelir Tablosu Duyarlılık Analizi (TLM)

2014 1Y	EUR/TL	USD/TL	Fuel
Δ	+0.01	+0.01	+\$10
	EUR/TL	USD/TL	Fuel
Gelirler	1.7	0.8	-
Operasyonel Maliyetler	1.2	3.4	5.4
EBIT	0.5	-2.6	-5.4
EBITDAR	0.8	-2.2	-5.4

FİLO GELİŞİMİ



Fig. 1: Mevcut Filo Bilgileri

30 Haziran 2014	Finansal Kiralama	Operasyonel Kiralama	Toplam
Boeing 737-800	27	21	48
Boeing 737-400	1	0	1
Airbus A320 CEO	0	4	4
Toplam Filo	28	25	53

Fig. 2: Filo Sahiplik Yapısı

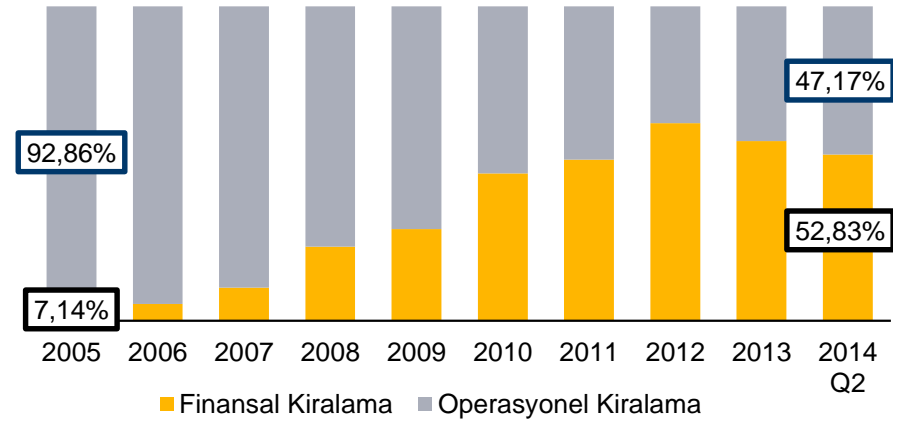


Fig. 3: Filo Genişleme Planı

TOPLAM FİLO	2013	2014				2014 ¹	2015 ^{1&2}	2016 ¹
	YIL SONU	1.Ç	2.Ç	3.Ç	4.Ç ¹	YILSONU	YILSONU	YILSONU
Sahip	1	1	1	1	1	1	1	1
Finansal Kiralama	27	27	27	27	27	27	27	34
Operasyonel Kiralama	21	24	25	26	26	26	27	27
TOPLAM	49	52	53	54	54	54	55	62

(1) Mevcut Kontratlar kapsamındadır.

(2) Mart 2015 tarihinde teslim edilecek 1 Boeing 737-800 kapsamaktadır.

Görünüm & Trendler¹



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 ağına 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

- İc hat gelirleri üzerindeki baskının doluluk oranları ile dengelenmesi planlanmakta olup, yıl sonu için sabit RASK değeri beklenmektedir.
- Doluluk oranları planlanan değerlerinde olup uluslararası operasyonlardaki misafir başına ortalama gelirlerinde pozitif yönde gelişme göstermesi planlanmaktadır.

Misafir Başına Yan Gelir

- Yan Gelirlerin yılın geri kalanında sabit seyresi planlanmaktadır.
- 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 dağıtımı 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 verilmektedir. İzahname'nin bir kopyası, ilanı takiben, Şirket'in merkezinde incelemeye hazır bulundurulacak olup Kamuyu Aydınlatma Platformu (www.kap.gov.tr) ve Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.'nin web sitesinde (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 İzahname'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 zımni 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 kullanımı 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 kaydettirmemiştir veya kaydettirmeyi veya Birleşik Devletler'de herhangi bir menkul kıymet halka arzı gerçekleştirilmeyi 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 gelecek operasyonlara ilişkin yönetimin hedeflerinin, işbu sunumda yer alan ileriye dönük ifadelerde belirtilen veya açıklananlar ile esaslı olarak farklılık gösterebileceği hususunda bu sunumun muhataplarını uyarmaktadır. 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 kiralınması 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.