

Pegasus Hava Taşımacılığı Anonim Şirketi'nden

Ortaklığımızın çıkarılmış sermayesinin 75.000.000 TL'den 102.272.000 TL'ye artırılması nedeniyle ihraç edilecek 27.272.000 TL ve mevcut ortaklardan Esas Holding A.Ş.'nin sahip olduğu 4.813.000 TL olmak üzere toplam 32.085.000 TL nominal değerli payların halka arzına ilişkin izahnamedir.

Toplanan kesin talebin satışa sunulan pay miktarından fazla olması halinde, Esas Holding A.Ş.'ye ait 3.209.000 TL nominal değerli ve toplamda halka arz edilen payların %10'una tekabül eden payların, dağıtımına tabi tutulacak toplam pay miktarına eklenmesi planlanmaktadır.

Bu İzahname, Sermaye Piyasası Kanunu (SPKn)'nun 6. maddesi uyarınca Sermaye Piyasası Kurulu (Kurul)'nca 11/04/2013 tarih ve 13/442 sayı ile onaylanmıştır. Ancak halka arza ilişkin izahnamenin onaylanması, izahnamede yer alan bilgilerin doğru olduğunun Kurul veya kamuca tekeffülü anlamına gelmez.

SPKn'nun 10. maddesi uyarınca, izahnamede yer alan yanlış, yanıltıcı ve eksik bilgilerden kaynaklanan zararlardan ihraççılar sorumludur. Zararın söz konusu kişilerden tazmin edilememesi veya edilemeyeceğinin açıkça belli olması hâlinde; halka arz edenler, ihraca aracılık eden lider aracı kurum, varsa garantör ve ihraççının yönetim kurulu üyeleri kusurlarına ve durumun gereklerine göre zararlar kendilerine yükletilebildiği ölçüde sorumludur. Bağımsız denetim kuruluşları ise, denetledikleri finansal tablo ve raporlara ilişkin olarak hazırladıkları raporlarda yer alan yanlış, yanıltıcı ve eksik bilgilerden bu Kanun hükümleri çerçevesinde sorumludur.

İzahname ve eklerinde yer alan bilgilerin gerçeği dürüst bir biçimde yansıtmasından aşağıda unvanları belirtilen kuruluşlar ile bu kuruluşları temsile yetkili kişiler sorumludur:

Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş. ve zararın ihraççıdan tazmin edilememesi veya edilemeyeceğinin açıkça belli olması hâlinde kusuruna ve durumun gereklerine göre zararlar kendisine yükletilebildiği ölçüde halka arzda lider aracı kurum olarak yer alan İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş. izahnamenin tamamından, DRT Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş. (Deloitte Touche Tohmatsu Limited üye şirkettir.) izahname ekinde yer alan ve izahname içerisinde yer alan finansal bilgilerin kaynağı 31.12.2012, 31.12.2011 ve 31.12.2010 tarihli finansal tablolar ile bunlara ilişkin bağımsız denetim raporlarından sorumludur.

Bu izahname, “düşünülmektedir”, “planlanmaktadır”, “hedeflenmektedir”, “tahmin edilmektedir”, “beklenmektedir” gibi kelimelerle ifade edilen geleceğe yönelik açıklamalar içermektedir. Bu tür açıklamalar belirsizlik ve risk içermekte olup, sadece izahnamenin yayım tarihindeki öngörülerini ve beklentileri göstermektedir. Birçok faktör, geleceğe yönelik açıklamaların öngörülenden çok daha farklı sonuçlanmasına yol açabilecektir.

I. BORSA GÖRÜŞÜ:

Borsamız Yönetim Kurulu'nun 27/03/2013 tarihli toplantısında,

- A. Şirketin BİAŞ Kotasyon Yönetmeliği'nin 13 (c) maddesi dışındaki kotasyon şartlarını sağladığı, halka arz sonuçlarının incelenmesinden sonra 13 (c) maddesinde yer alan halka açıklık oranı ve halka açık kısmın piyasa değeri şartının da sağlanması şartıyla Borsa Başkanlığınca yapılacak değerlendirme sonrasında, Şirket paylarının Ulusal Pazar'da işlem görebileceği,
- B. Kamunun aydınlatılması amacıyla;
1. Şirketin kuruluş ve faaliyetleri bakımından hukuki durumu ile paylarının hukuki durumunun tabi oldukları mevzuata uygun olduğuna dair 20/03/2013 tarihli hukukçu raporunun,
 2. 1 Haziran 2007 tarih ve 26359 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Sivil Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği'nin, hava taşımacılığı faaliyetinde bulunanların sahip olması gereken şartlara ilişkin hükümleri ortadan kalkması halinde uygulanacak yaptırımlara ilişkin düzenlemelerin,
 3. Maliye Bakanlığı tarafından Şirket aleyhine tarh edilen ilave vergi zıyayı cezasına ilişkin bilgiler ile bu konuda gelinen en son aşamanın,
 4. Şirketin, AirBerlin ile eşit yönetim hakkına sahip olduğu İHY İzmir Havayolları A.Ş'nin azınlık ortaklarının 2010 ve 2011 yıllarında yapılan sermaye artışları hakkında alınan genel kurul kararları aleyhine açtıkları davalara ve bu davalarda en son gelinen aşamalara ilişkin hususların Şirketin halka arz izahnamesinde yer alması,
- C. Diğer taraftan, Kurulunuza iletilecek Borsamız görüşünden sonra gelmek üzere, "İşbu BİAŞ Görüşü, Menkul Kıymetler Borsalarında Üyeliğe ve Kotasyona İlişkin Yönetmeliğin 5'inci maddesinde yer alan "...Borsa kotuna alıp almama konusunda yetkili merci, borsaların yönetim kurullarıdır..." hükmü gereğince BİAŞ Yönetim Kurulunun vereceği karara dönük herhangi bir taahhüt ya da bağlayıcılık oluşturmamak şartıyla, sadece SPK'nin görüş talebine cevap vermek amacıyla sınırlı olmak üzere mevcut bilgi ve belgeler dikkate alınarak hazırlanmıştır. İşbu BİAŞ görüşüne dayanılarak alınacak kararlar sonucu doğabilecek zararlar nedeniyle BİAŞ'ın herhangi bir sorumluluğu bulunmamaktadır." ifadesinin de yer alması hususlarının Kurulunuza bildirilmesine karar verilmiştir.

II. DİĞER KURUMLARDAN ALINAN GÖRÜŞ VE ONAYLAR:



T.C.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Sayı : 51859319-401.08/546 - 2811
Konu : Halka Arz

08/03/2013

PEGASUS HAVA TAŞIMACILIĞI A.Ş.
AEOPARK Yenişehir Mah. Osmanlı Bulvarı No:11 Kurtköy 34912 Pendik / İSTANBUL

İlgi : 27.02.2013 tarih ve PGT-QD/AY-SHGM-018

İşletmeniz hisselerinin %34,5'ine kadar halka arz edilmesi ile ilgili SHY-6A Yönetmeliği 9'uncu maddesi kapsamında mülsaade talep edile ilgi'de kayıtlı yazımız ve Ek'leri incelenmiştir.

Yapılan inceleme neticesinde; işletmeniz hisselerinin % 34,5'ine kadar halka arz edilmesinde herhangi bir sakınca bulunmadığı değerlendirilmektedir.

Bununla birlikte halka arz işleminin tamamlanmasını müteakip işletmenin son ortaklık yapısını gösteren bilgi ve belgelerin Genel Müdürlüğümüze gönderilmesi hususunda gereğini rica ederim.

Bilal EKŞİ
Genel Müdür



11/3 geldi
yayımlandı

Gazi Mustafa Kemal Bulvarı No:128/A 06570 Maltepe ANKARA
Telefon No.: 40 3121 200 6118, Belgegeçer No.: 40 3121 215 35 19
e-posta: seckin@shgm.gov.tr, İnternet adresi: www.shgm.gov.tr

Bilgi için:
Seçkin ÖKSÖZ
Teknik Danışçı

Bu belge 5070 sayılı kanuna göre elektronik tasarıdır. Erişim Kaynakları: Ankara için <http://www.shgm.gov.tr> adresini ziyaret ediniz.



505003163



T.C.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Sayı : 51859319-401.08/582 / 1952
Konu : Pegasus Hava Taşımacılık A.Ş. /
Halka Arz

12/03/2013

BAŞBAKANLIK
SERMAYE PİYASASI KURULU
Eskişehir Yolu 8. Km. No:156 06530 ANKARA

İlgi : 25.02.2013 tarih ve 29833736-105.01.02.01.400-1765 sayılı yazınız.

İlgi'de kayıtlı yazı ile halka arz edilmesi planlanan Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.'nin hakim ortağı Esas Holding A.Ş.'ye ait payların halka arz izahnamesinin onaylanmasının talep edildiğinden bahisle, şirket nezdinde Bakanlığımızca yürütülen ve/veya sonuçlandırılan bir çalışma ve /veya yasal takibat olup olmadığı, şirketin halka açılmasına engel teşkil edecek herhangi bir husus bulunup bulunmadığı konuları ile şirketin halka arzına ilişkin olarak kamuya duyurulacak izahnamesinde yer alması gerekli görülen diğer hususlara ilişkin Genel Müdürlüğümüz görüşleri talep edilmektedir.

Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş. veya hakim ortağı Esas Holding A.Ş. hakkında Genel Müdürlüğümüzce yürütülen ve/veya sonuçlandırılan herhangi bir çalışma ve/veya yasal takibat bulunmamaktadır.

İşletmenin hisselerinin halka arz edilmesi ile ilgili olarak mevcut sivil havacılık mevzuatı kapsamında Genel Müdürlüğümüzce bir değerlendirme yapılmış ve yapılan değerlendirme neticesinde halka arz işlemine ilişkin herhangi bir sakınca bulunmadığı hususu işletmeye bildirilmiştir.

Bununla birlikte Esas Holding A.Ş.'nin % 77 oranında hissedarı olduğu Esas Hava Taşımacılık Tur. Tic. A.Ş.'ye Bakanlığımızca "Hava Taksit İşletmeciliği" yapmak üzere verilen işletme ruhsatı altında operasyon yapmakta olan TC-HEK tescil işaretli hava aracı, 25.03.2011 tarihinde kaza kırım uğramış, kaza sonucu BBP Genel Başkanı Sn. Muhsin YAZICIOĞLU ve beraberindeki heyet yaşantılarını kaybetmişlerdir.

Konu ile ilgili olarak Bakanlığımızca oluşturulan Kaza Araştırma ve İnceleme Heyeti tarafından hazırlanan kazaya ilişkin nihai rapor, Bakanlığımızca onaylanarak 21.12.2011 tarihinde Başbakanlık'a gönderilmiş ve Resmi Gazetede yayımlanmıştır.

Ayrıca, söz konusu kaza hakkında araştırma ve inceleme yapmak üzere Cumhurbaşkanımız Sn. Abdullah GÜL tarafından görevlendirilen Devlet Denetleme Kurulu İnceleme Komisyonunca hazırlanan rapor da kamuoyuna duyurulmuştur.

Gazi Mustafa Kemal Bulvarı No:128/A 06570 Maltepe ANKARA
Telefon Nu.: (0 312) 200 61 18, Balgöçer Nu.: (0 312) 275 35 19
e-posta: seckin@shgm.gov.tr, İnternet adresi: www.shgm.gov.tr

Bilgi için:
Seçkin OKSÖZ
Teknik Denetçi

5673/12.03.2013

Bu belge 4070 sayılı kanunla getirilen elektronik imzaların E-Devlet Kaynakları Kanunu'na http://www.sagim.gov.tr adresinde onaylanmıştır.



03500340



T.C.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Esas Hava Taşımacılık A.Ş.'ye Bakanlığımızca verilen işletme ruhsatı, işletmenin filosunda hava aracı kalmaması sebebiyle 08.12.2012 tarihinde iptal edilmiştir.

Bilgilerinize arz ederim.

Bilal EKŞİ
Genel Müdür



Gazi Mustafa Kemal Bulvarı No:128/A 06570 Maltepe ANKARA
Telefon No: 00 312) 200 61 18, Belgegeçer No: 00 312) 215 35 19
e-posta: seckin@shgm.gov.tr, İnternet adresi: www.shgm.gov.tr

Bilgi için:
Seçkin EKŞÖZ
Teknik Denetçi

Bu belge 3078 sayılı kanunla değiştirilmiştir. E-veb Kaynak Da. istisna için http://www.shgm.gov.tr adresini ziyaret ediniz.



İÇİNDEKİLER

1. ÖZET.....	10
2. RİSK FAKTÖRLERİ	23
3. ORTAKLIK HAKKINDA BİLGİLER.....	46
4. SEÇİLMİŞ FİNANSAL BİLGİLER	117
5. MEVCUT SERMAYE VE SERMAYE PİYASASI ARAÇLARI HAKKINDA BİLGİLER.....	118
6. YÖNETİM VE ORGANİZASYON YAPISINA İLİŞKİN BİLGİLER	122
7. GRUP HAKKINDA BİLGİLER	141
8. İLİŞKİLİ TARAF VE İLİŞKİLİ TARAFLARLA YAPILAN İŞLEMLER HAKKINDA BİLGİLER.....	146
9. HALKA ARZA İLİŞKİN BİLGİLER.....	148
10. FİNANSAL DURUM VE FAALİYET SONUÇLARI	185
11. ORTAKLIĞIN FON KAYNAKLARI	223
12. GEÇMİŞ DÖNEM FİNANSAL TABLO VE BAĞIMSIZ DENETİM RAPORLARI.....	229
13. ORTAKLIĞIN PROFORMA FİNANSAL BİLGİLERİ	230
14. KAR PAYI DAĞITIM ESASLARI.....	231
15. KAR TAHMİNLERİ VE BEKLENTİLERİ	233
16. PAYLAR İLE İLGİLİ VERGİLENDİRME ESASLARI	234
17. UZMAN RAPORLARI VE ÜÇÜNCÜ KİŞİLERDEN ALINAN BİLGİLER.....	239
18. İNCELEMeye AÇIK BELGELER	241
19. İZAHNAMENİN SORUMLULUĞUNU YÜKLENEK KİŞİLER	242
20. EKLER.....	243

KISALTMA VE TANIMLAR

Endüstri Terimleri

- “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 saat sayısı anlamında olup taksi süresini de kapsamaktadır;
- “BYBO”: Bileşik yıllık büyüme oranı anlamındadır;
- “CASK”: Arz edilen koltuk kilometre başına gider anlamında olup, PGS Operasyonel Hizmet Bedeli, genel yönetim giderleri ve satış, pazarlama ve dağıtım giderlerinin toplamının arz edilen koltuk kilometreye (ASK) bölünmesi suretiyle hesaplanmaktadır;
- “CASK (yakıt hariç)”: Arz edilen koltuk kilometre (ASK) başına gider anlamında olup, 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 kullanımını için yapılan anlaşma çerçevesinde (normal tarifelerin dışında) gerçekleştirilen uçuşlar anlamındadır;
- “Doluluk oranı”: Belirli bir dönem içinde taşınan yolcu sayısının arz edilen koltukların toplam sayısına bölünmesiyle elde edilen orandır;
- “Eurocontrol”: Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (*European Organisation for the Safety of Air Navigation*) anlamındadır;
- “Günlük konma”: Bir uçağın günlük konmalarının ortalama sayısı anlamında olup, toplam konma sayısının, uçağın çalıştırıldığı gün sayısına bölünmesi suretiyle hesaplanır;
- “Kod paylaşımı”: İki havayolu şirketinin uçuş programlarının koordine edilerek uçuş ağlarının birleştirilmesidir;
- “Koltuk kapasitesi”: Bir uçakta oturtulabilecek toplam yolcu sayısı anlamındadır;
- “Konma”: Kalkış anından bir sonraki inişine kadar bir uçağın faaliyeti anlamındadır;
- “ICAO”: Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (*International Civil Aviation Organization*) anlamındadır;
- “Noktadan noktaya uçuş”: Bir yolcu başlangıç noktasından itibaren aktarma yapmaksızın diğer destinasyona taşıyan uçuş anlamındadır;
- “RASK”: Arz edilen koltuk kilometre (ASK) başına Pegasus Operasyon Geliri 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.
- “Slot”: Slot koordinasyonuna tabi havalimanlarında uygulanan ve planlanan bir uçuşta belli bir tarihte ve zamanda kalkış ve iniş için havalimanı altyapısını kullanmak üzere verilen izin 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 mürettebatını, 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 numarasını kullanır;
- “Yolcu başına gelir”: Herhangi bir dönemde elde edilen toplam gelirin yolcu sayısına bölünmesi suretiyle hesaplanan rakam anlamındadır;
- “Zamanında kalkış”: Tarifeli kalkış zamanından itibaren 15 dakika içinde uçağın kapısı kapanacak şekilde tarifeli bir uçuşun kalkış yapması anlamındadır.

Genel Tanımlar

- “AirBerlin”: AirBerlin PLC ve grup şirketleri anlamındadır;
- “Airbus”: Airbus S.A.S şirketi anlamındadır;
- “Airbus A320neo” ve “Airbus A321neo”: Airbus A320 “new engine option” ve Airbus A321 “new engine option” tipi uçaklar anlamındadır;
- “Air Manas”: Air Manas Air Company LLC anlamındadır;
- “Azal”: Azerbaycan Hava Yolları CJSC anlamındadır;
- “Airbus Siparişi”: 2012 yılının Temmuz ayında verilmiş olan 57 adet A320neo ve 18 adet A321neo tipi uçaktan oluşan, 75 adedi kesin ve 25 adedi opsiyonlu olacak şekilde toplam 100 adet yeni uçağı kapsayan, motor tercihine bağlı olarak kesin sipariş konusu teslimler 2015 veya 2016 başlayacak ve 2022 yılında tamamlanacak olan sipariş anlamındadır;
- “BİAŞ”: Borsa İstanbul A.Ş. anlamındadır;
- “BİST 30”: Borsa İstanbul 30 Endeksi anlamındadır;
- “BİST 100”: Borsa İstanbul 100 Endeksi anlamındadır;
- “Boeing”: The Boeing Company anlamındadır;
- “Boeing 737-800NG”: Boeing 737-800 “Next Generation” tipi uçak anlamındadır;
- “DHMI”: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü anlamındadır;
- “EASA”: Avrupa Birliği’ne bağlı bir kuruluş olan ve sivil havacılık emniyeti alanında düzenleme ve icra görevleri üstlenmiş olan Avrupa Havacılık Güvenlik Ajansı (*European Aviation Safety Agency*) anlamındadır;
- “ECA”: Avrupa ihracat kredisi kuruluşları anlamındadır;
- “Esas Holding”: Esas Holding A.Ş. anlamındadır;
- “Ex-Im Bank”: Amerika Birleşik Devletleri İhracat – İthalat Bankası (*Export – Import Bank of the United States*) anlamındadır;
- “FAA”: Amerika Birleşik Devletleri Ulaştırma Bakanlığı’na bağlı bir kuruluş olan ve Amerika Birleşik Devletleri’nde sivil havacılıkla ilgili bütün konuları düzenleme ve denetleme yetkisine sahip olan Federal Havacılık İdaresi (*Federal Aviation Authority*) anlamındadır;
- “Hazine”: Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı anlamındadır;

- “Hükümet”: Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti anlamındadır;
- “IATA”: Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (*International Air Transport Association*) anlamındadır;
- “İSG”: İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı’ndaki yolcu terminallerini işleten İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı Yatırım Yapım ve İşletme Anonim Şirketi anlamındadır;
- “İzAir”: İHY İzmir Havayolları Anonim Şirketi (İzmir Havayolları) anlamındadır;
- “JAR”: Çeşitli Avrupa ülkelerinin sivil havacılık makamlarının ortaya koymuş olduğu ve ortak girişimlerin maruz kaldığı tip sertifikasyonu problemlerini en aza indirmeyi ve havacılık ürünlerinin ihracatını ve ithalatını kolaylaştırmayı amaçlayan müşterek kapsamlı ve detaylı Müşterek Havacılık Koşulları (*Joint Aviation Requirements*) anlamındadır;
- “Kuzey Kıbrıs”: Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti anlamındadır;
- “OAG”: Resmi Havayolu Rehberi anlamındadır;
- “Merkez Bankası”: Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası anlamındadır;
- “Paylar”: Halka arz edilecek olan Pegasus payları anlamındadır;
- “Pegasus” veya “Şirket”: Pegasus Hava Taşımacılığı Anonim Şirketi anlamındadır;
- “PGS Operasyonel FAVKÖK”: AirBerlin operasyonu haricindeki Faiz, İştirak kar/zararı, Amortisman, Vergi, Faaliyet kiralaması giderleri Öncesi Kar anlamındadır;
- “PGS Operasyonel FAVÖK”: AirBerlin operasyonu haricindeki Faiz, İştirak kar/zararı, Amortisman, Vergi Öncesi Kar anlamındadır;
- “PGS Operasyonel Geliri”: AirBerlin operasyonu haricindeki Pegasus gelirleri anlamındadır;
- “PGS Operasyonel Hizmet Maliyeti”: Pegasus’un AirBerlin operasyonu haricindeki satışların maliyeti anlamındadır;
- “Risk Ücreti”: Ex-Im Bank ve ECA’ların garanti sağladıkları kredilerin bir yüzdesi olarak talep ettiği komisyon oranı (“exposure fee”) anlamındadır;
- “SHGM”: T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü anlamındadır;
- “SPK”: Sermaye Piyasası Kurulu’nun anlamındadır;
- “THY”: Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı anlamındadır;
- “TÜİK”: Türkiye İstatistik Kurumu anlamındadır;
- “VUK”: Vergi Usul Kanunu anlamındadır.

1. ÖZET

Bu bölüm izahnamenin özeti olup, sermaye piyasası araçlarına ilişkin yatırım kararları izahnamenin bütün olarak değerlendirilmesi sonucu verilmelidir.

İşbu izahname tarihi itibarıyla ticari sır kapsamında değerlendirilen ve/veya kamuya açıklanmayan bilgilerin/sözleşmelerin içeriyor olduğu risklerden dolayı ileride Şirket'in olumsuz etkilenme ihtimali bulunmaktadır. Şirket tarafından ticari sır kapsamında değerlendirilen ve işbu İzahname ile kamuya açıklanmayan bilgilerin/sözleşmelerin, kamuya açıklanmaması dolayısıyla yatırımcıların uğrayacağı zararlardan, Sermaye Piyasası Kanunu'nun 10'uncu maddesi uyarınca ihraççılar sorumludur. Zararın bu kişilerden tazmin edilememesi veya edilemeyeceğinin açıkça belli olması halinde halka arz edenler, ihraca aracılık eden lider aracı kurum ve ihraççının yönetim kurulu üyeleri kusurlarına ve durumun gereklerine göre zararlar kendilerine yükletilebildiği ölçüde Sermaye Piyasası Kanunu'nun 10'uncu maddesi uyarınca sorumludur. Ayrıca Sermaye Piyasası Kanunu'nun 32'nci maddesi uyarınca İzahname'yi imzalayanlar ve İzahname kendi adına imzalanan tüzel kişiler de zararlardan müteselsilen sorumludur.

1.1.Ortaklık hakkında bilgiler

Türkiye'nin lider düşük maliyetli havayolu Pegasus, yolcu sayısı bakımından THY'nin ardından ikinci büyük havayolu şirketi konumundadır. 2005 yılında Esas Holding tarafından satın alınmasının ardından Pegasus, iş modelini düşük maliyetli ağ ("network") taşıyıcısı olarak değiştirerek; genç filosuyla makul fiyatlı ve zamanında kalkış performansı yüksek hizmet sunumuna odaklanmıştır. Bu düşük maliyetli işletme stratejisinin başarıyla uygulamasının sonucu olarak, hem yurtiçi hem de yurtdışı hatlarda yürütülen faaliyetler hızlı bir şekilde artırılmıştır. 2006 ile 2012 yılları arasında Pegasus'un yolcu sayısı %31,4, tarifeli yolcu sayısı ise %43,7'lik bir birleşik yıllık büyüme oranı ile artarken, aynı dönemde Türkiye pazarında aynı oran %12,8 seviyesinde gerçekleşmiştir. Bu dönem zarfında Şirket, yolcu sayısı bazında Türkiye'nin en hızlı büyüyen havayolu olmanın yanı sıra, OAG verilerine göre 2011 ve 2012 yılları karşılaştırıldığında, koltuk kapasitesi açısından Avrupa'nın en büyük 25 havayolu şirketi arasında en hızlı büyüyen havayolu olmuştur.

Şirket; İstanbul'da yer alan ve modern bir yapı olan Sabiha Gökçen Havaalanı'ndaki merkez üssü ağırlıklı olmak üzere, yurtiçi ve yurtdışı uçuş ağı kapsamında kısa ve orta mesafeli, noktadan noktaya ve transit yüksek sıklıkta uçuşlar sunmaya odaklanmıştır. Ayrıca Adana, Antalya ve İzmir'deki diğer yurtiçi üslerden de tarifeli seferler sunulmaktadır. Bu İzahname'nin tarihi itibarıyla Pegasus; Türkiye'de (açıklanan ve bilet satışına açılan 2 destinasyon da dahil) 29; Avrupa (Kuzey Kıbrıs dahil), Bağımsız Devletler Topluluğu ve Ortadoğu'da ise 41 destinasyona (açıklanan ve bilet satışına açılan 2 destinasyon da dahil) tarifeli yolcu seferleri sunulmaktadır. Ayrıca ana faaliyet konusu olan havayolu yolcu taşıma hizmetlerine ilave olarak Pegasus tarafından çeşitli yan hizmetler sunulmakta; gıda ve içecek ürünlerinin ön siparişlerinin alınması ve bunların uçuş sırasında satışı, fazla bagaj ücretleri, rezervasyon değiştirme ve iptal ücretleri, havaalanı check-in ücretleri, koltuk seçme ücretlerinden elde edilen gelirler ve uluslararası uçuşlarda gümrüksüz ürünlerin satışı gibi bu yan hizmetlerden gelir elde edilmektedir. Bunun yanında Şirket; diğer faaliyetlerine göre, tur operatörlerine yönelik düşük hacimli charter ve split charter seferleri de düzenlemektedir. Köklü, yüksek marjlı ve düşük kredi riski içeren tur operatörlerine odaklanmak suretiyle charter operasyonlarının devam etmesi planlanmakla birlikte, charter uçuşlar için kullanılan uçakların, yeni trafik hakları elde edildikçe uluslararası ve yurtiçi tarifeli hatlara kaydırılması

hedeflenmektedir. Bunların yanı sıra; uçaklara yönelik wet lease ve alt charter hizmetleri, kargo hizmetleri ile pilot, mürettebat ve teknik personel eğitim hizmetleri de dahil olmak üzere bazı diğer hizmetler de sunulmaktadır.

Pegasus tarafından 2012 yılında, yurtdışı ve yurtiçi hatlarda haftalık yaklaşık ortalama 1.800 uçuş gerçekleştirilmiş ve toplam 13,6 milyon yolcu taşınmıştır. Bu rakam, 2011 yılında 11,3 milyon ve 2010 yılında ise 8,6 milyon yolcu olarak gerçekleşmiştir. 2012 yılında yolcu sayısı bakımından Şirket'in pazar payı, Türkiye iniş ve kalkışlı uluslararası hatlarda %8,1 ve yurtiçi hatlarda ise %25,7 olarak gerçekleşmiştir. Pegasus; büyüme stratejisine uygun olarak, bu destinasyonlar için gerekli trafik haklarının alınması kaydıyla, başta Ortadoğu, Kuzey Afrika (Rusya dahil) Bağımsız Devletler Topluluğu ülkeleri olmak üzere Türkiye'nin doğu, güney ve kuzeyindeki uluslararası destinasyonlara özellikle odaklanılarak, yüksek hacimli operasyonlar açısından potansiyel taşıdığına inanılan yeni hatlar açarak yurtdışı tarifeli operasyonlarını artırmayı planlamaktadır. Ayrıca, mevcut yurtdışı hatları kullanan transit yolcu sayısının artırılması ve mevcut uçuş ağının kapsadığı transit trafiğin hacmini artırması beklenen yeni hat bağlantılarının hayata geçirilmesi hedeflenmektedir. Bunun yanında Şirket, temel olarak mevcut hatlarda gerçekleştirilen uçuşların sıklığını artırmak ve Şirket tarafından belirlenen kriterlere uygun olan yeni hatlar ekleyerek, talebi teşvik etmek suretiyle yurtiçi uçuşlarda da büyümeye devam etmeyi ve pazar payını artırmayı amaçlamaktadır.

İzahname tarihi itibarıyla 42 uçaktan oluşan Pegasus filosunda, 38 adet Boeing 737-800NG tipi uçak (azami koltuk düzenlemesiyle her uçakta 189 koltuk bulunmaktadır), 1 adet 737-400 tipi uçak (azami koltuk düzenlemesiyle 168 koltuk bulunmaktadır) ve Şirket'in iştiraki İzAir'den wet lease yöntemiyle kiraladığı üç adet Boeing 737-800NG tipi uçak bulunmaktadır. İzahname tarihi itibarıyla 3,4 uçak yaşı ortalamasıyla Pegasus, Türkiye'nin en genç havayoludur.

Pegasus, İstanbul'daki Sabiha Gökçen Havaalanı'nı merkez üssü olarak kullanarak faaliyet göstermektedir. 2001'de faaliyete girmiş olan Sabiha Gökçen Havalimanı, İstanbul'un Anadolu Yakası'nda bulunan modern bir havaalanı olup, halihazırda yıllık 25 milyon yolcu kapasitesiyle tek bir binada faaliyet gösteren yurtiçi ve yurtdışı terminallerine sahiptir. İSG'ye verilerine göre 2012 yılında Sabiha Gökçen Havalimanı'nı 14,9 milyon yolcu ziyaret etmiştir ve dolayısıyla, neredeyse tam kapasiteyle çalıştığı tahmin edilen Atatürk Havalimanı'yla karşılaştırıldığında halen ciddi bir büyüme potansiyeline sahiptir. Bunun yanında, mevcut durumda planlama aşamasında bulunan, 2016 yılında ise hizmete açılması hedeflenen ikinci bir pistin ve ilave tesislerin tamamlanması durumunda bu havaalanının yıllık kapasitesi 50 milyon yolcuya çıkabilecektir. Sabiha Gökçen Havaalanı, İstanbul'un Avrupa Yakası'nda bulunan Atatürk Havaalanı'na göre daha yakında ikamet etmekte olan ve dolayısıyla Sabiha Gökçen Havaalanı'nı tercih edeceği düşünülen önemli bir potansiyel yolcu tabanına sahiptir. İSG'ye göre, Sabiha Gökçen Havaalanı, yaklaşık 20 milyon kişilik bir nüfusu barındıran bir erişim alanına sahiptir. Bu modern, yüksek kapasiteli üssün, gelecekte Pegasus'un büyümesinin devam edebilmesi açısından güçlü bir platform sağlayacağı düşünülmektedir. 2005 yılında Sabiha Gökçen Havaalanı'ndan tarifeli seferlere başlayan Pegasus, 2007 yılında ise yolcu sayısı açısından bu havaalanındaki en büyük havayolu taşıyıcısı haline gelmiştir. 2012 yılında Sabiha Gökçen Havaalanı'ndan kalkış ve iniş yapan bütün yolcular içinde (charter ve split charter uçuşlarını kullanan yolcular dahil) sahip olduğu pay, yurtiçi hatlarda %67,5 ve yurtdışı hatlarda ise %66,3 olarak gerçekleşmiştir.

İzahname tarihi itibarıyla, Şirket hiçbir büyük havayolu ittifakına üye değildir ve yakın zamanda böyle bir ittifaka katılmayı planlamamaktadır. Bunun yanında Şirket ile Air Berlin

arasındaki kod paylaşımı anlaşması; Pegasus'un işletmeci taşıyıcı olarak Almanya ve Türkiye arasındaki uçuşları ve Sabiha Gökçen Havaalanı ile İzmir ve Ankara arasındaki bağlantı uçuşları gerçekleştirmesini içermekte, ayrıca Pegasus ve Air Berlin internet siteleri arasında çapraz bağlantılara dayanan bir işbirliği daha bulunmaktadır. Bunlara ek olarak Pegasus; 1 Kasım 2011 ile 30 Mart 2013 tarihleri arasında, İzAir'in Antalya ile Almanya'daki bazı şehirler arasında "AirBerlin Türkiye" markası altında split charter uçuşları düzenlemesi amacıyla Air Berlin ile ortaklık yapmış; ancak mevcut durumda Pegasus ve Air Berlin bu işbirliğinin şu an için durdurulmasına karar vermiştir. Pegasus'un ayrıca, Azal'ın işletmeci taşıyıcı olarak faaliyet gösterdiği Bakü ile Sabiha Gökçen Havaalanı arasındaki uçuşlar için Azal ile bir kod paylaşımı anlaşması bulunmakta; Şirket'in iştiraki Air Manas'ın Pegasus'tan wet lease yöntemiyle kiraladığı uçaklar ile Bışkek ve Sabiha Gökçen Havaalanı arasında da Air Manas'ın işletmeci taşıyıcı olarak faaliyet gösterdiği uçuşlar gerçekleştirilmektedir. Ayrıca bu İzahname tarihi itibarıyla; bir kod paylaşımı düzenlemesine yönelik olarak büyük bir uluslararası havayolu ile yürütülmekte olan müzakerelerin son aşamalarında gelinmiştir. Bu kod paylaşımı anlaşması, fiyatlama stratejisi ve ücret yapısı da dahil olmak üzere Pegasus'un düşük maliyetli taşıyıcı modelini etkilemeyecektir.

31 Aralık 2012 itibarıyla toplam 2.045 çalışan bulunmakta olup, Şirket'in genel merkezi İstanbul'da yer almaktadır.

1.2. Risk faktörleri

Şirket, faaliyetleri gereği çeşitli risklere maruz kalmaktadır. Bu riskler aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- Şirket yakıt fiyatlarındaki değişimler ile ilişkili risklere maruz kalmaktadır. Yakıt giderilerindeki artışlar Şirket'in mali durumunu ve faaliyet sonuçlarını olumsuz etkileyebilir.
- Döviz kurlarındaki dalgalanmalar Şirket'in mali durumunu ve faaliyet sonuçlarını olumsuz yönde etkileyebilir.
- Finansal riskten korunma işlemlerinin etkinliği sınırlı olabilir ve risklerin tamamı başarılı bir şekilde yönetilemeyebilir.
- Büyüme stratejisinin başarıyla uygulanamaması, Şirket'e zarar verebilir.
- Şirket'in yeni pazarlara açılma imkanları uluslararası hava trafiği anlaşmalarından ötürü sınırlı düzeyde olabilir ve bu da büyüme stratejisinin uygulanmasını olumsuz yönde etkileyebilir.
- Şirket'in yeterli nakit rezervlerini idame ettirememesi durumunda, planlanmış filo genişletme çalışmaları ile ilgili olanlar da dahil olmak üzere mevcut ve gelecekteki borç yükümlülükleri, likidite ve mali durumu olumsuz yönde etkileyebilir.
- Şirket'in gelirlerini artırmak için yüksek uçak kullanım oranlarına ulaşılması gerekmektedir ve bu da Şirket'i rotalara ve iptallere bağlı gelir azalmalarından önemli ölçüde etkilenen hale getirmektedir.
- Kesin uçak siparişlerine yönelik ödemeler için ileride finansman bulunamaması durumunda uçak alımı planlarının değiştirilmesi veya Şirket'in öngörülenden daha yüksek finansman maliyetlerine katlanması gerekebilecektir.
- Uçaklardan bazılarının alımının finansmanı, Amerikan Ex-Im Bankası'nın sunduğu kredi desteği ile sağlanmaktadır ve bu durum, Şirket'in veya Esas Holding'in ilgili finansman dokümanları tahtında temerrüde düşmesi durumunda söz konusu uçakların

Amerikan Ex-Im Bankası veya kredi verenler tarafından geri alınması ile neticelenebilecektir.

- Şirket uçakların ve uçak parçalarının temini açısından sınırlı sayıda tedarikçiye sahip olmaktan kaynaklanan risklere tabidir.
- Yeni uçuş hatları ve kapsamı genişletilmiş faaliyetler Şirket'in mali durumu veya faaliyet sonuçları üzerinde olumsuz bir etkiye sahip olabilecektir.
- Siyasi veya ekonomik istikrarsızlıklar ve mevcut yasal koşullara yeterli düzeyde riayet edilmemesi de dahil olmak üzere gelişmekte olan piyasalardaki mevcudiyet ile ilişkili riskler bulunmaktadır.
- Şirket üçüncü taraf hizmet ve tesis sağlayıcılarına bağımlıdır.
- Şirket, kendisine ve üçüncü taraflara ait otomasyonlu sistemlerin ve teknolojilerin kesintisiz bir şekilde çalışmasına bağımlıdır ve bu sistemlerde veya teknolojilerde yaşanacak aksaklıklar Şirket'in etkili bir şekilde sevk ve idare edilmesini engelleyebilir.
- Şirket, kalifiye personelin makul maliyet üzerinden teminine ve muhafazasına bağımlıdır.
- Karşılaşılan bütün risklere karşı sigorta yaptırılmayabilir ve sigorta kapsamında olmayan kayıplara maruz kalınabilir.
- Şirket, değişken oranlı borçlar açısından faiz oranı riskine maruz kalmaktadır.
- Yeni bir uçak serisinin takdim edilmesi halinde sahip olunan uçaklara olan talep azalabilir ve bu da şirketin söz konusu uçakları satma kabiliyetini olumsuz etkileyebilir.
- Mali performans ve faaliyet sonuçları mevsimselliğin etkilerine tabidir.
- Şirket, uçak finansal kiralama işlemlerine ilişkin uyguladığı KDV oranları ile ilgili olarak aleyhine re'sen tarh edilen KDV ve uygulanan vergi ziyayı cezası sebebiyle zarara uğrayabilir.
- Şirket, özellikle uçak satın alma sözleşmeleri tahtındaki yükümlülükleri ve kiralama sözleşmeleri kapsamında tabi olduğu İzahname tarihi itibarıyla yaklaşık 250 milyon ABD doları tutarındaki (yargı mercilerine taşınması durumunda ortaya çıkabilecek ek masrafları hariç olmak üzere) tazmin yükümlülükleri ile Esas Holding'in Şirket'teki pay sahipliğinin %51'in altına düşmesi veya benzer bir şekilde Şirket'in kontrolünün el değiştirmesi halinde bu kontrol değişikliğine ilişkin taahhütlerinden doğabilecek riskler nedeniyle zarara uğrayabilir.
- Havayolu endüstrisinde yaşanan rekabet son derece yoğundur ve rekabete karşılık verilememesi durumunda bunun Şirket'in mali durumu ve faaliyet sonuçları üzerinde önemli olumsuz etkileri olabilir.
- Ekonomik ve endüstriyel koşullar sürekli değişmektedir ve Türkiye'de ve dünyanın diğer yerlerinde kötüleşen olumsuz ekonomik koşullar, kapasite fazlası ile neticelenebilir.
- Şirket'in İstanbul Sabiha Gökçen Havaalanı'nda veya diğer kilit havaalanlarında uygun kalkış ve iniş zamanlarına veya slotlara sahip olamaması veya bunları muhafaza edememesi halinde faaliyetler bundan olumsuz etkilenecektir.
- Şirket, tabi olduğu mevcut düzenlemelerin giderler, mali durum ve işletme modeli üzerinde önemli olumsuz bir etkiye neden olacak şekilde değiştirilmesi veya bu sonuçlara yol açabilecek yeni düzenlemelerin uygulamaya konulması risklerine tabidir.
- Düşük kar marjları ve yüksek sabit giderler havayolu endüstrisinin karakteristik özelliklerindedir; daha büyük mali kaynaklara veya daha düşük işletme giderlerine sahip diğer havayolları ile etkili bir şekilde rekabet edilemeyebilir.

- Havaalanı, transit ve iniş ücretleri, güvenlik ücretleri ve ayrıca hava trafiği güvenliğinin sağlanması için havayollarının ödemek zorunda olduğu diğer giderler daha da artarak faaliyet sonuçlarını önemli olumsuz şekilde etkileyebilecektir.
- Havacılık faaliyetleri, salgın hastalıklardan veya seyahat davranışlarını etkileyebilecek nitelikteki doğal veya insan kaynaklı felaketlerin yaşanmasından olumsuz etkilenebilir.
- Şirket uçak kazaları veya diğer felaketlerden ötürü önemli kayıplara uğrama riskine maruz kalmaktadır.
- İleride yaşanabilecek terör olayları veya terör tehditleri, havayolu ile seyahat eden yolcu sayısında önemli azalmalara neden olabilecektir.
- Havayolları, faaliyet sonuçlarına ve mali durumlarına zarar verebilecek olan havaalanlarındaki trafik yoğunlukları, olumsuz hava koşulları ve artan güvenlik tedbirleri de dahil olmak üzere kendi kontrollerinde bulunmayan faktörlerden sıklıkla etkilenmektedirler.
- Şirket, menfaatleri Şirket menfaatleriyle veya diğer hissedarların menfaatleri ile aynı olmayabilecek olan hakim hissedarların kontrolünde bulunmaktadır.
- Şirket payları önceden halka açık bir piyasada işlem görmemiştir ve Paylar fiyat ve hacim dalgalanmalarına maruz kalabilecektir.
- Gelecekte büyük miktarda pay satışı ya da satış olabileceğinin algılanması, pay fiyatını olumsuz etkileyebilecektir.
- Şirket gelecekte pay sahiplerine temettü ödemeyebilir.
- 31 Aralık 2011 ve 2010 tarihlerinde sona eren yıllar için dağıtılabılır mahiyetteki karlardan payların hamillerine hiçbir temettü ödenmemiştir.
- Şirket'in halka açıklık oranı sınırlıdır ve Paylar'ın likiditesi ve pay fiyatı üzerinde bunun olumsuz etkisi olabilecektir.

1.3.Ortaklığın yönetim kurulu üyeleri, üst yöneticileri ile bağımsız denetim kuruluşu hakkında temel bilgiler

Pegasus'un Yönetim Kurulu alanında tecrübeli profesyonellerden oluşmaktadır. Sekiz kişilik Yönetim Kurulu'nun üçü bağımsız üye olup, bu kişilerinin hepsinin uluslararası alanda faaliyet gösteren şirketlerde kazanılmış tecrübeleri bulunmaktadır. Üst yönetim de havacılık alanında tecrübeli kişilerden oluşmaktadır.

Yönetim Kurulu Üyeleri

Adı Soyadı	Görevi
Ali İsmail Sabancı	Yönetim Kurulu Başkanı
Hüseyin Çağatay Özdoğru	Yönetim Kurulu Başkan Vekili
Şükrü Emre Berkin	Yönetim Kurulu Üyesi
Sertaç Haybat	Yönetim Kurulu Üyesi ve Genel Müdür
Conor McCarthy	Yönetim Kurulu Üyesi
Mehmet Cem Kozlu	Yönetim Kurulu Üyesi ⁽¹⁾
Mehmet Sağıroğlu	Yönetim Kurulu Üyesi ⁽¹⁾
Raymond Douglas Webster	Yönetim Kurulu Üyesi ⁽¹⁾

(1) Bağımsız yönetim kurulu üyesi.

Üst Yönetim

Adı Soyadı	Görevi
Sertaç Haybat	Genel Müdür
Serhan Ulga	Mali İşler ve İnsan Kaynaklarından Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı
Tayfun Bora	Güvenlik Müdürü
K. Mustafa Helvacıoğlu	Emniyet Yönetim Direktörü
Nadir Kabaş	Uçuş Operasyonlarından Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı
Aycan Kurtoğlu	Bilgi Teknolojileri Direktörü
Boğaç Uğurluteğin	Yer İşletme Direktörü
Nurçin Özsoy	Uçuş Hizmetlerinden Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı
Güliz Öztürk	Ticaretten Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı
Mustafa Hesapçıoğlu	Kalite Direktörü
Verda Beste Taşar	Yatırımcı İlişkileri Direktörü
Cahit Taşbaş	Eğitim Direktörü
Servet Ulaşan	Teknikten Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı
Mine Öztürk	İç Denetim Direktörü
Gürol Yüksel	Yönetim Kurulu Danışmanı ve İzAir Genel Müdürü
Utkan Önder	PUEM Genel Müdürü
İlgar Alptekin	Air Manas Genel Müdürü

Bağımsız Denetçi

27 Mart 2013 tarihli Şirket olağan genel kurul toplantısında, DRT Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş. bağımsız denetçi olarak seçilmiştir.

Pegasus'un 31 Aralık 2012, 31 Aralık 2011 ve 31 Aralık 2010 tarihleri itibariyle konsolide finansal tabloları Sermaye Piyasası Kurulu'nca kabul edilen finansal raporlama standartları çerçevesinde DRT Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş. tarafından denetlenmiştir. İlgili döneme ilişkin denetimden sorumlu ortak baş denetçi Selçuk Ürkmez'dir.

1.4.İhraca ilişkin özet veriler ve tahmini halka arz takvimi

Şirket'in çıkarılmış sermayesinin 75.000.000 TL'den 102.272.000 TL'ye artırılmasında, mevcut ortakların rüçhan haklarının kısıtlanması yoluyla ihraç edilecek 27.272.000 TL nominal değerli paylar ile Şirket'in mevcut ortaklarından Esas Holding A.Ş.'nin sahip olduğu 4.813.000 TL nominal değerli paylar olmak üzere toplam 32.085.000 TL (Şirket sermayesinin % 31,4'ü) nominal değerli paylar Sermaye Piyasası Kurulu'nun onayını takiben halka arz edilecektir.

Toplanan kesin talebin satışa sunulan pay miktarından fazla olması halinde, Esas Holding A.Ş.'ye ait 3.209.000 TL nominal değerli ve toplamda halka arz edilen payların %10'una tekabül eden payların, dağıtım tabii tutulacak toplam pay miktarına eklenmesi planlanmaktadır.

Halka arz edilecek paylar için 2 (iki) iş günü boyunca talep toplanacaktır. Bu sürenin başlangıç ve bitiş tarihleri ilan edilecek sirkülerde belirtilecektir.

1.5.Seçilmiş finansal bilgiler, finansal tablolara ilişkin özet veriler ve bunlara ilişkin önemli değişiklikler ile sermaye yapısı ve borçluluk durumu

Özet Finansal Veriler (TL)	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010
Toplam Varlıklar	2.209.011.035	1.832.188.848	1.236.045.574
Dönen Varlıklar	339.329.147	198.137.315	109.016.329
Duran Varlıklar	1.869.681.888	1.634.051.533	1.127.029.245
Toplam Borçlar	1.881.658.887	1.643.491.773	1.067.065.154
Kısa Vadeli Borçlar	538.075.762	557.525.418	390.733.503
Uzun Vadeli Borçlar	1.343.583.125	1.085.966.355	676.331.651
Özkaynak	327.352.148	188.697.075	168.980.420
Ana Ortaklığa Ait Özkaynaklar	327.352.148	188.766.259	174.395.237
Azınlık Payları	0	(69.184)	(5.414.817)

	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010
Net Satışlar	1.919.892.223	1.484.079.753	977.863.116
PGS Operasyonel Faiz ve Vergi Öncesi Kar	202.465.215	10.820.124	43.379.077
PGS Operasyonel FAVÖK	306.866.993	86.690.271	82.927.236
PGS Operasyonel FAVKÖK	391.628.753	198.332.655	161.316.442
Net Dönem Karı/Zararı	126.303.516	-14.085.900	20.237.310
Hisse Başına Kazanç	1,68	-0,20	1,07
Hisse Başına Temettü	0	0	0
Operasyonel Faal. Doğan Nakit Akımı	462.447.667	47.467.049	126.622.093
Yatırım Faal. Doğan Nakit Akımı	10.545.034	33.610.221	-101.798.816
Finansman Faal. Doğan Nakit Akımı	-282.391.827	-110.812.375	18.143.006
Dönem Başı Nakit ve Nakit Benzerleri	19.549.364	49.284.469	6.318.186
Dönem Sonu Nakit ve Nakit Benzerleri	210.150.238	19.549.364	49.284.469

	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010
	(TL)		
Kısa-vadeli borçlanmalar			
Krediler			
Teminatsız	50.722.463	189.002.830	152.183.020
Finansal kiralamalardan doğan yükümlülükler			
Teminatl	135.232.251	103.033.355	57.999.800
Teminatsız	-	-	-
Kısa-vadeli borçlar toplamı	185.954.714	292.036.185	210.182.820
Uzun-vadeli borçlanmalar			

Krediler			
Teminatsız	-	-	11.307.245
Finansal kiralamalardan doğan yükümlülükler			
Teminatl	1.240.919.331	1.030.040.742	621.239.241
Teminatsız	-	-	-
Uzun-vadeli borçlar toplamı	1.240.919.331	1.030.040.742	632.546.486
BORÇLAR TOPLAMI	1.426.874.045	1.322.076.927	842.729.306

1.6.İhracın gerekçesi ve halka arzdan elde edilecek net nakit girişinin kullanım yerleri

Halka arzda sermaye artışı ile sağlanacak fonun, filo büyümesi, uçuş ağının genişletilmesi için gerekli finansmanda, likidite durumunun güçlendirilmesinde ve genel kurumsal faaliyetlerde kullanılması planlanmaktadır. Halka arzdan elde edilecek gelir bunların dışında başka bir amaçla kullanılmayacaktır.

1.7.Finansal durum ve faaliyet sonuçları hakkında bilgiler

Büyüme stratejisi doğrultusunda, Pegasus düşük maliyetli havayolu modelinin hayata geçirilmesinden itibaren faaliyetlerini önemli ölçüde büyütülmüştür. Düşük maliyetli havayolu olarak ilk tam faaliyet yılı olan 2006 yılından 2012 yılına kadar olan dönemde PGS Operasyonel Geliri, yıllık %29,1'lik BYBO ile, 386,6 milyon TL'den 1.791,8 milyon TL'ye çıkmıştır. Yolcu hacimlerinde de 2006 yılından 2012 yılına kadar olan dönemde kuvvetli bir büyüme kaydedilmiş, 2006 yılında 2,6 milyon yolcu sayısı yıllık %31'lik bileşik büyüme oranıyla 2012 yılında 13,6 milyon yolcuya ulaşmıştır. Pegasus'un 2006 yılında faaliyete başladığında 14 uçaktan oluşan filosu İzahname tarihi itibarıyla 42 uçağa çıkarken, tarifeli uçuş noktasının sayısı da aynı dönemde 7'den (açıklanan ve bilet satışına açılan 2 yurtdışı ve 2 yurtiçi destinasyon da dahil) 70'e çıkmıştır.

Aşağıdaki tabloda gelirlerin yıllar içindeki değişimi verilmiştir.

	2012	2011	2012	2011
	(milyon TL)		(%)	
Tarifeli uçuş gelirleri	1.429,9	1.124,4	79,8	76,6
Yan gelirler	230,2	146,0	12,8	9,9
Charter uçuş gelirleri	106,7	179,2	6,0	12,2
Diğer gelirler	25,0	19,0	1,4	1,3
PGS Operasyonel Geliri	1.791,8	1.468,6	100,0	100,0
AirBerlin Türkiye operasyonu geliri	128,1	15,5		
TOPLAM GELİRLER	1.919,9	1.484,1		

PGS Operasyonel Geliri ağırlıklı olarak tarifeli uçuşlar için yolculara koltuk satışından elde edilmektedir, öyle ki 2012 yılında toplam gelirin %79,8'i buradan gelmiştir. Tarifeli uçuşlar başta olmak üzere, uçuşlarla ilgili bağlantılı ek ürün ve hizmetler verilmesinden elde edilen gelirden oluşan yan gelirler ise 2012 yılında PGS Operasyonel Geliri'nin %12,8'ini oluşturmuştur. Wet lease ve sub-charter işlemlerinden elde edilen geliri de içine alan charter uçuş gelirleri 2012 yılında PGS Operasyonel Gelir'ne %6,0 oranında katkı sağlamıştır. Kargo hizmetlerinin yanı sıra, pilot, mürettebat ve teknik eğitimden elde edilen geliri de içine alan diğer gelirler ise 2012 yılında PGS Operasyonel Geliri'ne %1,4 oranında katkı sağlamıştır.

DHMI verilerine göre, yurtiçinde tarifeli yolcu sayısı açısından pazar payı 2012 yılında %25,7 olurken, bu oran 2011 ve 2010 yıllarında ise sırayla % 23,2 ve % 19,6 olarak gerçekleşmiştir.

Pegasus, sunmuş olduğu ana hizmet olan havayolu yolcu taşımacılığı ile bağlantılı, ilave ürün ve hizmetleri içeren çeşitli yan hizmetler sunmakta ve bu hizmetlerden ek gelir elde etmektedir. Pegasus'un amacı, yan gelirlerin toplam gelirler içindeki yüzdesini arttırmak ve ek gelir elde etmek üzere müşterilere sunulan yeni yan hizmetleri sürekli olarak gözden geçirmekte ve yeni yan hizmetleri uygulamaya koymaktadır. Bu yan gelirler arasında servis ücretleri, uçuş-öncesi ve uçuşta yiyecek-içecek satışı, uluslararası uçuşlarda uçuşta gümrüksüz ürün satışı, fazla bagaj ücretleri, rezervasyon değişikliği ve bilet iptal ücretleri, havaalanı check-in ücretleri ve koltuk seçme ücretleri de yer almaktadır. 2012 yılında yolcu başına elde edilen yan gelirler 17,0 TL iken, bu rakam 2011 yılında 12,9 TL, 2010 yılında ise 11,0 TL olarak gerçekleşmiştir.

2011 yılında dönem net zararı 14,1 milyon TL olarak gerçekleşirken, 2012 yılında dönem net karı 126,3 milyon TL olmuştur.

1.8. Personel hakkında bilgi

31 Aralık 2012 itibarıyla, Şirket'in toplam 2.045 çalışanı bulunmaktadır. Belirtilen tarihler itibarıyla faaliyet alanı bazında sahip olunan çalışanların dökümü aşağıdaki tabloda yer almaktadır. Aksi belirtilmediği takdirde aşağıda yer verilen rakamlar 1 Kasım 2011 tarihinden itibaren AirBerlin Türkiye operasyonlarını kapsamamaktadır.

Aşağıdaki tabloda son 3 yıl itibarıyla çalışan sayısı verilmiştir.

Fonksiyon	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010
Operasyon harici	309	383	362
Operasyon	1.736	1.667	1.329
Toplam	2.045	2.050	1.691

1.9. Ortaklık yapısı ve ilişkili taraf işlemleri hakkında bilgiler

Pegasus'un en güncel ortaklık yapısı aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Ortağın ticari unvanı veya adı soyadı	Son Durum İtibarıyla 04.04.2013	
	(TL)	(%)
Esas Holding A.Ş.	72.375.570	96,5
Diğer (gerçek kişiler)	2.624.430	3,5
Toplam	75.000.000	100,0

Pegasus, hem doğrudan hem de Esas Holding aracılığıyla Sabancı Ailesi'nin %100 kontrolü altında bulunmaktadır. Esas Holding toplam payların %96,50'sine sahiptir. İzahname tarihi itibarıyla Air Manas Pegasus'un bağlı ortaklığıdır. Pegasus'un ortak yönetime tabi ortaklıkları ve iştirakleri; İHY İzmir Havayolları A.Ş., Pegasus Uçuş Eğitim Merkezi A.Ş. ve İzmirli Otelcilik Yatırım Turizm ve Ticaret A.Ş.'dir.

Esas Holding ile olan başlıca işlemler, Esas Holding'in uçak alımlarında sağlamış olduğu finansal garanti ve buna bağlı olarak ödenen komisyonları içermektedir. Pegasus, bu komisyonları finansal giderler altında kaydetmektedir. Buna ilave olarak, 2010 yılında Şirket Esas Holding'ten uçaklar için yapacağı ön ödemeleri finanse etmek amacı ile kredi kullanmıştır.

Pegasus aynı zamanda, genel müdürlük binasını Esas Holding ve onun iştiraki olan EAG Turizm ve İnşaat Sanayi Ticaret A.Ş.'den kiralamakta ve kira gideri olarak kaydetmektedir. Şirket, çağrı merkezi hizmeti sağlayan Callpex Çağrı Merkezi ve Müşteri Hizmetleri A.Ş.'den çağrı mekezi hizmeti almaktadır. Pegasus'un yönetim kurulu başkanı Ali Sabancı, Callpex'te hissedar olarak bulunmaktadır. Grup, İzAir'e bakım hizmetleri sunmaktadır ve İzAir'den wetlease yöntemiyle uçak kiralamaktadır. Aynı zamanda pilotlarının eğitimi amacı ile Pegasus Uçuş Eğitim Merkezi A.Ş.'den simülatörle eğitim hizmeti alan Şirket, yönetim kurulu üyelerinden Conor McCarthy'nin kontrolünde bulunan Wordison Limited Trading'den danışmanlık hizmeti almakta, Emre Berkin'in yönetim kurulunda bulunduğu şirketlerden ise Thomas Cook Group International, Plc'ye charter hizmetleri sunmakta ve Hedef Medya Tanıtım İnteraktif Medya Pazarlama A.Ş.'den pazarlama hizmetleri tedarik etmektedir.

1.10.İhraca ve borsada işlem görmeye ilişkin bilgiler

Konsorsiyum Lideri:	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Halka Arz Öncesi Ödenmiş Sermaye:	75.000.000 TL
Halka Arz Şekli:	Fiyat aralığı ile talep toplama
Halka Arz Büyüklüğü:	32.085.000 TL nominal değerli 32.085.000 adet pay
<i>Sermaye Artırımı</i>	<i>27.272.000 TL nominal değerli 27.272.000 adet pay</i>
<i>Ortak Satışı</i>	<i>4.813.000 TL nominal değerli 4.813.000 adet pay</i>
Halka Açıklık Oranı:	%31,4
Halka Arz Sonrası Çıkarılmış Sermaye:	102.272.000 TL
Ek Satışa Sunulan Pay Miktarı:	<i>3.209.000 TL nominal değerli 3.209.000 adet pay</i>
Ek Satış Sonrası Halka Açıklık Oranı:	%34,5
Fiyat Aralığı:	17,0 TL-20,4 TL
Satmama Kararı:	Pegasus ortaklarından Esas Holding, Ali Sabancı, Emine Kamışlı, Kazım Köseoğlu, Can Köseoğlu payların işlem görmeye başlamasını takiben 365 gün boyunca ilave pay satmamayı ve Pegasus Yönetim Kurulu da 365 gün boyunca bedelli sermaye artırımı kararı almayacağını taahhüt etmiştir
Fiyat İstikrarı:	Planlanıyor
Fiyat İstikrarı Süresi:	Payların BİAŞ'ta işlem görmeye başlamasından itibaren 30 gün

Halka arza ilişkin fiyat tespit raporu, yasal süre içerisinde ilan edilecek olup, raporda yer alan değerlendirme çalışması Şirket'in 31.12.2012 tarihli finansal tablolarını temel almakta ve geleceğe yönelik tahminleri içermemektedir. Değerlemede projeksiyonların kullanılmamasının nedeni, Şirket'e ait tahminlere İzahname'de yer verilmemiş olmasıdır. Bu çerçevede değerlendirme yöntemlerinden indirgenmiş nakit akımları analizi kullanılmamış olup, sadece benzer şirket analizine çalışmada yer verilmiştir.

Benzer şirketlerin açıklanan son oniki aylık finansal verileri ve 1 Nisan 2013 itibariyle piyasa değerleri esas alınmış ve aşağıda detayları verilen çarpanlar hesaplamaya baz teşkil etmiştir:

- Düzeltilmiş FD* / FAVKÖK** (Düzeltilmiş Firma Değeri / Faiz, Amortisman, Vergi ve Kira Öncesi Kar) Çarpanı
- FD / FAVÖK (Firma Değeri / Faiz, Amortisman ve Vergi Öncesi Kar) Çarpanı
- F / K (Fiyat / Kazanç) Çarpanı

* Düzeltilmiş Firma Değeri = Firma Değeri + 7 x Operasyonel Kiralama Giderleri

** FAVKÖK: Faiz, Amortisman, Vergi ve Kira Öncesi Kar

İşbu İzahname'nin 3.4.1 bölümünde yer alan "Mevcut Durum" ve "Strateji" ile 3.4.2 bölümünde yer alan "Pegasus'un Başlıca Güçlü Yanları" alt başlıklarında açıklanan hiçbir olumlu beklenti veya 2013 yılına ilişkin mali ve operasyonel gerçekleşme fiyat aralığı tespitinde dikkate alınmamıştır.

Halka arz edilecek payların;

- 3.208.500 TL nominal değerdeki (%10) kısmı Yurtiçi Bireysel Yatırımcılara
- 3.208.500 TL nominal değerdeki (%10) kısmı Nitelikli Yatırımcılara
- 3.208.500 TL nominal değerdeki (%10) kısmı Yurtiçi Kurumsal Yatırımcılara
- 22.459.500 TL nominal değerdeki (%70) kısmı Yurtdışı Kurumsal Yatırımcılara

gerçekleştirilecek satışlar için tahsis edilmiştir.

Halka arz edilen payların satışı tamamlandıktan sonra Borsa'da işlem görebilmesi Borsa mevzuatının ilgili hükümleri çerçevesinde Borsa'nın vereceği olumlu karara bağlıdır.

İhraca ilişkin tahmini toplam maliyetin 24,0 milyon TL ile 27,8 milyon TL aralığında, ek satış dahil halka arz edilecek pay başına maliyetin ise 0,68 TL ile 0,79 TL aralığında olacağı tahmin edilmektedir.

Aracılık maliyetleri ile halka arz edilecek payların nominal değeri ile ihraç değeri arasındaki fark üzerinden alınacak Kurul ücreti, halka arz edilen payların birbirine olan oranı gözetilerek Pegasus ve Esas Holding tarafından; Pegasus'un sermayesinin tamamının nominal değeri üzerinden alınan Kurul ücreti ile diğer giderler Pegasus tarafından karşılanacaktır. Pegasus tarafından karşılanacak toplam maliyetin 19,6 milyon TL ile 22,6 milyon TL aralığında olacağı tahmin edilmektedir.

1.11.Ek bilgiler

Şirketin Sermayesi (Esas Sözleşme Madde 6)

Şirket, Sermaye Piyasası Kanunu hükümlerine göre kayıtlı sermaye sistemini kabul etmiş ve Sermaye Piyasası Kurulu'nun 22.02.2013 tarih ve 6/178 sayılı izni ile bu sisteme geçmiştir.

Şirket'in kayıtlı sermaye tavanı 500.000.000 TL (beşyüzmilyonTürkLirası) olup her biri 1 TL (birTürkLirası) itibari değerinde nama yazılı 500.000.000 (beşyüzmilyon) paya bölünmüştür.

Bu süre sonunda izin verilen kayıtlı sermaye tavanına ulaşamamış olsa dahi, bu tarihten sonra Yönetim Kurulunun sermaye artırımı kararı alabilmesi için daha önce izin verilen tavan

ya da yeni bir tavan tutarı için Sermaye Piyasası Kurulu'ndan izin almak suretiyle Genel Kuruldan yeni bir süre için yetki alması zorunludur. Söz konusu yetkinin alınmaması ve kayıtlı sermaye sistemi için aranan niteliklerin kaybedilmesi halinde Şirket kayıtlı sermaye sisteminden çıkmış sayılır.

Şirketin çıkarılmış sermayesi 75.000.000 TL (YetmişbeşmilyonTürkLirası) olup, söz konusu çıkarılmış sermaye muvazaadan ari şekilde tamamen ve nakden ödenmiştir.

Sermayeyi temsil eden paylar kaydileştirme esasları çerçevesinde kayden izlenir.

Yönetim Kurulu, Sermaye Piyasası Kanunu ve Türk Ticaret Kanunu hükümlerine uygun olarak gerekli gördüğü zamanlarda kayıtlı sermaye tavanına kadar yeni pay ihraç ederek çıkarılmış sermayeyi arttırmaya, pay sahiplerinin yeni pay alma hakkını sınırlandırmaya, primli veya nominal değer altında pay ihracı konularında karar almaya yetkilidir. Yeni pay alma hakkını kısıtlama yetkisi, pay sahipleri arasında eşitsizliğe yol açacak şekilde kullanılamaz. Çıkarılan paylar tamamen satılarak bedelleri ödenmedikçe yeni pay çıkarılamaz.

Payların Devri (Esas Sözleşme Madde 7)

Şirket paylarının devri Türk Ticaret Kanunu, Sermaye Piyasası Kanunu, Türk Sivil Havacılık Kanunu ve bu kapsamdaki ilgili düzenlemeler ile Esas Sözleşme hükümlerine tabidir.

Sermaye Piyasası Kanunu'nun 137. maddesinin üçüncü fıkrası hükmü saklı kalmak kaydıyla, aşağıda belirtilen hallerde nama yazılı Şirket paylarının devri ancak Şirket Yönetim Kurulu'nun onayı üzerine Şirket'e karşı hüküm ifade eder.

Yönetim Kurulu, Türk Sivil Havacılık Kanunu ve ilgili sivil havacılık mevzuatı kapsamında Şirket faaliyetlerinin devamının ve zarar görmemesinin temini için Şirketin çıkarılmış sermayesinin %50'si veya daha fazlasının yabancı pay sahiplerine ait olması sonucunu doğuracak pay devirlerini reddedebilir. Şirket Yönetim Kurulu bu sonuca yol açan pay devirlerinden haberdar olduğu tarihten itibaren yedi gün içerisinde yabancı pay sahiplerinin söz konusu sermaye oranını aşan edinimlerine konu payların Yönetim Kurulu'na belirlenecek bir süre dahilinde elden çıkarılmasını talep etmeye yetkili olduğu gibi, söz konusu payların belirtilen süre içerisinde elden çıkarılmaması durumunda aşağıdaki tedbirlerden kendi belirleyeceği herhangi birinin uygulanması için gerekli işlemleri ifaya yetkilidir:

1. Yabancı pay sahiplerinin yukarıda belirtilen pay sahipliği oranını aşması sonucunu doğuran payların itfa edilerek sermayenin azaltılması;
2. Yabancı pay sahiplerinin yukarıda belirtilen pay sahipliği oranının altında kalmasını sağlayacak şekilde sermaye artırımına gidilmesi ve rüçhan hakların kısıtlanması;
3. Yabancı pay sahiplerinin yukarıda belirtilen pay sahipliği oranını aşması sonucunu doğuran payların Şirket tarafından Türk Ticaret Kanunu, Sermaye Piyasası Kanunu ve ilgili ikincil mevzuat çerçevesinde iktisabı.

Pay devirlerinin Şirket pay defterine işlenmesi bu maddede ifade edilen Yönetim Kurulu onayı üzerine gerçekleşir. Yönetim Kurulunun bu maddede belirtilenler haricinde Türk Ticaret Kanunu'nun ilgili maddelerine dayanarak pay devirlerini ret ve payları devralan kişileri pay sahibi olarak tanımamaya ilişkin her türlü hak ve yetkisi saklıdır.

Aşağıda belirtilenler bu madde kapsamında “yabancı pay sahibi” kapsamında değerlendirilir:

1. Yabancı uyruklu gerçek kişiler;
2. Yabancı uyruklu tüzel kişiler;
3. Sermayesinin veya idare ve temsile yetkili organlarının çoğunluğu yabancı uyruklu kişilere ait bulunan veya bunlar tarafından teşkil edilen Türkiye Cumhuriyeti yasaları uyarınca kurulmuş tüzel kişiler;
4. Yukarıda belirtilenler tarafından kurulan veya idare edilen tüzel kişiliği haiz olmayan her türlü fon, teşebbüs, kişi veya malvarlığı topluluğu.

Yönetim Kurulu’nda Görev Dağılımı (Esas Sözleşme Madde 13)

Yönetim kurulu her yıl olağan Genel Kurul toplantısından sonra yapacağı ilk toplantıda bir başkan ve yokluğu halinde başkanlık görevini yapmak üzere bir başkan vekili seçer.

Yönetim Kuruluna Esas Sözleşme’nin 13. maddesinde belirtilen doğrultuda destek olmak amacıyla Denetimden Sorumlu Komite, Kurumsal Yönetim Komitesi, Adaylık ve Atamalar Komitesi ve Riskin Erken Saptanması Komitesi kurulacaktır.

Yukarıdakilere ilaveten, Yönetim Kurulu işlerin ilerleyişini takip etmek, kendisine arz olunacak hususları hazırlamak, bütün önemli maddeler hususiyle bilançonun hazırlanmasına karar vermek ve alınan kararların uygulanmasını gözetmek gibi çeşitli konularda Uygun gördüğü sayıda, gerek kendi üyeleri gerekse de konusunda uzman kişiler arasından atanacak kişilerce oluşturulacak komite ve komisyon kurabilir.

2. RİSK FAKTÖRLERİ

2.1.Ortaklığa ve İçinde Bulunduğu Sektöre İlişkin Riskler:

İşbu izahname tarihi itibarıyla ticari sır kapsamında değerlendirilen ve/veya kamuya açıklanmayan bilgilerin/sözleşmelerin içeriyor olduğu risklerden dolayı ileride Şirket'in olumsuz etkilenme ihtimali bulunmaktadır. Şirket tarafından ticari sır kapsamında değerlendirilen ve işbu İzahname ile kamuya açıklanmayan bilgilerin/sözleşmelerin, kamuya açıklanmaması dolayısıyla yatırımcıların uğrayacağı zararlardan, Sermaye Piyasası Kanunu'nun 10'uncu maddesi uyarınca ihraççılar sorumludur. Zararın bu kişilerden tazmin edilememesi veya edilemeyeceğinin açıkça belli olması halinde halka arz edenler, ihraca aracılık eden lider aracı kurum ve ihraççının yönetim kurulu üyeleri kusurlarına ve durumun gereklerine göre zararlar kendilerine yükletilebildiği ölçüde Sermaye Piyasası Kanunu'nun 10'uncu maddesi uyarınca sorumludur. Ayrıca Sermaye Piyasası Kanunu'nun 32'nci maddesi uyarınca İzahname'yi imzalayanlar ve İzahname kendi adına imzalanan tüzel kişiler de zararlardan müteselsilen sorumludur.

Şirket ile ilgili Riskler

Şirket yakıt fiyatlarındaki değişimler ile ilişkili risklere maruz kalmaktadır. Yakıt giderlerindeki artışlar Şirket'in mali durumunu ve faaliyet sonuçlarını olumsuz etkileyebilir.

Yakıt giderleri kalemi, Şirket'in faaliyet giderleri içerisinde en önemli yeri tutmakta olup, Aralık 2010, 2011 ve 2012 tarihlerinde sona eren yıllar için Pegasus Operasyonel Hizmet Maliyetinin sırasıyla %38,9, %45,1 ve %48,0'ını oluşturmuştur.

Yakıt fiyatları geçmişte jeopolitik sorunlara, döviz kuru dalgalanmalarına, arz ve talep dengesine ve spekülasyonlara bağlı olarak geniş ölçekli dalgalanmalara maruz kalmıştır ve bu dalgalanmaların ileride de devam etmesi muhtemeldir. Yakıt fiyatlarındaki dalgalanmalar Şirket'in satış maliyetleri ve bundan dolayı faaliyet sonuçları üzerinde önemli bir etki göstermiştir. 2009'de yaşanan önemli düşüşün ardından, 2010, 2011 ve 2012 yıllarında yakıt fiyatları sürekli olarak artış göstermiştir. Bu durum, yakıt alımları için ödenen ton başı ortalama fiyata (finansal riskten korunma işlemlerinden kaynaklanan kar/zarardan arı olarak) yansımış olup, 2010 yılında 1,203 TL, 2011 yılında 1,833 TL ve 2012 yılında ise 1,949 TL olarak gerçekleşmiştir. Yakıt fiyatları gerek evsel ısıtma için kullanılan petrole gerek benzine yönelik talepten ve ayrıca mevcut ham petrol ve rafineri kapasitesinden kaynaklanan arz ve talep dengesizliklerinden de etkilenmektedir. Bunlar ve diğer unsurların yakıt fiyatları ve yakıt arzı üzerindeki etkisinden ötürü yakıt maliyetleri herhangi bir kesinlikte öngörülememektedir. Ayrıca, yapılmış olan sözleşmeler çerçevesinde tedarikçiler yakıt fiyatlarındaki artışları Şirket'e yansıtılabilmektedir. Öte yandan, bilet fiyatlarını artırmak veya ilave yakıt bedelleri uygulamak suretiyle Şirket'in artan yakıt maliyetlerini yolculara yansıtılma imkânı Şirket'in uyguladığı düşük maliyet modeli ve havayolu endüstrisinin rekabetçi yapısı nedeniyle sınırlıdır. Yakıt maliyetlerindeki artışlar geçmişte Şirket'in mali durumu ve faaliyet sonuçları üzerinde önemli olumsuz etkilere sahip olmuştur ve gelecekte de zaman zaman bu türden etkilere sahip olmaya devam etmesi beklenmektedir. Ayrıca uluslararası yakıt fiyatları ABD doları cinsinden belirlendiğinden yakıt maliyetleri aynı zamanda bir takım döviz risklerine tabidir.

Hava olayları, doğal afetler, petrol üreticisi ülkelerde yaşanan siyasi istikrarsızlıklar veya savaşlar, yakıt üretimi, nakliyesi veya pazarlamasına ilişkin hükümet politikalarındaki değişiklikler, yakıt üretimi kapasitesindeki değişiklikler, çevresel kaygılar ve öngörülemeyen

diğer olaylar gelecekte beklenmedik arz eksikliklerine neden olabilirler ve yakıt fiyatları buna bağılı olarak artış gösterebilir. Yakıt fiyatlarındaki beklenmedik artışlar veya yakıt arzındaki kesilmeler; Şirket'in mali durumu ve faaliyet sonuçları üzerinde önemli ölçüde olumsuz etkilere sahip olacaktır.

Döviz kurlarındaki dalgalanmalar Şirket'in mali durumunu ve faaliyet sonuçlarını olumsuz yönde etkileyebilir.

Şirket'in fonksiyonel para biriminin avro ancak maliyetlerinin önemli bir kısmının avro dışındaki para birimleri cinsinden olması nedeniyle, başta ABD doları - avro ve avro - Türk lirası olmak üzere kurlardaki dalgalanmalar Şirket'in mali durumu ve faaliyet sonuçları üzerinde önemli ölçüde olumsuz etkiye sahip olabilir. Şirket'in döviz kurlarına dayalı riski, temel olarak, ABD doları üzerinden belirlenmiş olan 31 Aralık 2012 tarihi itibarıyla mevcut finansal borçların yaklaşık %17,0'sini temsil eden (banka kredileri ve finansal kiralama) yükümlülükler ile 2012 yılına ait işletme giderlerinin yaklaşık %57'sini temsil etmiş olan operasyonel kiralama ödemeleri, yakıt giderleri ve bakım giderleri dahil çeşitli gider kalemlerinden kaynaklanmaktadır. En önemli yatırım harcamaları olan uçak ve yedek parça alımları da ABD doları olarak yapılmaktadır. Türk lirası üzerinden belirlenen önemli kalemler arasında tarifeli yurtiçi uçuşlardan elde edilen gelirler ve personel giderleri bulunmaktadır. 2012 yılında TL cinsi gelirler toplam gelirlerin %45'ini oluşturmuştur. Ayrıca mali tablolar hazırlanırken, diğer para birimleri ile tahakkuk ettirilen aktiflerin, pasiflerin, gelir ve gider kalemlerinin defter değerleri, şirketin fonksiyonel para birimi olan avro cinsinden kayıt altına alınmaktadır. Sonuç olarak, ABD dolarının veya Türk lirasının avroya karşı sahip olduğu değerdeki dalgalanmalar, avro cinsinden kayıt altına alınmakta olan faaliyet sonuçları üzerinde önemli olumsuz etkiye sahip olabilecektir.

Finansal riskten korunma işlemlerinin etkinliği sınırlı olabilir ve risklerin tamamı başarılı bir şekilde yönetilemeyebilir.

Şirket, yakıt planlamalarının kesinliğini artırmak ve yakıt fiyatlarına ilişkin riskten korunmak amacıyla finansal piyasalarda, 12 aya kadar olan dönemlerde gerçekleşmesi öngörülen yakıt tüketiminin tahmini maliyetinin %60'a kadar olan kısmı için finansal kuruluşlar ile taraf olduğu çeşitli opsiyonlar ve swap düzenlemeleri yoluyla finansal riskten korunma işlemleri yapmaktadır. Yakıt fiyatlarına ilişkin riskten korunma programının ilk tam yıl uygulandığı sene olan 2012 yılında toplam yakıt tüketiminin %45'i finansal riskten korunma işlemlerine konu edilmiştir. 31 Mart 2013 tarihi itibarıyla, 2013 yılı tahmini yakıt tüketiminin %47,3'ü için finansal riskten korunma işlemleri yapılmıştır. Fakat türev ürünler, yakıt fiyatı artışlarının veya döviz kurlarındaki dalgalanmaların etkilerine karşı tam bir koruma sağlamamaktadırlar. Zira herhangi bir zaman diliminde bu risklere karşı belirli bir koruma seviyesi sunacak türev araçların piyasada bulunacağına ilişkin hiç bir güvence verilemez. Bu strateji, aynı zamanda, yakıt fiyatlarındaki olası düşüşlerden yararlanabilme imkanını azaltmakta olduğundan Şirket'in yakıt fiyatlarındaki dalgalanmaya bağılı kayıplara maruz kalmasına da sebep olabilir. Kullanılan finansal riskten korunma stratejileri benzer şekilde döviz kurlarındaki lehte hareketlerden elde edilebilecek yararları da sınırlandırabilecek ve Şirket'in zarara uğramasına sebep olabilecektir.

Büyüme stratejisinin başarıyla uygulanamaması, Şirket'e zarar verebilir.

Şirket, 2005 yılından bu yana uyguladığı düşük maliyetli havayolu modeli sayesinde hızlı bir büyüme kaydetmiştir. Bu süreçte gelirler ve filodaki uçak sayısı hızla artmış ve ulaşım ağı genişlemiştir. Örneğin, yalnızca 2012 yılı içinde 10 yeni uluslararası ve 8 yeni yurtiçi uçuş hattı tesis edilmiştir. Şirket uçak filosunu genişletmeye, yeni uçuş hatlarını ulaşım ağına

eklemeye ve mevcut uçuş hatlarının uçuş sıklığını artırmaya devam etmeyi hedeflemektedir. Büyüme stratejisinin başarılı bir şekilde uygulanması, Şirket'in, ölçek ekonomilerine ulaşabilmesi ve karlılığını devam ettirebilmesi ve artırabilmesi açısından kritiktir. Şirket'in sefer sıklıklarını ve hizmet verilen destinasyon sayısını artırabilme imkanı, uygun piyasaları belirleyebilme, uygun nitelikteki havaalanlarına erişebilme ve hem Şirket'in ana üssü olan İstanbul Sabiha Gökçen Havaalanı'nda hem de hedeflenen coğrafi piyasalardaki diğer havaalanlarında yoğun saatlerde Şirket'in düşük maliyet stratejisi ile tutarlı bir tarzda uçak varış ve kalkış zamanlarına ve slotlara ulaşabilme kabiliyetine bağlı bulunmaktadır. Uluslararası destinasyonların sayısını artırabilme imkânı, ayrıca, bu destinasyonlara yönelik trafik haklarının elde edilmesine (bkz. 3.4.1. "Yurtdışı Hatlar") tabi bulunmaktadır. Gelecekte Şirket'in hizmet vermeyi hedeflediği destinasyonlara ve havaalanlarına erişimi engelleyecek, sınırlandıracak veya geciktirecek durumlar Şirket'in büyüme imkânını da sınırlandıracaktır. Ayrıca girilen yeni pazarlar, bu yeni pazarlardaki faaliyetlerin karlı hale getirilmesine imkan verecek kadar yolcu trafiği sağlamayabilir ve bu da yeni uçuş hatlarının sonlandırılması ile sonuçlanabilir ve Şirket'in mali durumu ve faaliyet sonuçlarını olumsuz yönde etkileyebilir. Kısa vadede, büyüme stratejisinin uygulanması denkleştirici gelir elde edilmesinden önce ilave uçak alımına veya kiralamasına bağlı daha yüksek işletme giderlerine, artan yakıt giderlerine ve daha yüksek bakım ve işçilik giderlerine neden olacaktır. Ayrıca, Şirket yeni bir hattın lansmanının ardından, bu hatta yönelik talep oluşturmak üzere genellikle belirli bir süre indirimli bilet fiyatları sunmaktadır ve bu uygulama, lansmanlarının yapılmasının ardından yeni hatlardan elde edilen kazançları ve yolcu gelirlerini etkileyebilmektedir.

Uçak filosunu büyütmek, uçuş sıklığını artırmak ve yeni destinasyonlar açmak bugüne kadar yeni uçaklara önemli yatırımlar yapılmasını gerektirmiştir ve ileride de gerektirmeye devam edecektir. Şirket 2005 yılının başından beri Boeing'e 40 yeni 737-800 siparişi vermiş olup bu uçaklardan 35'i teslim alınmıştır. 2012 yılının Temmuz ayında 57 adet A320neo ve 18 adet A321neo tipi uçaktan oluşan, 75 adedi kesin ve 25 adedi opsiyonlu olacak şekilde toplam 100 adet yeni uçağı kapsayan bir Airbus Siparişi verilmiştir. Şirket'in söz konusu uçaklarda kullanılacak motor tercihinine bağlı olarak teslimler 2015 veya 2016'da başlayacak, 2022 yılında tamamlanacaktır.

Uçakların teslim tarihlerindeki satın alım fiyatları, liste fiyatları üzerinden gizli fiyat ve vade koşulları ile fiyat artışı uyarılama maddeleri uyarınca yapılacak düzeltmeleri (Airbus tipi uçaklar için bir üst limit bulunmaktadır.) yansıtacaktır (bkz. 3.4.20. "Uçak Fiyatlandırmaları"). Teslimat tarihlerinde tahmini satın alım fiyatları göz önüne alındığında (vade ve fiyat koşulları hariç tutulmakla birlikte tahmini fiyat artışı uyarlamaları hesaba katıldığında), 2013 ile 2022 yılları arasında Şirket'e teslim edilecek uçakları kapsayan kesin siparişler ve opsiyonel siparişler için yapılması beklenen yatırım harcamalarının toplam tutarı (opsiyonel uçakların tamamının alınması durumunda) yaklaşık 12,5 milyar ABD dolarıdır. Halka Arz'dan elde edilecek gelirin bir kısmının yeni uçaklara yapılacak yatırımların finansmanında kullanılacağı beklenmekle birlikte, Şirket'in planlanan yatırımlarının tamamının gerçekleştirilmesi için gereken finansal kaynaklara sahip olunacağına hiç bir güvencesi bulunmamaktadır. Bunun sonucu olarak uçak teslimatlarında yaşanacak gecikmelere maruz kalılabilecektir ve bu da Şirket'in büyüme stratejisinin uygulanmasında gecikmelere neden olabilecektir. Yolcu trafiği ve gelirlerdeki büyümenin filo için planlanan genişleme ile aynı hızda olmaması durumunda ise fazla kapasite sorunu da yaşanabilir ve faaliyet sonuçları ve Şirket'in teslimatı belirli bir takvime bağlanmış uçak alımlarını fonlama ve borçları ifa etme kabiliyeti bundan esaslı ölçüde olumsuz yönde etkilenebilir.

Genişleme süreci, ayrıca, yeni hizmetlerin devreye girmesinden önce dahi, Şirket tarafından ek kalifiye personel, ekipman ve tesisler de dahil olmak üzere önemli miktarlarda yatırım

yapılmasını gerektirecektir. Kalifiye personelin işe alınamaması veya elde tutulamaması veya gerekli ekipmanların ve imkânların etkili ve maliyet etkin bir tarzda temin edilememesi, büyüme stratejisini gerçekleştirme kabiliyetini etkileyebilecektir. Ayrıca destinasyonların sayısının artırılması ve hizmetlerin genişletilmesi, mevcut yönetim kaynaklarına ve online rezervasyon sistemi de dahil olmak üzere operasyonel, finansal ve yönetim bilgi sistemlerine yük getirerek bu alanlara önemli harcamalar yapılmasını gerektirebilecektir. Gelecekte ulaşılabilecek büyüme için ilave finansal, operasyonel ve yönetsel kontrolleri ve raporlama sistemlerini ve prosedürlerini geliştirmeye ihtiyaç duyulması beklenmektedir. Şirket'in bu kontrolleri, sistemleri veya prosedürleri zamanında geliştirme kabiliyetine sahip olacağına bir güvencesi bulunmamaktadır ve bunların geliştirilememesinin Şirket'in mali durum ve faaliyet sonuçları üzerinde önemli olumsuz etkisi olabilir. Ayrıca, sınırlı faaliyet deneyimine sahip olunan coğrafi bölgelere yayılırken, Şirket, finansal, hukuki ve pazarlamaya ilişkin konularda mevcut piyasalarda karşılaşılanlardan farklı güçlüklerle karşılaşabilir ve bu durumun faaliyet sonuçları üzerinde önemli olumsuz etkileri olabilir.

Şirket'in yeni pazarlara açılma imkânları uluslararası hava trafiği anlaşmalarından ötürü sınırlı düzeyde olabilir ve bu da büyüme stratejisinin uygulanmasını olumsuz yönde etkileyebilir.

Uluslararası hava taşımacılığının tabi olduğu hukuki sistem her devletin kendi hava sahası üzerindeki egemenliğine ve kendi hava sahasında verilecek havacılık hizmetlerinin işleyişini kontrol etmesi şeklindeki genel prensibe bağlı bulunmaktadır. Sonuç olarak, uluslararası hava taşımacılığı hakları temel olarak ikili havacılık anlaşmalarına istinaden devletlerin birbirlerine verdikleri trafik haklarına, yani hava sahasında uçuş ve belirli destinasyonlara inme haklarına bağlı olarak yürütülmektedir. Bu İzahname'nin tarihi itibarıyla, Türkiye toplam 138 ikili hava trafiği anlaşmasına taraftır. Bu ikili anlaşmaların bazıları "tekli atamalı" anlaşmalar olarak isimlendirilmekte, bu nedenle geçmişte ulusal havayolu taşıyıcısı sıfatıyla faaliyet gösteren, THY haricindeki ikinci bir havayolunun uçuşuna izin vermemektedir veya ek uçuş izinleri ilgili ülkelerin sivil havacılık makamlarının onayına tabi bulunmaktadır. Ayrıca Şirket'in ulaşım ağına eklemek istediği bazı ülkeler ile imzalanmış olan "çoklu atamalı" ikili anlaşmalarda THY ilgili ülkelerde faaliyet göstermesine izin verilen yegâne Türk havayolu olarak nitelendirilmektedir. Bu nedenle bu ülkelerde veya THY'nin izin verilen tek Türk taşıyıcısı olmasını öngören "tekli atamalı" anlaşmaların imzalanmış olduğu ülkelerde tarifeli uluslararası hizmetlerin kapsamının genişletilmesi noktasında zaman zaman güçlüklerle karşılaşılabilir olup bu da Şirket'in mali durum ve faaliyet sonuçları üzerinde önemli ölçüde olumsuz etkiye sahip olabilir.

Şirket'in yeterli nakit rezervlerini idame ettirememesi durumunda, planlanmış filo genişletme çalışmaları ile ilgili olanlar da dahil olmak üzere mevcut ve gelecekteki borç yükümlülükleri, likidite ve mali durumu olumsuz yönde etkileyebilir.

Likidite riski, yükümlülüklerin vadede ifa edilmesi imkânına sahip olunmaması veya taahhütlerinin yalnızca artan bir maliyet üzerinden yerine getirme imkanına sahip olunması şeklindeki risktir. Likidite ve fonlama gereksinimlerinin esaslı bir kısmı Şirket faaliyetlerinden ve borçlanma yoluyla elde edilen nakit akımı ile karşılanmaktadır. Geçmişte, özellikle Boeing 737-800 "Next Generation" ("Boeing 737-800NG") tipi uçaklar için Boeing firmasına verilen siparişler için yapılan avans ödemelerinden ("teslimat öncesi ödemeler") ötürü nakit rezervleri görece olarak düşük düzeylerde kalmıştır. Airbus siparişi de teslimat öncesi ödeme mekanizması içermektedir. Şirket tarafından Boeing firmasına yapılan teslimat öncesi ödemeler 2010 yılında 77,4 milyon ABD doları, 2011 yılında 42,9 milyon ABD doları ve 2012 yılında 24,7 milyon ABD doları seviyesinde gerçekleşmiştir. Bu tutara ek olarak,

2012 yılında A320neo ve A321neo siparişi kapsamında Airbus'a 8,8 milyon ABD doları tutarında teslimat öncesi ödeme yapılmıştır.

Halka Arz'da sermaye artırımından elde edilecek gelirin bir kısmının uçaklara yönelik teslimat öncesi ödemelerin yapılması da dahil olmak üzere uçak filosunu genişletme çalışmalarının finanse edilmesi, uçuş ağının genişletilmesi ve likidite durumunun güçlendirilmesi için kullanılması beklenmektedir. Faaliyetlerden gelen nakit akımlarının ve mevcut nakdin yetersiz olduğu durumlarda ilave likidite sağlamak ve işletme stratejisinin desteklenmesi için gereken işletme ve yatırım harcamalarını finanse etmek üzere çeşitli Türk ve uluslararası bankalardan ve ana hissedar olan Esas Holding'den geçmişte kısa vadeli krediler ve borçlar alınmıştır ve ileride de alınması mümkündür. Bu İzahname'nin tarihi itibarıyla Şirket'in ortaklarına karşı yüklenmiş olduğu herhangi bir borç bulunmamaktadır. Fakat yeterli likiditeye sahip olmak açısından operasyonlardan gelen nakit akımlarının ve mevcut nakdin yetersiz olduğu durumlarda büyüme stratejisi çerçevesinde yapılması gereken yatırım harcamalarını finanse etmek amacıyla bu kaynaklardan yeterli fonlar Şirket tarafından istenilen zamanında veya kabul edilebilir koşullara tabi olarak elde edilmeyebilir. İster operasyonlardan veya isterse ilave borç veya özsermaye finansmanından olsun ilave fonların temin edilememesi, öngörülen bazı yeni uçak alımlarının geciktirilmesini veya iptal edilmesini veya büyüme stratejisinin değiştirilmesini gerektirebilecek olup bu da Şirket'in mali durumu ve faaliyet sonuçları üzerinde önemli olumsuz etki yaratabilecektir.

Şirket'in gelirlerini artırmak için yüksek uçak kullanım oranlarına ulaşılması gerekmektedir ve bu da Şirket'i rötarlara ve iptallere bağlı gelir azalmalarından önemli ölçüde etkilenebilir hale getirmektedir.

Şirket'in uyguladığı işletme modeli varlıklardan elde edilen gelir seviyesini artırmak üzere uçakların yüksek oranda kullanılmasını öngörmektedir. Uçakların her gün ortalama olarak daha fazla saat uçabilmesine imkan sağlamak üzere uçağın kalkış zamanı ile iniş zamanı arasında kalan (taksi zamanı dahil) süre olan blok saatlerin mümkün olduğunca yüksek tutulması suretiyle yüksek uçak kullanım oranlarına ulaşılmaktadır. Yükleme ve boşaltma, temizlik, yakıt ikmali ve mürettebat değişimi için gereken yer süresi de dahil olmak üzere havaalanlarındaki iki konma arasında geçen zamanın azaltılması suretiyle yüksek blok saatlerine ulaşılmaktadır. Şirket, yüksek uçak doluluk oranları neticesinde, hava trafiği yoğunluğu, yerdeki süreçlere ilişkin gecikmeler (örneğin yer hizmetlerinin geç verilmesi), kötü hava koşulları, havaalanlarında artan güvenlik önlemleri, hava trafiği kontrolörlerinin veya diğer çalışanların eylemleri, üçüncü taraf hizmet sağlayıcılarının neden olduğu gecikmeler veya hizmet sağlanmaması halleri ve plansız bakım çalışmaları gibi pek çoğu Şirket'in kontrolü dışında bulunan çeşitli faktörlerin neden olduğu rötarlara ve uçuş iptallerine maruz kalmaktadır ve bunlardan olumsuz etkilenmektedir.

Zamanında kalkış performansı, aynı zamanda faaliyette bulunan havaalanlarının tam doluluk kapasitesine yaklaşmasından da etkilenebilecek olup, faaliyette bulunan havaalanlarındaki kapasiteye ekleme yapılmasında veya tesislerin modernize edilmesinde yaşanacak gecikmeler Şirket'i olumsuz etkileyebilecektir. Ayrıca, Şirket'in merkez üssünde (İstanbul Sabiha Gökçen Havaalanı) veya hedeflediği coğrafi pazarlarda faaliyette bulunan havayollarının sayısında ortaya çıkacak bir artış bu havaalanlarında yaşanan trafik yoğunlukları ve gecikmelerde artış ile sonuçlanabilecek ve bu da Şirket'in uçak doluluk oranlarını ve havada kalma performansını olumsuz yönde etkileyebilecektir. Herhangi bir uçuşta yaşanacak rötör veya iptal diğer uçuşlarda da rötör veya iptaller yaşanmasına neden olabilecektir. Uçuşların mutad veya ciddi rötarlara veya iptallere maruz kalması durumunda Şirket'in itibarı bundan zarar görebilecek ve müşteriler gelecekte diğer havayolları ile uçmayı

tercih edebilecektir. Uçuş rötarlarından ve iptallerinden ötürü para iadeleri yapılması veya yolculara yardım sunulmasının gerektiği hallerde bu olumsuz etkiler daha da ağırlaşabilecektir. Daha düşük doluluk oranları, Şirket'in mali durumu ve faaliyet sonuçları üzerinde önemli olumsuz etkilere sahip olabilir.

Kesin uçak siparişlerine yönelik ödemeler için ileride finansman bulunamaması durumunda uçak alımı planlarının değiştirilmesi veya Şirket'in öngörülenden daha yüksek finansman maliyetlerine katlanması gerekebilecektir.

Şirket'in sürekli büyüme stratejisi ilave uçaklar edinme kabiliyetine bağlı bulunmaktadır (bkz. 3.4.20. "Uçak Alımları"). Bu maksatla, toplam 40 adet yeni 737-800NG tipi uçak için Boeing firmasına kesin sipariş verilmiştir ve bu uçakların 35 adedi, bu İzahname tarihi itibarıyla Şirket'e teslim edilmiş durumdadır. Kesin sipariş konusu bir adet Boeing 737-800NG tipi uçağın 2013 yılında teslim edilmesi ve ikişer adet uçağın ise 2014 ve 2015 yıllarında teslim edilmesi beklenmektedir. Şirket ayrıca 2012 yılının Temmuz ayında Airbus Siparişi vermiş olup bu kapsamda 57 adet Airbus A320neo ve 18 adet A321neo tipi uçaktan oluşan toplam 75 uçaklık kesin sipariş konusu uçağı motor tercihinine bağlı olarak 2015 veya 2016 yılında teslim almaya başlayacak ve teslimat 2022 yılında tamamlanacak, sipariş kapsamında 25 uçaklık opsiyonu ayrıca kullanabilecektir. Teslimat tarihindeki tahmini fiyatlar (fiyat ve ödeme koşulları hariç tutulmakla birlikte tahmini fiyat artışı ve uçak konfigürasyonundan kaynaklanan uyarlamalar göz önüne alındığında) baz alındığında, uçak siparişlerine ilişkin yapılması beklenen yatırım harcamalarının toplam tutarı, Airbus Siparişi kapsamındaki opsiyonun tam olarak kullanıldığı varsayımıyla, yaklaşık olarak 12,5 milyar ABD doları seviyesindedir ve bu tutar, teslimi henüz gerçekleşmeyen 5 adet Boeing 737 800NG uçağı ilişkin 0,5 milyar ABD doları ile Airbus Siparişi'ne ilişkin 12 milyar ABD dolarından oluşmaktadır (bkz. 3.4.20. "Uçak Fiyatlandırması"). Uçak teslimiyle birlikte bilançoda borç yükümlülüğü oluşmaktadır.

31 Aralık 2012 itibarıyla Pegasus filosunda bulunan finansal kiralama yoluyla temin edilmiş 26 adet uçağın finansmanı için alınmış olan kredilerin bakiyesi 1.376,2 milyon TL'dir. Ex-Im Bank garantisi altında finansal kiralama yoluyla satın alınan uçakların satın alma fiyatının yaklaşık %85'i borç yoluyla finanse edilmektedir. Boeing ve Airbus firmalarına verilmiş olan satın alma siparişlerinin, liste satın alma fiyatları bazında Şirket'e tanınmış olan gizli fiyat ve ödeme imtiyazlarına tabi olmalarına ve sipariş edilen uçaklar için şirketin ödeyeceği fiili satın alma fiyatının tipik olarak bu firmaların liste fiyatlarından daha düşük olacak olmasına karşın, verilmiş olan kesin uçak siparişleri için gelecekte yapılacak ödemeleri finanse edebilmek için önemli düzeyde ilave borç bulma ihtiyacı içinde olunması beklenmektedir. Ayrıca satın alma opsiyonlarının kullanılması suretiyle veya diğer şekillerde olmak üzere ileride ilave uçak siparişleri verilebilecektir ve bu da finansman ihtiyaçlarını önemli düzeyde artıracaktır.

Halihazırda Şirket yeni uçak alımlarını Halka Arz'dan elde edilecek hasılanın bir bölümüne ilave olarak faaliyetlerden gelen nakit akımı ve ilave borç finansmanı yoluyla finanse etmeyi ve finansman ihtiyaçlarını karşılamak üzere gerektiğinde finansal kiralama yöntemini kullanmaya devam etmeyi planlamaktadır. Sözleşmesi imzalanan yeni uçaklar için veya halihazırda herhangi bir sözleşmenin konusu olmayan muhtemel yeni uçaklar için ticari açıdan kabul edilebilir koşullar üzerinden gerekli finansmanın veya herhangi bir finansmanın temin edilmesinde başarılı olup olunamayacağı, sermaye ve kredi piyasalarının durumu, finans piyasalarının yakın zamanda yaşamış olduğu çalkantılardan olumsuz etkilenmiş olan genel kredi mevcudiyeti, cari faiz oranları ve Şirket'in algılanan kredibilitesi de dahil olmak üzere bir dizi faktöre bağlı bulunmaktadır. Şirket ticari açıdan kabul edilebilir koşullar üzerinden veya hiç bir şekilde finansman temin edemeyecek durumda kalabilir.

Boeing firması ile imzalanmış olan sözleşmelere istinaden Şirket'in satın almakla yükümlü olduğu geriye kalan beş adet Boeing 737-800NG tipi uçağın finansmanı için Amerikan Ex-Im Bankası'nın desteklediği finansman kaynaklarının kullanılması beklenmemektedir. Diğer yandan Şirket, Airbus firmasına verilen kesin sipariş konusu 57 adet Airbus A320neo uçağın ve 18 adet Airbus A321neo uçaklarından bazılarının finansmanını, ECA'ların desteklediği krediler vasıtasıyla sağlamayı düşünmektedir. Fakat adı geçen kuruluşların, bu kredi desteğini ticari açıdan kabul edilebilir koşullar üzerinden veya herhangi bir şekilde vereceklerinin bir güvencesi bulunmamaktadır. Gelecekte, ister Şirket'in mali durumundaki değişikliklerden ötürü veya isterse temel kriterlerdeki değişikliklerden ötürü bu kuruluşlardan onay alınmaması durumunda veya bu kuruluşların kredi finansmanına son vermeleri durumunda, söz konusu uygun koşullu kredi desteğine ulaşma imkanına sahip olunamayabilir ve bu da Şirket'in temin edebileceği borç finansmanının daha az arzu edilir koşullara tabi olmasına sebep olabilir. Ayrıca, 2013 yılından itibaren yapılacak olan finansmanlar için geçerli olmak üzere, ECA'larından ve Amerikan Ex-Im Bankası'ndan alınan kredi desteği için geçerli olacak Risk Ücreti, Şirket de dahil olmak üzere bütün borçlular için artırılmıştır. Söz konusu Risk Ücreti'nin artış oranına, tarihine ve miktarına yönelik bir öngöründe bulunulabilmesi mümkün değildir. Bundan ötürü, Şirket gelecekte ECA'ların ve Ex-Im Bankası'nın sunduğu finansman imkanlarına veya kredi desteğine uygun koşullar üzerinden veya herhangi bir şekilde erişimde bulunabileceğine dair güvence verememektedir. Bu uzun vadeli finansmanlara veya kredi desteğine uygun koşullar üzerinden ulaşma imkanındaki yetersizliğin, Şirket'in büyüme stratejisi ve faaliyet sonuçları üzerinde önemli olumsuz etkisi olabilir.

Uçak alımları için söz konusu finansmanın bulunmaması durumunda uçak alımı planlarının değiştirilmesi veya öngörülenden daha yüksek finansman maliyetlerinin üstlenilmesi gerekebilecektir. Ayrıca, Şirket, Boeing'in izni olmaksızın Boeing 737 800NG uçaklarının teslimat tarihlerinin değiştirilmesi veya yeniden planlanması (Airbus Siparişi kapsamında alınacak uçakların teslimat tarihlerinin ertelenmesi veya yeniden planlanması üzerinde de Şirket'in kontrolü sınırlıdır.) ile finansman bulma imkanına sahip olunmamasından veya borçlara ilişkin yükümlülüklerin yerine getirilememesinden ötürü bu sözleşmelerin sonlandırılması haklarına sahip değildir. Gerekli finansmanı bulma imkanına sahip olunmamasından ötürü bu sözleşmelerden herhangi birinin Boeing veya Airbus firmaları tarafından sonlandırılması durumunda Şirket, halihazırda yapılmış olan teslimat öncesi ödemelerin kaybı da dahil fakat bununla sınırlı olmamak üzere sözleşmelerden doğabilecek çeşitli cezalara maruz kalabilir. Ayrıca yeni ve mevcut uçakların finansmanı, ödenememiş borçların ve bu borçları karşılamak için Şirket'in yapmakla yükümlü olduğu ödemelerin toplam tutarını önemli ölçüde artırmıştır ve artırmaya devam edebilecektir. Uzun vadede borçları karşılayabilmek için yeterli nakit akımlarını yaratabilme kabiliyeti gelecekte ulaşılacak mali performansa bağlı olacaktır ve bu performans pek çoğu Şirket'in kontrolünde olmayan bir dizi ekonomik, rekabete dayalı veya faaliyetlerle ilişkili faktörlerden etkilenecektir.

Uçaklardan bazılarının alımının finansmanı, Amerikan Ex-Im Bankası'nın sunduğu kredi desteği ile sağlanmaktadır ve bu durum, Şirket'in veya Esas Holding'in ilgili finansman dokümanları tahtında temerrüde düşmesi durumunda söz konusu uçakların Amerikan Ex-Im Bankası veya kredi verenler tarafından geri alınması ile neticelenebilecektir.

Filoda bulunan 26 adet Boeing 737-800NG tipi uçağın alımının finansmanı, Amerikan Ex-Im Bankası'nın desteklediği krediler yoluyla sağlanmıştır. Bu krediler, finansal kiralama yoluyla Şirket'e kiralanmakta olan ilgili uçakların mülkiyetinin, Şirket'le iştirak konumunda olmayan özel amaçlı şirketlerin ("SPV") kontrolünde bulunmasını gerektirmektedir. Söz

konusu uçakların her biri, uçak finansmanı düzenlemeleri kapsamında, Amerikan Ex-Im Bankası ve kredi verenler lehine bir teminat temsilcisi adına düzenlenmiş birinci derece ipoteğe tabi bulunmaktadır. Ek olarak, Amerikan Ex-Im Bankası destekli kredilerinin her biri çapraz temerrüt ve çapraz teminatlandırma hükümleri içermekte olup bu hükümler, Amerikan Ex-Im Bankası'nın talimatları doğrultusunda hareket eden teminat sorumlusunun, diğer bir Amerikan Ex-Im Bankası destekli kredi tahtında bir temerrüt halinin ortaya çıkması ve devam etmesi durumunda Amerikan Ex-Im Bankası destekli krediler ile finanse edilmiş olan diğer uçakları geri alma hakkına sahip olmaları ile sonuçlanmaktadır. Bu durum Şirketi faaliyetlerini devam ettirebilme imkânına sahip olmayacağı bir duruma sokabilir ve bu da Şirket'in mali durumu ve faaliyet sonuçları üzerinde esaslı düzeyde olumsuz bir etki ile neticelenebilir. Şirket tarafından bu SPV'lere ödenebilecek olan kira, her koşulda, anapara ve SPV tarafından ilgili krediye ilişkin olarak yapılacak faiz ödemesine eşit olmalıdır. Ek olarak, Şirket'in finansal leasing kapsamındaki kira ödeme yükümlülüğü kesindir ve herhangi bir koşula bağlı değildir. Ayrıca Amerikan Ex-Im Bankası'nın gerekli kıldığı üzere, Amerikan Ex-Im Bankası destekli kredilerin her birinden doğan yükümlülüklerin tamamı Esas Holding tarafından garanti edilmiştir. Esas Holding'in vermiş olduğu bu garantilerin Şirket'in kontrolünde olmayan nedenlerle ihlal edilmesi veya Şirket'in ödenmiş sermayesinin çoğunluğunun Esas Holding'in mülkiyetinden çıkması da ilgili finansman dokümanları tahtında bir temerrüt hali teşkil edecek ve söz konusu kredilerin muaccel hale gelmesi ile birlikte Amerikan Ex-Im Bankası destekli krediler kapsamında finansal kiralamaya konu edilen uçakların geri alınmasını (kaybını) tetikleyebilecektir. Şirket tarafından ileride temin edilebilecek krediler için Esas Holding'in garanti sunmayı kabul edeceğine yönelik hiç bir güvence verilemez ve bu durum gelecekte yapılacak uçak alımları için kullanılacak kredilerin mevcudiyetini ve maliyetlerini olumsuz etkileyebilir. Airbus Siparişi kapsamında alınan uçakların, ECA'ların desteklediği krediler ile finanse edilmesine karar verilmesi ve finanse edilebilmesi durumunda, bu kredilerin sahip olacağı yapının Amerikan Ex-Im Bankası destekli kredilerin yapısına büyük ölçüde benzer olması beklenmektedir.

Şirket uçakların ve uçak parçalarının temini açısından sınırlı sayıda tedarikçiye sahip olmaktan kaynaklanan risklere tabidir.

Bu izahnamenin tarihi itibarıyla, Şirket'in operasyonel filosu toplam 38 adet Boeing 737-800NG (maksimum 189 koltuk kapasiteli) tipi uçak ve bir adet Boeing 737-400 (maksimum 168 koltuk kapasiteli) tipi uçaktan oluşmaktadır. Ek olarak, İzAir'e ait olan 3 adet Boeing 737-800NG İzAir ile yapılan wet-lease anlaşması kapsamında işletilmektedir. Bu nedenle Şirket, uçaklar ve pek çok uçak parçası açısından ana tedarikçisi olarak Boeing firmasına bağımlı bulunmaktadır ve 2015 (veya 2016) yılından sonra (bkz. 3.4.20. "Uçak Alımları") benzer şekilde Airbus A320neo ve A321neo tipi uçakların ve bu uçakların pek çok parçasının temini için Airbus firmasına bağımlı olacaktır. Bu bağımlılık, Şirket'i, filonun tamamının veya bir kısmının geçici bir süre ile hizmet verememesi ile sonuçlanabilecek olan tasarım kusurları, mekanik problemler veya düzenleme konuları da dahil fakat bunlarla sınırlı olmamak üzere halen kullanılan uçak tipleri ve gelecekte kullanılacak uçak tipleri ile ilişkili önemli bir takım risklere açık hale getirmektedir. Airbus A320neo ve A321neo tipi uçaklar ayrıca yeni bir motor modeli içermekte olup söz konusu yeni motor modeli sınırlı bir faaliyet geçmişine sahiptir ve hâlihazırda bilinmeyen tasarım kusurları gibi problemlere tabi olabilir. Şirket, uçakları kullanan yolcuların, filosundaki uçak tiplerinin diğer uçaklara nazaran daha az güvenli veya güvenilir olduğu yönündeki herhangi bir olumsuz algısından da zarar görebilecektir. Ayrıca Şirket, Boeing ve Airbus firmalarının finansal istikrarlarını korumalarına ve sipariş edilen ve faaliyetlerin devam ettirilebilmesi için ihtiyaç duyulan uçakları ve bunların parçalarını imal etmelerine ve kendisine karşı üstlenmiş oldukları akdi yükümlülüklerini yerine getirmelerine bağımlı bulunmaktadır. Boeing ve Airbus firmalarının,

piyasaya yeni uçak teslimatları yapmak açısından beyan ettikleri son teslimat tarihlerini karşılama noktasında yakın zamanda yaşamış oldukları ve umuma duyurulmuş olan gecikmeler bulunmaktadır. Airbus Siparişi kapsamında yapılmış olan sözleşmeye istinaden, Airbus, sertifikasyon ve seri üretime geçilmesiyle ilgili kısıtlamalar nedeniyle belirli şartlar altında A320neo ve A321neo uçaklarının teslimat planında değişikliğe gitme hakkına sahiptir. Sipariş edilmiş olan uçakların teslim edilmemesi veya geç teslim edilmesi, diğer hususların yanı sıra, gelir kaybına veya gecikmesine ve büyüme oranlarının düşmesine neden olabilecektir.

Yeni uçuş hatları ve kapsamı genişletilmiş faaliyetler Şirket'in mali durumu veya faaliyet sonuçları üzerinde olumsuz bir etkiye sahip olabilecektir.

Şirket yeni uçuş hatlarında çalışmaya başladığında doluluk oranları başlangıçta yerleşik hatlara nazaran daha düşük olma eğilimi göstermekte ve reklam giderleri ve diğer tanıtım giderleri ise daha yüksek seviyelerde seyretme eğiliminde olmaktadır. Bu durum başlangıçta zararlar neticelenebilecek ve faaliyet sonuçları üzerinde esaslı olumsuz etkiye neden olabilecek ve ayrıca önemli düzeyde bir fonlaması gerektirebilecektir. Ayrıca yeni hatlarda sunulacak düşük maliyetli hizmetlerin müşteriler tarafından kabul edilmesini sağlanmasında güçlüklerle karşılaşılabilir. Diğer yandan, özellikle yeni hatların hizmete alınması ile bağlantılı olmak üzere periyodik olarak özel indirimli bilet kampanyaları düzenlenmektedir. Bu kampanyaların yeterli sayıda ilave yolcu hacmi üretmekte başarısız olmaları durumunda, sunulmuş olan promosyon biletleri, uygulandıkları dönemler zarfında söz konusu hatlardan elde edilen kazançları ve yolcu gelirlerini azaltacaktır.

Siyasi veya ekonomik istikrarsızlıklar ve mevcut yasal koşullara yeterli düzeyde riayet edilmemesi de dahil olmak üzere gelişmekte olan piyasalardaki mevcudiyet ile ilişkili riskler bulunmaktadır.

Halihazırda büyüme stratejisine uygun olarak gelişmekte olan bazı pazarlara yönelik uçuşlar düzenlenmektedir ve Şirket özellikle Ortadoğu, Kuzey Afrika, Orta ve Doğu Avrupa ve Bağımsız Devletler Topluluğu ülkeleri başta olmak üzere gelişmekte olan bazı pazarlara yönelik yeni tarifeli uçuşlar vasıtasıyla mevcut uçuş ağını genişletmeye devam etmeyi planlamaktadır. Gelişmekte olan yeni pazarlara yönelik genişleme çalışmaları, bu pazarların belirli özelliklerinden ötürü riskler içermektedir. Gelişmekte olan pazarlar; gayri safi milli hasıladaki önemli dalgalanmalar, faiz ve döviz kurlarındaki dalgalanmalar, yüksek enflasyon seviyeleri, iç karışıklıklar, siyasi istikrarsızlıklar, özel mülklerin istimlaki ve kamulaştırılması ve hükümetler tarafından vergilerin ve diğer benzeri külfetlerin uygulanması gibi ekonomik ve siyasal problemlere açık olan nispeten daha az gelişmiş ekonomilere sahip pazarlardır. Hizmet verilen pazarlarda bu olaylardan herhangi birinin gerçekleşmesi ve sonuç olarak ortaya çıkacak istikrarsızlıklar Şirket'i ve faaliyet sonuçlarını önemli düzeyde olumsuz etkileyebilir.

Bazıları Türkiye'ye ve uluslararası pazarların büyük bir kısmına nazaran daha az gelişmiş hukuk sistemlerine, finans sistemlerine ve iş ve siyaset ortamlarına sahip olan ve bu nedenle daha yüksek siyasi, hukuki, ekonomik ve operasyonel riskler içeren gelişmekte olan bazı pazarlara yönelik hizmetler yakın zamanda genişletilmiş bulunmaktadır. Şirket, bu pazarlarda faaliyette bulunmak açısından gerekli hukuki uyumun üzerinde durmaktadır ve bu bakımdan belirli politikaları, prosedürleri ve personele yönelik kesintisiz eğitimleri hayata geçirmiş bulunmaktadır. Fakat ilgili politikaların ve prosedürlerin gerektiği gibi uygulanamaması durumunda Şirket belirli müeyyidelere ve bununla ilişkili maliyetlere maruz kalabilir ve bunlar da faaliyet sonuçlarını ve nakit akımlarını önemli düzeyde olumsuz etkileyebilir.

Şirket üçüncü taraf hizmet ve tesis sağlayıcılarına bağımlıdır.

Şirket, faaliyetlerinin sevk ve idare edilebilmesi için terminal alanlarının, uçak park alanlarının ve diğer tesislerin mevcudiyetine ve hava trafik kontrolörleri, güvenlik personeli, çekme ve itme araçları, yolcu taşıyıcıları, uçak içi ikram hizmeti sağlayıcıları, check-in personeli, yer hizmetleri ve yakıt hizmetleri sağlayıcıları da dahil olmak üzere üçüncü taraflarca verilecek hizmetlere bağlı bulunmaktadır. Ayrıca uçaklara ve uçak motorlarına, yardımcı güç ünitelerine ve iniş takımlarına (kanat harici) yönelik olarak sertifikalı bakım sağlayıcıları ile Şirket arasında yapılmış sözleşmeler bulunmaktadır. Şirket'in sevk ve idaresi için itimat edilen üçüncü taraf hizmetlerinin veya tesislerinin kısıtlanması, geçici olarak durdurulması (örneğin sertifika kaybı, teknik problemler veya endüstriyel eylemler neticesinde), daimi olarak sonlandırılması veya ticari açıdan kabul edilebilir koşullar üzerinden sunulmaması durumunda, Şirket'in mali durumu ve faaliyet sonuçları bundan önemli şekilde olumsuz etkilenebilir. Bu önemli olumsuz etki ayrıca üçüncü taraf hizmet veya tesis sağlayıcıları ile yapılmış olan bir sözleşmenin sona ermesi veya sonlandırılmasından, diğer hizmet sağlayıcılar ile mukayese edilebilir koşullar üzerinden veya herhangi bir şekilde ikame sözleşmelerin müzakere edilememesinden veya ulaşılabilecek yeni piyasalarda bu sözleşmelerin yapılamamasından ötürü de ortaya çıkabilecektir. Ayrıca üçüncü taraf sağlayıcılar tarafından ifa edilen hizmetlerin etkinliği, dakikliği ve kalitesi de büyük ölçüde doğrudan Şirket'in kontrolü altında bulunmamaktadır ve üçüncü taraf hizmet sağlayıcıların zamanında ve mutabık kalınan standartlarda hizmet verememesi, şirket, mali durum ve faaliyet sonuçları üzerinde önem olumsuz etki yaratabilir.

Şirket, kendisine ve üçüncü taraflara ait otomasyonlu sistemlerin ve teknolojilerin kesintisiz bir şekilde çalışmasına bağımlıdır ve bu sistemlerde veya teknolojilerde yaşanacak aksaklıklar Şirket'in etkili bir şekilde sevk ve idare edilmesini engelleyebilir.

Şirket'in bilet fiyatlandırma ve satış süreçlerini yönetme, rezervasyonları alma ve gerçekleştirme, trafik ağını yönetme, uçuş operasyonlarını ve bakım çalışmalarını ifa etme ve diğer kritik işletme görevlerini yürütme kabiliyeti bilgi teknolojisi ve iletişim sistemlerinin etkili ve kesintisiz şekilde işletilmesine ve ayrıca Şirket ile yaptıkları işbirliği süreci içinde bilet dağıtım sistemi operatörleri ve yer ve yolcu hizmetleri sağlayıcıları da dahil olmak üzere üçüncü tarafların kullandığı sistemlere bağlı bulunmaktadır. Bu nedenle teknoloji sistemlerinin performansı ve güvenilirliği, müşteri çekme ve elde tutma kabiliyeti ve etkili bir şekilde rekabet etme kabiliyeti açısından kritik bir öneme sahiptir. Şirket'in internet sitesi ve rezervasyon sistemi, yüksek hacimli trafiği barındırabilecek özellikte olmak durumundadır. Özellikle, promosyon biletlerin sunulduğu dönemlerde olmak üzere internet sitesinin maruz kaldığı trafik hacmi son derece yüksek olabilir ve bu da müşterilere sunulan online rezervasyon hizmetlerinin kesilmesine veya yavaşlamasına neden olabilir. Bilgi teknolojisi ve iletişim sistemlerin kesintilere, hasara, güç kesintilerine, terörizm veya sabotaj eylemlerine, bilgisayar virüslerine, yangınlara ve diğer vakalara açık olmalarından ötürü ve programlama hatalarından hiç bir zaman bütünüyle kaçınılamamasından ötürü, seyahat acentelerinin kullandıkları GDS sistemleri ve Şirket'in online rezervasyon sistemi gibi satış ortaklarının kullandığı sistemler de dahil olmak üzere Şirket'in veya üçüncü tarafların kullandığı sistemlerin etkili ve kesintisiz şekilde işleyeceği konusunda hiç bir güvence verilemez. Bu sistemler, uygulama risklerini ve diğer riskleri içeren periyodik model yükseltme veya yenisi ile ikame işlemlerini gerektirmektedir. Şirket'in ve üçüncü tarafların kullandığı bilgisayar ve iletişim sistemlerinde ortaya çıkacak kesintiler, özellikle bu kesintilerin devam etmesi durumunda, Şirket'in etkili bir şekilde sevk ve idare edebilme kabiliyetine önemli ölçüde zarar verebilecek, müşterilerin biletlerini diğer havayollarından satın alması ile

neticelenebilecek, Şirket'in itibarına zarar verebilecek ve Şirket, mali durum ve faaliyet sonuçları üzerinde önemli olumsuz bir etki gösterebilecektir.

Şirket, kalifiye personelin makul maliyet üzerinden teminine ve muhafazasına bağımlıdır.

Şirket, özellikle pilotlar, kabin personeli, uçak bakımı, bilgi teknolojileri ve satış alanlarında görev yapan kalifiye çalışanlar olmak üzere kalifiye personelin istihdamına ihtiyaç duymaktadır ve bu personel için hem geleneksel tarzda hizmet sunan havayolları hem de düşük maliyetli havayolları ile rekabet etmektedir. Çalışanların bir havayolundan diğerine geçmelerinden ötürü personel sirkülasyonu geçmişte düşük maliyetli havayolu endüstrisinde yüksek olmuştur. Pilot sirkülasyonunun diğer bir nedeninin de geleneksel tarzda hizmet sunan havayollarının önerdiği ve sıklıkla Pegasus gibi düşük maliyetli havayollarının sunduğundan daha yüksek olan maaş ve sosyal hak paketleri olduğuna inanılmaktadır. Özellikle geleneksel tarzda hizmet sunan havayolları olmak üzere diğer havayollarının, örneğin filo genişlemesinden ötürü önemli sayıda yeni personeli işe almaya ihtiyaç duymaları halinde bu durum personel sirkülasyonunu artırabilecek, Şirket'in kalifiye personeli işe alma kabiliyetini olumsuz etkileyebilecek ve kalifiye personeli şirket bünyesinde tutabilmek için personele ödenen maaşların yükseltilmesini ve sosyal hakların iyileştirilmesini gerektirebilecektir. Büyüme stratejisinin uygulanması sürekli olarak yeni personel istihdam edilmesini gerektirecektir. Ayrıca yeni Airbus A320neo ve A321neo tipi uçakların filoya katılması, pilotlar ve bakım personeli de dahil olmak üzere önemli sayıda yeni personel istihdam edilmesini gerektirmekte ve yeni alınan personel ile mevcut personelin bu yeni uçak tipleri ile çalışabilmeleri için gerekli kalifikasyonları kazanacak şekilde eğitilmesini gerektirecektir.

Şirket, kilit pozisyonlardaki çalışanlarını stratejisini hayata geçirebilmesine ve rekabet gücünü korumasına imkan verecek şekilde yeniden eğitemeyebilir veya gerekli vasıflara sahip yeterli sayıda yeni personeli makul bir maliyet üzerinden işe alamayabilir veya eğitemeyebilir. Şirket, stratejisini uygulayabilmek açısından ayrıca üst düzey yönetim personelinin varlığına ihtiyaç duymaktadır. Üst düzey yönetimin bir veya daha fazla üyesinin kaybı Şirket'in mali durumu ve faaliyet sonuçları üzerinde önemli olumsuz etkiye sahip olabilir.

Karşılaşılan bütün risklere karşı sigorta yaptırılmayabilir ve sigorta kapsamında olmayan kayıplara maruz kalınabilir.

Şirket, uçaklarından herhangi birinin, kaza geçirmesi, terörist saldırı veya diğer felaketlerle karşı karşıya kalması durumunda ciddi miktarda zarara maruz kalabilir. Bu zararlar, hasarlı uçağın tamir edilmesine veya değiştirilmesine ilişkin masraflar ile uçağın geçici veya sürekli olarak hizmet verememesinden kaynaklanan kayıpları kapsamaktadır. Mali mesuliyet, üçüncü taraf mali mesuliyet (bu sigorta yolcular, bagaj ve kargo mali mesuliyetlerini teminat altına almaktadır), mülk hasarı, savaş rizikosu ve uçakların göreceği zararlara ilişkin tüm riskler sigorta teminatı kapsamındadır. Mekanik arızalardan kaynaklanan iş durmaları, kar veya gelir kaybı veya sonuç olarak ortaya çıkan iş kayıpları için sigorta yaptırılmamaktadır. 11 Eylül 2001 terör saldırılarının ardından, havayolu sigortacıları havayolu sigortaları için uyguladıkları primleri artırmışlardır ve kitle imha silahları olarak isimlendirilen silahları içeren belirli riskleri sigorta teminatı kapsamı dışında bırakan veya önemli ölçüde sınırlandıran sigorta koşullarını uygulamaya başlamışlardır. Sigortacıların veya reasürans şirketlerinin bu riskleri teminat kapsamına almamaları durumunda veya bu hizmetin ticari açıdan makul koşullar veya bedeller üzerinden sunulmaması ve sigorta güvencesinin diğer bir kaynaktan (örneğin bir resmi kuruluştan) temin edilememesi halinde, Şirket bu riskleri sigorta ettiremeyebilir ve bu durumda havayolu taşımacılığı işini devam ettiremeyebilir ve nihai olarak havayolu operasyonlarını durdurmak zorunda kalabilir. Ek olarak, Şirket, aleyhine karar verilmesi durumunda maddi kayıplarla sonuçlanabilecek hukuki ihtilaf, tahkim ve diğer

hukuki süreçlere ilişkin olası zararlara karşı sigorta yaptırmamaktadır ve bu durum Şirket'in mali durumu ve faaliyet sonuçları üzerinde önemli olumsuz etkiler gösterebilir. Ayrıca, halihazırda endüstri standartları ile genel olarak tutarlı meblağlar ve türlerdeki sigortaların idame ettirilmesine karşın, ödenmekte olan sigorta primleri artabilir ve sahip olunan sigorta paketleri, geçerli sigorta değerinin üzerinde veya sigorta teminatı kapsamı dışında maruz kalınan fiili kayıpları kapsamak açısından yeterli olmayabilir ve bu durum da Şirket'in mali durumu ve faaliyet sonuçları üzerinde önemli olumsuz etkiler gösterebilir.

Şirket, değişken oranlı borçlar açısından faiz oranı riskine maruz kalmaktadır.

Şirket, değişken oranlı finansman düzenlemeleri ve uçak kiralamaları ile ilgili olarak faiz oranı dalgalanmalarının etkilerine maruz kalmaktadır. 31 Aralık 2012 itibarıyla, değişken oranlı borçların toplam tutarı yaklaşık 1.376,2 milyon TL olmuştur. Faiz oranları, resmi politikalar, para ve vergi politikaları, uluslararası ve yurtiçi ekonomik ve siyasi koşullar ve Şirket'in kontrolünde bulunmayan diğer pek çok faktöre karşı son derece hassastır. Halihazırda faiz oranı risklerini yönetmek üzere türev ürünler kullanılmamaktadır. Değişken oranlı borçlanmalardan ötürü, faiz oranlarında bir artış yaşanması halinde mevcut borçlar için yapılan faiz ödemelerinin meblağı ve yeni finansman bulmanın maliyeti artacak olup bu durum Şirket'in mali durumu ve faaliyet sonuçları üzerinde önemli olumsuz etkilere neden olabilir. Henüz teslimatı yapılmamış olan uçak satın alma sözleşmelerine ve uçak kiralama sözleşmelerine istinaden yapılması gereken ödemeler de faiz oranı dalgalanmalarına tabi olabilecektir.

Yeni bir uçak serisinin takdim edilmesi halinde sahip olunan uçaklara olan talep azalabilir ve bu da şirketin söz konusu uçakları satma kabiliyetini olumsuz etkileyebilir.

Filo yönetimi kapsamında Şirket, Airbus Siparişi dahilindeki uçaklar teslim edildikçe, sahip olduğu Boeing 737-800NG tipi uçakların bir kısmını satmayı beklemektedir. Bu izahnamenin tarihi itibarıyla, filoda bulunan 42 uçaktan 27'si (finansal kiralama kapsamında işletilen 26 uçak da dahil) Şirket'e aittir. Fakat Şirket'in bu uçakları uygun koşullar üzerinden veya hiç satamaması ve bunun neticesinde bu uçakların artık değerini elde edememesi gibi bir risk bulunmaktadır. Örneğin, daha yeni, daha gelişmiş ve daha etkili uçaklar imal edildikçe, belirli bir modeldeki uçaklara olan talep, zamanla azalmaktadır. Boeing firması, Ağustos 2011'de, sahip olunan 737-800NG model uçaklar da dahil olmak üzere Boeing 737 ailesine dahil uçaklara nazaran daha verimli motorlara sahip olacak olan yeni Boeing 737 Max uçak modelini kamuya duyurmuştur. Bu yeni motorun 2017 yılında hizmete girmesi planlanmaktadır. Bu yeni motor opsiyonunun uygulamaya sokulması, bu yeni motora sahip olmayan Boeing 737-800NG tipi uçaklara olan talebi azaltabilecek ve böylelikle mevcut Boeing 737 ailesi uçaklarının artık değeri üzerinde olumsuz bir etkiye sahip olacaktır. Boeing 737 Max tipi uçakların takdimi, ayrıca, havayollarının kendi filolarını yeni model ile yenilemek isteyecek olmaları nedeniyle piyasadaki Boeing 737-800NG uçak arzını artıracaktır ve bu da Boeing 737-800NG tipi uçakların değeri üzerinde olumsuz bir etkiye sahip olabilecektir. Boeing 737-800NG tipi uçakların değerinde ve Şirket'in sahip olunan Boeing 737-800NG tipi uçakları uygun koşullar üzerinden veya herhangi bir şekilde satma kabiliyetinde yaşanacak azalmalar, mali durum ve faaliyet sonuçları üzerinde önemli olumsuz etkiler gösterebilecektir.

Mali performans ve faaliyet sonuçları mevsimselliğin etkilerine tabidir.

Talebin yaz mevsiminde daha yüksek olması nedeniyle her yıl Nisan ila Ekim ayları arasında kalan yaz sezonunda genellikle daha yüksek gelir elde edilirken, maliyetlerin büyük bir kısmı ise yıl içinde dengeli bir şekilde tahakkuk etmektedir. Sonuç olarak, Kasım ila Mart ayları

arasında kalan kış sezonunda genellikle daha az gelir elde edilmekte ve mali yılın birinci ve dördüncü çeyreklerinde daha düşük faaliyet sonuçlarına ulaşılmaktadır. Yüksek operasyonel performans gösterilen sezonda faaliyetlerde yaşanacak uzun süreli bir kesilmenin Şirket'in mali durumu ve faaliyet sonuçları üzerindeki olumsuz etkisi esaslı olabilecektir. Charter seferleri kullanan tur operatörlerinden birinin, rezerve etmiş olduğu kapasiteyi bu kesintilerden ötürü iptal etmesi de faaliyet sonuçlarını olumsuz etkileyebilecektir.

Şirket, uçak finansal kiralama işlemlerine ilişkin uyguladığı KDV oranları ile ilgili olarak aleyhine re'sen tarh edilen KDV ve uygulanan vergi ziyai cezası sebebiyle zarara uğrayabilir.

2012 yılı içerisinde Maliye Bakanlığı Vergi Denetim Kurulu müfettişlerince 2009, 2010, 2011 yılları ve Ocak 2012 için Şirket kanuni defter ve belgeleri üzerinde finansal kiralama işlemleri ile sınırlı olarak KDV yönünden gerçekleştirilen inceleme neticesinde Şirket tarafından finansal kiralamaya taraf yerleşik olmayan uçak kiralama şirketlerine uygulanan KDV oranlarına ilişkin olarak belirtilen dönemler için re'sen 30.872.430 TL tutarında (ilgili işleyecek faizler hariç olmak üzere) KDV tarh edilmiş ve ayrıca 46.308.645 TL tutarında vergi ziyai cezası kesilmiştir. İzahname tarihi itibarıyla Şirket tarafından kendisine tebliğ edilen re'sen tarhiyat işlemi ve vergi ziyai cezasına karşı açılmış herhangi bir dava bulunmamaktadır. Şirket tarafından söz konusu vergi ve ceza tutarlarının tamamı için Maliye Bakanlığı Merkezi Uzlaşma Komisyonu Başkanlığı'na 21 Aralık 2012 tarihinde uzlaşma talebinde bulunulmuş olup izahname tarihi itibarıyla uzlaşma için Şirket'e gün verilmiş değildir. Taraflar arasında uzlaşmanın vaki olmaması hâlinde Şirket, tarh edilen katma değer vergisi ve kesilen vergi ziyai cezasına karşı vergi mahkemeleri nezdinde dava açma hakkını haizdir.

Şirket, hukuk danışmanlarının, vergi uzmanlarının görüşleri doğrultusunda ve Gelir İdaresi Başkanlığı tarafından konu ile ilgili farklı mükelleflere verilen ve yukarıda bahsedilen değişik dönemler için uygulanan KDV oranlarını teyit eden çeşitli özeldeleri de göz önüne alarak konsolide finansal tablolarda incelenmeyen dönem de dahil olmak üzere herhangi bir karşılık ayırmamıştır. Ancak Şirket'in talep ettiği şekilde uzlaşmanın vaki olmaması ve akabinde şirketin dava yoluna başvurması durumunda yargı mercilerince verilecek nihai kararın söz konusu re'sen tarh ve vergi cezası işleminin iptaliyle sonuçlanmaması durumunda Şirket yukarı belirtilen tutarları ödemek durumunda kalabilecek olup, bu durum Şirket'in mali durumu ve faaliyet sonuçları üzerinde önemli olumsuz etkiler gösterebilecektir.

(Bkz. 3.4.19 "Finansal Kiralama Sözleşmelerinden Kaynaklanan Katma Değer Vergisine İlişkin Vergi İncelemesi")

Şirket, özellikle uçak satın alma sözleşmeleri tahtındaki yükümlülükleri ve kiralama sözleşmeleri kapsamında tabi olduğu İzahname tarihi itibarıyla yaklaşık 250 milyon ABD doları tutarındaki (yargı mercilerine taşınması durumunda ortaya çıkabilecek ek masrafları hariç olmak üzere) tazmin yükümlülükleri ile Esas Holding'in Şirket'teki pay sahipliğinin %51'in altına düşmesi veya benzer bir şekilde Şirket'in kontrolünün el değiştirmesi halinde bu kontrol değişikliğine ilişkin taahhütlerinden doğabilecek riskler nedeniyle zarara uğrayabilir.

İzahname tarihi itibarıyla Şirket Boeing ve Airbus firmalarıyla uçak satın alma anlaşmalarına taraftır. Bunun yanı sıra İzahname tarihi itibarıyla Şirket filosunda yer alan uçakların bir istisna haricinde tamamını kira dönemi sonunda satın alım hakkı içeren finansal kiralama sözleşmeleri veya operasyonel kiralama sözleşmeleri yoluyla kiralamaktadır. Şirket bu sözleşmeler kapsamında çeşitli yükümlülüklere tabi olup bu yükümlülüklerle uyulmaması

halinde bir takım risklere maruz kalabilecektir. Sözleşmeler kapsamında Şirket'in yapmak durumunda olduğu ödemelerde gecikmesi gecikme faizi işlemesi, karşı tarafın zararlarının belirli hallerde kar kaybı dahil tazmini, uçak teslimatlarının ertelenmesi, ilgili sözleşmelerin feshi ve kiralanan uçakların kiralanayana iadesi ile sonuçlanabilir. Boeing ve Airbus firmalarıyla yapılan uçak alım sözleşmelerinin Şirket'ten kaynaklanan sebeplerle üretici firmalarca feshi durumunda teslim edilmemiş uçaklar için yapılan ve olası bir fesih tarihine kadar yapılmış olacak ön ödeme tutarlarının iadesi mümkün olamayabilir ve Şirket bunun yanı sıra oluşabilecek zararlar için gecikme faizi ve tazminat ödemek durumunda kalabilir. İzahname tarihi itibarıyla uçak alım sözleşmeleri kapsamında üretici firmalara yapılmış toplam ön ödemeler ile ilgili sözleşme hükümleri uyarınca taahhüt edilen tazmin yükümlülüğü toplamı yaklaşık 250 milyon ABD doları tutarında olup bu rakama taraflar arasında uyuşmazlığın yargı mercilerine taşınması durumunda ortaya çıkabilecek ek masraflar dahil değildir.

Ayrıca, önemli finansal borçların ifasında veya uçak kira sözleşmelerinden biri kapsamında meydana gelebilecek bir temerrüt hali, Şirket'in sivil hava taşımacılığı faaliyetlerini yürütmesi için gerekli izinlerin geçerliliğini kaybetmesi, Şirket'in iflas, tasfiye ve benzer süreçlere konu olması, bakım, sigorta, kira süresi ve uçağın iadesinde uyulması gereken yükümlülüklerle aykırılık ve bazı hallerde Şirket'in mali durumu ve faaliyetlerini önemli derecede etkileyen olumsuz gelişmelerin meydana gelmesi gibi bir takım gelişmeler birden çok kira sözleşmesi kapsamında temerrüde yol açabilir.

Yukarıda belirtilen hususlara ek olarak, Şirket'in taraf olduğu belirli sözleşmeler, Esas Holding'in Şirket'teki pay sahipliğinin %51'in altına düşmesi veya benzer bir şekilde Şirket'in kontrolünün el değiştirmesi halinde bu kontrol değişikliğine onay vermeyen karşı taraflara fesih imkanı tanımaktadır. (Bkz. "Kesin uçak siparişlerine yönelik ödemeler için ileride finansman bulunamaması durumunda uçak alımı planlarının değiştirilmesi veya Şirket'in öngörülenden daha yüksek finansman maliyetlerine katlanması gerekebilecektir", "3.4.7 – İZAir'e İlişkin Anlaşmalar")

Yukarıda özetlenen durumlar sebebiyle Şirket taraf olduğu sözleşmeler kapsamında temerrüde düşebilir ve böyle bir temerrüdün sonuçları Şirket'in mali durum ve faaliyet sonuçları üzerinde önemli olumsuz etkiler gösterebilecektir.

Havayolu Endüstrisi ile İlgili Riskler

Havayolu endüstrisinde yaşanan rekabet son derece yoğundur ve rekabete karşılık verilememesi durumunda bunun Şirket'in mali durumu ve faaliyet sonuçları üzerinde önemli olumsuz etkileri olabilir.

Şirket son derece rekabetçi bir piyasada faaliyet göstermektedir ve seyahat edenlere hizmet veren bir kaç havayolu taşıyıcısı ile yoğun bir rekabet içerisinde. Piyasaya yeni giren havayollarından, mevcut havayollarının kendi operasyonlarını genişletmelerinden, yeni uçuş hatları ve destinasyonlardan, promosyon kampanyalarından, havayolları arasında yeni pazarlama ve operasyon ittifaklarının oluşmasından ve havayolu endüstrisinin konsolidasyonundan ötürü piyasa şartları sürekli değişmektedir. Düşük maliyetli havayolu taşımacılığı sektörü geliştikçe, Şirket mevcut ve sektöre girebilecek yeni düşük maliyetli havayolu şirketlerinden kaynaklanan rekabete maruz kalabilir. Mevcut rekabetin yoğunluğu, özellikle piyasa katılımcılarının sayısına ve mahiyetine bağlı olarak bir hattan diğerine değişiklik göstermektedir. Havayolu endüstrisindeki temel rekabet faktörleri arasında fiyatlar, uçuş ağı, uçuş tarifeleri, itibar, emniyet geçmişi, verilen hizmetlerin çeşitliliği ve kalitesi ve uçak tipi ve yaşı bulunmaktadır.

Şirket'in rakipleri arasında yurtiçi ve uluslararası taşıyıcılar, diğer yerleşik ticari ve charter havayolları ve bunlara ilave olarak tur ve seyahat firmalarına entegre havayolları ve piyasaya yeni giren oyuncular bulunmaktadır. Gelecekte havayolu taşıyıcıları arasında daha fazla piyasa konsolidasyonu olacağına inanılmaktadır. Mevcut rakipler ve piyasaya yeni giren oyuncular, maliyetlerini azaltmak veya diğer şekillerde piyasadaki konumlarını güçlendirmek amacıyla müştereken faaliyette bulunmak veya sahip oldukları tesisleri ve altyapıyı paylaşmak için ortaklıklar veya ittifaklar tesis edebileceklerdir. Türkiye'de veya Şirket'in hedeflediği coğrafi piyasalarda havayolu endüstrisinde yaşanacak bir konsolidasyon veya diğer bir önemli ittifak işlemi, rakiplerin büyüklüklerini ve sahip oldukları kaynakları artırabilecek, piyasa konumlarını güçlendirebilecek veya maliyetlerini azaltacak ve rekabeti daha ileri boyuta taşıyabilecektir. Bu havayollarından bazıları Şirket'e nazaran daha büyük, önemli ölçüde daha fazla mali kaynağa, pazarlık gücüne veya bilinirliğe sahip veya ölçek ekonomilerinden daha fazla yararlanıyor olabilirler. Ayrıca Hükümet'in yabancı ülkelerle müzakere etmiş olduğu belirli ikili hava trafiği anlaşmaları kapsamında geçmişte ulusal hava taşıyıcısı sıfatıyla hareket eden THY, ilgili piyasalarda faaliyette bulunmasına izin verilen yegane Türk havayolu konumundadır. THY ayrıca yakın zamanda Şirket'in merkez üssü konumundaki Sabiha Gökçen Havaalanı'ndaki faaliyetlerini artıracığını açıklamıştır ve bu durum belirli hatlarda rekabetin artması ile sonuçlanabilir.

Şirket'in rakipleri, promosyon kampanyaları, bilet fiyatı eşleştirme veya fiyat iskontolaması yoluyla, daha cazip sefer tarifeleri veya hizmetler sunarak yeni uçuş hatlarını takdim ederek veya yeni uçaklara yönelik büyük çaplı siparişler vererek ve fazla kapasiteyi şirketin hizmet verdiği veya hizmet vermeyi düşündüğü piyasalara ve hatlara transfer ederek pazar paylarını koruyabilirler veya artırabilirler. Bazı rakipler aynı zamanda, örneğin daha düşük sabit ve/veya değişken maliyetlere sahip olmaları neticesinde Pegasus'a nazaran daha düşük bilet fiyatları sunabilmektedirler. Havayolları ile seyahatin ve özellikle turizm amaçlı seyahatlerin fiyatlara son derece hassas olması ve genellikle fiyat liderliği aracılığıyla yolcu trafik seviyelerini idame ettirmek veya artırmak üzere rakiplerin uyguladığı bilet fiyatlarına cevap verilmesinin gerekli olmasından ötürü Şirket rakiplerin uyguladığı fiyat indirim uygulamalarına karşı hassastır. Rakiplerin pazar paylarını artırmak amacıyla fiyat kesintilerine gitmesi veya hizmetlerde başka değişiklikler yapmaları ve Şirket'in sahip olduğu pazar payını koruyabilmek için bunlara etkili bir karşılık verememesi durumunda yolcu gelirleri azalabilecek ve bu da Şirket'in mali durumu ve faaliyet sonuçları üzerinde önemli olumsuz etkiye sahip olabilecektir.

Ayrıca iç piyasada özellikle karayolu ulaşımı olmak üzere diğer ulaşım şekillerinden kaynaklanan rekabetlerle de karşı karşıya kalınmaktadır. Örneğin ilerleyen yıllarda faaliyete girmesi beklenen İstanbul - Ankara arası yeni hızlı tren bağlantısı, bu iki şehir arasında trenle yapılan seyahatin süresini önemli ölçüde azaltacaktır. Bu hattın havayolu vasıtasıyla aynı güzergahı kullanacak yolcuları etkilemesi muhtemeldir. Gebze ile İzmir arasında yapılan ve özellikle İstanbul ile İzmir arasında araba ile yapılan seyahatin süresini kısaltacak olan karayolu gibi diğer altyapı projeleri de belirli yurtiçi hatlarda havayolu seyahatine olan talep üzerinde olumsuz bir etki gösterecektir.

Ekonomik ve endüstriyel koşullar sürekli değişmektedir ve Türkiye'de ve dünyanın diğer yerlerinde kötüleşen olumsuz ekonomik koşullar, kapasite fazlası ile neticelenebilir.

Şirket ve faaliyet sonuçları genel ekonomik ve endüstriyel koşullardan önemli ölçüde etkilenmektedir. Endüstri ölçeğindeki havayolu yolcu taşımacılığı hacmi yıldan yıla değişmektedir. Verilen havayolu taşımacılığı hizmetlerine yönelik güçlü talep büyük ölçüde küresel ve yerel ekonomilerin güçlü olması, destinasyonlara yönelik turizm trafiğinin

seviyesi, düşük işsizlik seviyeleri, güçlü tüketici güveni seviyeleri ve tüketici ve iş kredisi mevcudiyeti de dahil olmak üzere uygun genel ekonomik koşulların mevcudiyetine bağlıdır. Eğlence amaçlı seyahat edenler açısından havayolu ulaşımı, zor ekonomik zamanlarda yaptıkları harcamaların kapsamından çıkartabilecekleri isteğe bağlı bir satın almayı temsil etmektedir. İşletmeler ayrıca kötü ekonomik koşulların yaşandığı dönemlerde ya maliyet tasarrufu yapmak üzere ya da seyahati gerektiren işletme aktivitelerinin hacmindeki azalmadan ötürü yaptıkları iş gezilerinin hacmini azaltmaktadırlar. Örneğin Türkiye’de hava ulaşımına yönelik genel talep, 2008 yılında ve 2009’un ilk yarısında Türk ekonomisinde ve küresel ekonomilerde yaşanan olumsuz gelişmelerden olumsuz etkilenmiştir. 2009 yılında mali ve parasal önlemlerin alınmasının ardından Türk ekonomisi 2009 yılının 4. çeyreğinden itibaren toparlanmaya başlamış ve GSMH açısından 2010, 2011 ve 2012 yıllarının her birinde büyüme göstermiş olup, bu durum Türkiye’de hava taşımacılığına yönelik talepte ortaya çıkan artışta kendisini göstermektedir. Fakat Türkiye’de veya küresel ölçekte ekonomik zayıflığın yeniden baş göstermesi, bazı Avrupa ülkelerinin mali durumlarının daha da bozulması, Avrupa’da finansal ve ekonomik dalgalanmaların görülmesi, Türkiye, Orta Doğu ve Kuzey Afrika’da politik sorunların ortaya çıkması halinde havayolu taşımacılığına yönelik talep veya uygulanabilecek fiyatlar üzerinde olumsuz bir etki görülebilecek ve bu da gelecekteki faaliyet sonuçlarını olumsuz etkileyebilecektir. Bu faktörler Şirket’in kapasitesini azaltmasını gerektirebilecek ve bu da Şirket, mali durum ve faaliyet sonuçları üzerinde önemli olumsuz etkiye neden olabilecektir.

Şirket’in İstanbul Sabiha Gökçen Havaalanı’nda veya diğer kilit havaalanlarında uygun kalkış ve iniş zamanlarına veya slotlara sahip olamaması veya bunları muhafaza edememesi halinde falaliyetler bundan olumsuz etkilenecektir.

Hava trafiği, havaalanlarının altyapısı ve faaliyette bulunulan ve tam kapasitede veya bu kapasiteye yakın çalışan havaalanlarındaki mevcut kalkış ve iniş sürelerinin ve slotların sayısı ile sınırlanmaktadır. Ağ ve merkez üssü bağlantılarının devam ettirebilmesi ve geliştirebilmesi açısından merkez üssü konumunda olan İstanbul Sabiha Gökçen Havaalanı’nda yoğun saatlerde faaliyette bulunulabilmesi Şirket açısından önem arz etmektedir. Benzer şekilde Şirket’in ağına dahil olan kilit havaalanlarında uygun kalkış ve iniş sürelerine ve slotlara ulaşılması da Şirket için önem taşımaktadır. Küresel hava trafiğinde görülen artışla birlikte pek çok havaalanında sunulan kalkış ve iniş slotları kıt bir meta haline gelmiştir ve Avrupa’daki belli başlı birkaç havaalanı ve diğer belli başlı bazı uluslararası havaalanları halihazırda tam kapasitede veya bu kapasiteye yakın seviyelerde çalışmakta olup, bu durum söz konusu havaalanlarında faaliyetleri genişletmek için kullanılabilir kapasitesinin sınırlı olduğuna işaret etmektedir. Her ülkenin sivil havacılık kurumu, tipik olarak, kapasite sınırlamalarına tabi olan havaalanlarındaki slotların tahsisi sürecini koordine etmektedir. Bu slotlar bir kez tahsis edilmelerinden sonra “önceden kazanılmış” haklar kapsamında gelecek yıllarda da tahsis edildikleri havayolunun kontrolünde kalmaktadır.

Şirket’in gelecekte göstereceği büyüme, büyük ölçüde, hedeflediği coğrafi pazarlarda uygun nitelikteki havaalanlarına, düşük maliyet stratejisi ile tutarlılık arz eden maliyetler üzerinden ulaşılma kabiliyetine bağlıdır. Hizmet verilen veya gelecekte hizmet verilmesi düşünülen havaalanlarına yapılacak erişimleri engelleyen, sınırlandırıcı veya geciktiren, uygun nitelikteki kalkış ve iniş zamanlarının ve slotlarının bulunmaması gibi durumlar Şirket’in büyüme kabiliyetini sınırlandıracaktır. Örneğin slot uygulamasına tabi olmayan fakat yoğun dönemlerde yoğunluk yaşanması muhtemel olduğundan “tarifeleri düzenlenen” bir havaalanı olarak sınıflandırılan İstanbul Sabiha Gökçen Havaalanı’nın kapasitesinin halihazırda kullanıcıların taleplerini karşılamaya yeterli olmasına karşın, Sabiha Gökçen Havaalanı’ndaki yolcu trafiğinde gelecekte yaşanacak bir artış, Şirket’in günün en meşgul zamanlarında ilave

kalkış ve iniş zamanlarını kolaylıkla elde edebilme kabiliyetini olumsuz etkileyebilecektir. Sabiha Gökçen Havaalanı'ndan kalkış yapan uçuşlar içinde sahip olunan payın yeni kalkış ve iniş zamanlarının alınamaması nedeniyle azalması durumunda bu havaalanında verilen hizmetler açısından sahip olunan pazarlık gücü de azalabilecektir. Sabiha Gökçen Havaalanı'nda veya diğer kilit havaalanlarında ileride uçuş süreleri veya slotlar temin veya idame etme imkanına sahip olunabileceğine dair hiç bir güvence verilemeyeceği gibi bu durum Şirket'in mali durumu ve faaliyet sonuçları üzerinde önemli olumsuz etkiye sahip olabilir.

Düzenleyici kurumlar ayrıca, kalkış ve iniş yasakları, uçak gürültü ve emisyon seviyelerine ilişkin sınırlamalar, zorunlu uçuş yolları, pist sınırlamaları, günlük ortalama kalkış sayısına yönelik sınırlamalar ve artan veya ilave veya diğer erişim ücretleri gibi ilave operasyonel sınırlamaları havaalanlarında uygulamaya koyabileceklerdir. Bu sınırlamalar söz konusu havaalanlarında hizmet verilmesini veya verilen hizmetlerin artırılmasını sınırlandırabilecek ve ilave giderler tahakkuk ettirilmesine neden olabilecek ve bu da Şirket'in mali durumu ve faaliyet sonuçları üzerinde önemli olumsuz etkiye neden olabilecektir.

Şirket, yurtiçinde ve yurtdışında kapsamlı düzenlemelere tabidir ve bu düzenlemelerde değişiklikler yapılması veya değişikliklere uyum sağlanamaması durumunda mali durum ve işletme modeli olumsuz yönde etkilenebilir.

Şirket faaliyetleri son derece sıkı bir yasal düzenlemeye çerçevesinde sevk ve idare edilmektedir. Mevcut düzenlemeler, slot tahsisleri, yurtdışı destinasyonlar için verilen uçuş hakları ve bir havayolu şirketi olarak faaliyette bulunulması nedeni ile tabi olunan düzenlemeler de dahil olmak üzere operasyonların çeşitli boyutları üzerinde etkiye sahiptir. Ayrıca, Şirket, çevrenin korunması, istihdam hususları ve diğer hususlarla ilgili Türkiye'de ve Avrupa Birliği üye ülkelerinde geçerli çeşitli diğer kanunlara ve düzenlemelere tabidir. Bu düzenlemeler ayrıca değişikliklere tabidirler ve yeni uygulamaya konulacak mevzuat hükümleri, giderler ve düşük maliyetli işletme modeli üzerinde olumsuz bir etkiye sahip olabilir. Örneğin havayolu emniyeti ve güvenliğine ilişkin eskisinden külfetli koşullar, Şirket'in iki konma arasında geçen süreleri yönetme kabiliyetini etkileyebilecek ve bunun uçak doluluk oranları üzerinde olumsuz bir yansıması olabilecek ve ilave giderlere maruz kalınabilecektir. Benzer şekilde uçakların neden olduğu emisyonlarla ilgili yeni düzenlemeler de Şirket için ilave maliyet anlamına gelebilecektir. Bu giderlerin yolculara yansıtılmadığı oranda Şirket'in mali performansı olumsuz etkilenebilir. Pegasus'un faaliyet gösterdiği ve sınırlı sayıda şirketin faaliyet göstermesine izin verilen bazı hatların rekabeti artıracak şekilde yeni oyunculara açılması Şirket'in faaliyetleri ve mali durumu üzerinde önemli olumsuz etki yaratabilir.

Şirket SHGM tarafından düzenlenmiş olan bir işletme belgesine istinaden faaliyette bulunma yetkisine sahiptir. Bu yetkinin devamı, gelecekte uygulamaya sokulabilecek yeni kurallar ve düzenlemeler de dahil olmak üzere, havayolu endüstrisinin tabi olduğu kanunlara, kurallara ve mevzuatlara kesintisiz olarak riayet edilmesine tabi bulunmaktadır.

Pegasus, sahip olduğu işletme belgesi gereğince, Türk Sivil Havacılık Kanunu ve SHY-6A Yönetmeliği kapsamında bir çok kurumsal, operasyonel ve mali kural ve esaslara uymak zorundadır.

Kurumsal yükümlülükler kapsamında, sermayenin çoğunluğunun Türk ortaklara ait olması, ortaklığı idare ve temsile yetkili olanların çoğunun Türk vatandaşı olması, mevcut ortakların

nama yazılı ortaklık paylarının devri, halka arz, birleşme ve bölünme işlemleri öncesinde SHGM'nin izninin alınması, ortakların ve temsile yetkili yöneticilerin iflas veya konkordato ilan etmemiş olması ve ayrıca bu kişilerin, zimmet, rüşvet, dolandırıcılık, sahtecilik, güveni kötüye kullanma ve dolanlı iflas gibi yüz kızartıcı suçlardan, Türk devletine karşı işlenen suçlardan, ulusal güvenlik ve savunma suçları ile birlikte bankacılık ve sermaye piyasası mevzuatında tanımlananlar da dahil söz konusu düzenlemelerde belirtilen suçlardan kesin hüküm ile mahum olmamış olması gibi kurallara uyum gerekmektedir.

Operasyonel yükümlülükler kapsamında ise Türk uçak sicilinde hava taşıyıcısı adına kayıtlı asgari sayıda uçak bulundurulması (Pegasus gibi tarifeli seferlerle hava taşımacılığı yapan işletmeler için minimum 100 koltuk kapasiteli beş uçak), SHY-6A Yönetmeliği'nde belirtilen şartları karşılayan yeterli sayıda yönetici personelinin bulundurulması, yurtiçi ve yurtdışı uçuş emniyet standartları ile birlikte ICAO ve EASA standartlarının sağlanması gibi koşullar bulunmaktadır.

Ayrıca, bir Türk hava taşıyıcısı olan Pegasus, SHGM'nin mali durum ve yürütülen faaliyetlere ilişkin talep ve uyarılarına uymak zorunda olup, Şirket uçak kirası, yakıt, personel, bakım, sigorta, yer hizmetleri, hava alanı ve Eurocontrol giderleri gibi operasyonel maliyetleri karşılayabilir durumda olmalıdır.

Şirket, yukarıda geçen gereklilikleri sağlıyor durumda olduğunu, gerekli durumlarda, SHGM'ye ispatlayabilmek zorundadır. Aksi durumlar, Şirket'in hava taşımacılığı yetkisini veren işletme belgesinin askıya alınması, iptali ve/veya hava taşımacılığı faaliyetlerinin durdurulması sonuçlarını doğurabilir.

Havayolu endüstrisi çoğunlukla düşük kar marjları ve yüksek sabit giderler ile özdeşleştirilmektedir ve daha büyük mali kaynaklara veya daha düşük işletme giderlerine sahip diğer havayolları ile etkili bir şekilde rekabet edilemeyebilir.

Havayolu endüstrisi ve özellikle tarifeli uçuşlar çoğunlukla düşük kar marjları ve yüksek sabit giderler ile özdeşleşmektedir. Düşük bilet fiyatları sunulmasına ve trafik hacminin artırılmasına imkan veren düşük maliyet yapısı Şirket'in asli rekabet avantajlarından birisidir. Fakat havayolu endüstrisi sermaye yoğun bir endüstridir ve Şirket, yakıt, personel ve uçak, uçak gövdesi ve motor onarımı giderleri ve ayrıca çevre, emniyet, güvenlik mevzuatlarına uygunluk sağlanmasına bağlı giderler gibi giderlerin pek çoğunda yaşanacak artışlar üzerinde sınırlı bir kontrole sahiptir. Belirli bir uçuşu gerçekleştirmenin içerdiği giderlerin, taşınan yolcu veya kargo sayısına bağlı olarak önemli ölçüde değişiklik göstermemesi nedeniyle, yolcu sayısında, taşınan kargo miktarında veya bilet fiyatlandırmasında veya trafik kompozisyonunda yaşanacak olan görece olarak küçük ölçekli bir değişiklik bile Şirket'in karlarında orantısız bir düşüş ile neticelenebilecektir. Zira sabit giderler, kısa süreli ihbar yoluyla azaltılamamaktadır. Bundan ötürü beklenen gelir seviyelerinde yaşanacak düşüşler, Şirket'in mali durumu ve faaliyet sonuçları üzerinde olumsuz etkiye sahip olabilecektir.

Havaalanı, transit ve iniş ücretleri, güvenlik ücretleri ve ayrıca hava trafiği güvenliğinin sağlanması için havayollarının ödemek zorunda olduğu diğer giderler daha da artarak faaliyet sonuçlarını önemli olumsuz şekilde etkileyebilecektir.

Havaalanı, transit ve iniş ücretleri, güvenlik ücretleri ve vergiler, faaliyet giderlerinin önemli bir kısmını oluşturmaktadırlar ve Şirket'in maliyet etkin bir tarzda faaliyette bulunabilmesi için yolculardan tahsil edilmesi gereken bilet fiyatlarını doğrudan etkilemektedirler. Sabit olmayan fakat tipik olarak yolcu sayısına, uçuş hacmine ve filo profillerine bağlı olarak

değişiklik gösteren bu giderler gelecekte artış gösterebilecek ve bundan ötürü Şirket yeni ilave giderlere maruz kalabilecektir. Örneğin havaalanlarına veya uçakların gürültü ve emisyon seviyeleri gibi çevresel kriterlere bağlı olarak gürültü veya kalkış ücretleri veya sair ücretlerin uygulamaya konması veya havayollarının ilave güvenlik sorumlulukları üstlenmelerinin gerekli kılınması durumlarında yeni giderler ortaya çıkabilecektir. Ayrıca diğer havayollarının örneğin havayolu endüstrisinde gerçekleştirilen konsolidasyonlardan ötürü kapasitelerini azaltmaları durumunda, tahakkuk eden havayolu giderleri daha az sayıda uçuş arasında taksim edilebilecek ve bu da Şirket'in uçuşları da dahil olmak üzere mevcut uçuşların daha yüksek iniş ücretlerine ve diğer giderlere maruz kalması ile sonuçlanabilecektir. Terör saldırıları veya diğer türden çatışmalar gibi gelecekte yaşanacak olaylar ve gelişmeler de güvenlik düzenlemelerinin sıkılaştırılması ve hava trafiğine yönelik güvenlik ücretlerinin artması ile neticelendirilecektir. Bu gelişmelerden herhangi biri işletme giderlerini artırabilecektir. Ücretler, harçlar veya diğer giderlerdeki bu artışların müşterilere yansıtılmaması halinde Şirket'in mali durumu ve faaliyet sonuçları bundan önemli olumsuz etkilenebilir.

Havacılık faaliyetleri, salgın hastalıklardan veya seyahat davranışlarını etkileyebilecek nitelikteki doğal veya insan kaynaklı felaketlerin yaşanmasından olumsuz etkilenebilir.

Son yıllarda bazı güçlü grip virüsleri ve diğer salgın hastalıklarla ilgili haberlerin sayısında önemli bir artış olmuştur. Bu türden haberlerin Avrupa'da havayolu seyahatine yönelik talebi olumsuz etkilemesi muhtemeldir. Zira bu salgın hastalıkların yayılmasının havayolu seyahatiyle arttığı görülmektedir. Geçmişte yaşanan SARS, şap hastalığı, kuş gribi ve domuz gribi salgınları, Avrupa da dahil olmak üzere dünyanın belirli bölgelerinde havacılık da dahil seyahat ve turizm endüstrilerini olumsuz etkilemiştir. Türkiye veya faaliyette bulunulan diğer bölgeler de dahil olmak üzere Avrupa'da bir grip salgınının veya diğer bir salgının ciddi bir hal alması durumunda, bunun faaliyette bulunulan pazarlarda havayolu seyahatine yönelik talep üzerinde önemli olumsuz bir etkisi olabilir ve bu nedenle Şirket'in faaliyetleri önemli ölçüde menfi etkilenebilir. Domuz gribi, SARS, şap hastalığı, kuş gribi veya diğer bir pandemik veya canlı hayvan hastalığının baş göstermesi de uluslararası ve yurtiçi düzenleyici otoritelerin seyahat sınırlamaları getirmesiyle neticelenebilecek ve bu da havayolu endüstrisine zarar verebilecektir. Ciddi bir pandemik vaka, bu nedenle, rezervasyonların iptali veya kaybı ile neticelenebilecek ve Şirket'in mali durumu ve faaliyet sonuçları bundan önemli olumsuz şekilde etkilenebilecektir.

Şirket uçak kazaları veya diğer felaketlerden ötürü önemli kayıplara uğrama riskine maruz kalmaktadır.

Diğer bütün havayollarında olduğu gibi, Şirket'in sahip olduğu uçaklardan birinin kaybolması veya bir kazaya, terör saldırısına veya diğer bir felakete uğraması halinde, yolcuların bulunabilecekleri tazmin talepleri, hasarlı uçağın onarılması veya yenisi ile ikamesi ve geçici veya daimi hizmet kayıplarına bağlı ciddi maliyetlerin tahakkuk ettirilmesi de dahil olmak üzere, potansiyel olarak önemli kayıplara maruz kalınabilir. Bu riskleri azaltmak için çaba gösterilmesine karşın uçakların gelecekte bu türden olaylara maruz kalmayacağı garanti edilemez. Ayrıca bir uçağın karıştığı bir kaza veya diğer bir vaka, tamamen sigorta kapsamında olsa dahi, Pegasus'un diğer havayollarına göre daha az güvenli veya güvenilir olduğuna dair kamuoyu nezdinde bir intiba bırakabilecek ve bu da yolcuların Pegasus'a olan güvenlerini yitirmelerine ve diğer havayollarını veya diğer ulaşım vasıtalarını tercih etmelerine neden olabilecektir. Bu risk yalnızca Pegasus ile sınırlı değildir; zira bir havayolunun bu türden bir hasara veya kayba maruz kalması durumunda da yolcular genel olarak havayolu ile seyahate olan güvenlerini yitirebilirler. Şirket'in işlettiği türden bir uçağın karıştığı bir kaza, bu uçak türünün ve bu nedenle de sahip olunan uçakların güvenli veya

güvenilir olmadığı yönünde kamuoyunda bir intiba yaratabilecektir. Yolcu güveninde yaşanacak bir kaybın, Şirket'in mali durumu ve faaliyet sonuçları üzerinde önemli ölçüde olumsuz etkisi olabilecektir.

Ayrıca, yukarıda belirtilen durumlardan herhangi birinin yaşanması halinde sahip olunan sigorta teminatı zararların karşılanması için yeterli olmayabilecek ve ödenmekte olan sigorta primleri önemli ölçüde artabilecektir. Bu durumlardan herhangi birinin Şirket, mali durum ve faaliyet sonuçları üzerinde önemli ölçüde olumsuz etkisi olabilecektir.

İleride yaşanabilecek terör olayları veya terör tehditleri, havayolu ile seyahat eden yolcu sayısında önemli azalmalara neden olabilecektir.

Amerika Birleşik Devletleri'nde 11 Eylül 2001 günü yaşanan terör saldırıları yolcuların havayolu seyahatine duyduğu güveni büyük ölçüde sarsmıştır. Ayrıca Ocak 2011 ve Temmuz 2012 tarihlerinde Rusya'nın Moskova şehrindeki Domodedovo havaalanında ve Bulgaristan'daki Burgaz havaalanında ciddi terör saldırıları yaşanmıştır. Türkiye'de veya diğer yerlerde büyük ölçekli yeni terör saldırılarına yönelik tehditler veya fiilen gerçekleşen saldırılar yolcuların havayolu ile seyahate yönelik taleplerini önemli ölçüde olumsuz etkileyebilecek ve bunun Şirket'in mali durumu ve faaliyet sonuçları üzerinde önemli ölçüde olumsuz etkisi olabilecektir. Artan terör saldırısı tehditlerinden ötürü havaalanlarının uygulamaya koyduğu artan güvenlik tedbirleri geçmişte faaliyetleri geçici ve uzun süreli olarak kesintiye uğratmıştır ve ileride de uğratabilecektir. Gelecekte ortaya çıkabilecek güvenlikle ilgili giderler veya komplikasyonlar faaliyetleri sekteye uğratabilecek veya müşterilerin havayollarına duyduğu güveni etkileyebilecek ve hizmetlere yönelik talebi azaltmak suretiyle Şirket'in mali durumu ve faaliyet sonuçlarını önemli ölçüde olumsuz şekilde etkileyebilecektir.

Havayolları, faaliyet sonuçlarına ve mali durumlarına zarar verebilecek olan havaalanlarındaki trafik yoğunlukları, olumsuz hava koşulları ve artan güvenlik tedbirleri de dahil olmak üzere kendi kontrollerinde bulunmayan faktörlerden sıklıkla etkilenmektedirler.

Havayolları havaalanlarındaki trafik yoğunlukları, olumsuz hava koşulları ve artan güvenlik tedbirleri de dahil olmak üzere kendi kontrollerinden olmayan faktörlerin neden olduğu rötarlara sürekli olarak maruz kalmaktadırlar. Örneğin İstanbul Sabiha Gökçen Havaalanı'ndaki yeni yolcu terminalinin açılması nedeniyle Sabiha Gökçen Havaalanı'ndaki terminal ve yer hizmetleri işletmecilerinin uyguladığı kapasite ve altyapı sınırlamalarından ötürü 2009 yılı sonunda ve 2010 yılının ilk yarısında Şirket'in zamanında kalkış performansı olumsuz etkilenmiştir. Bu rötarlar yolcularda memnuniyetsizlik yaratmakta, uçak doluluk oranlarını düşürmekte, Şirket'in itibarına zarar vermekte ve maliyetleri artırmakta olup, bunların tamamı Şirket'in karlılığını etkilemektedir. Sis, kar, yağmur, fırtına veya diğer olumsuz hava koşullarının yaşandığı dönemlerde de uçuşlar iptal edilebilmekte veya önemli rötarlara maruz kalılabilmektedir. Örneğin İzlanda'daki bir volkanın patlaması ile oluşan küllerin neden olduğu emisyonu bağlı emniyet kaygılarından ötürü Kuzey Avrupa hava sahasının büyük bir bölümü yetkili makamlarca Nisan 2010 da geçici olarak havayolu ulaşımına kapatılmış ve bunu aynı volkandan kaynaklanan diğer kül emisyonlarından ötürü Avrupa hava sahasının kısmen kapatıldığı dönemler izlemiştir ve bu durum, diğer tedbirlerin yanı sıra, havayollarının, uçuşlarını iptal eden yolcuların makul ve belgelendirilmiş belirli giderlerini tazmin etmesini gerektirmiştir. Bu dönem zarfında Şirket toplam 106 uçuşunu iptal etmek zorunda kalmıştır. Mayıs 2011'de İzlanda'daki diğer bir volkandan kaynaklanan kül emisyonlarından ötürü Avrupa hava sahasının belirli bölümlerine yönelik periyodik kapatmalar yapılmış ve bu uygulama Şirket'in belirli sayıdaki uçuşunun iptal edilmesiyle

sonuçlanmıştır. Hava koşulları, volkanik emisyon ve diğer atmosferik sorunlar ile trafik kontrol problemleri ve güvenlik ihlallerine bağlı iptaller veya rötaların Şirket, mali durumum ve faaliyet sonuçları üzerindeki menfi etkisi büyük olabilir.

Sabancı Ailesi ve Esas Holding ile İlişkilere İlgili Riskler

Şirket, menfaatleri Şirket menfaatleriyle veya diğer hissedarların menfaatleri ile aynı olmayabilecek olan hakim hissedarların kontrolünde bulunmaktadır.

Esas Holding ve bu Holding'i kontrol eden Sabancı Ailesi'nin bazı üyeleri halen Şirket paylarının %100'ünü ellerinde bulundurmaktadırlar ve Halka Arz işleminin tamamlanmasının ardından (ek satışın gerçekleştiği varsayımı ile) payların %65,5'ine sahip olmaya devam edeceklerdir. Bu nedenle Halka Arz işleminin tamamlanmasının ardından Sabancı Ailesi üyeleri, Şirket'te sahip oldukları doğrudan veya dolaylı paylar vasıtasıyla, önemli işlemlerin onaylanması, kanunların izin verdiği dereceye kadar temettü ödemelerine yetki verilmesi ve hissedarların sahip olduğu rüçhan haklarının sınırlandırılması da dahil olmak üzere hissedarların onay vermesini gerektiren bütün iş ve işlemleri kontrol etmeye devam edeceklerdir.

Hakim hissedarların menfaatleri, diğer hissedarların menfaatlerinden farklı olabilecektir ve hakim hissedarlar, diğer hissedarların menfaatlerinin korunmasına hizmet edecek olan belirli kararların alınmasını veya belirli eylemlerde bulunulmasını engelleyebileceklerdir.

Esas Holding ile gerçekleştirilen işlemlere ilişkin bilgiler için bkz. 8. "İlişkili Taraf ve İlişkili Taraflarla Yapılan İşlemler Hakkında Bilgiler"

2.2.İhraç Edilen Paylara İlişkin Riskler:

Şirket payları önceden halka açık bir piyasada işlem görmemiştir ve Paylar fiyat ve hacim dalgalanmalarına maruz kalabilecektir.

Halka Arz işleminden önce, Şirket payları, Türkiye'de veya yurtdışında halka açık herhangi bir piyasada işlem görmemiştir. Paylar'a yönelik bir piyasanın gelişeceğine veya bu türden bir piyasa gelişse bile mevcudiyetini devam ettireceğine ilişkin hiç bir güvence bulunmamaktadır. Halka Arz işleminin ardından, payların yaklaşık % 31,4'üne (ek satış hakkının kullanılması durumunda %34,5'ine) mevcut hissedarların haricindeki kişilerin sahip olması beklenmektedir. Paylar'a yönelik sınırlı bir halka açık piyasa, bu Paylar'ın sahiplerinin Paylar'ı arzu ettikleri miktarlarda ve arzu ettikleri fiyatlar üzerinden veya arzu ettikleri zamanlarda satma kabiliyetini olumsuz etkileyebilecek ve Paylar'ın fiyatındaki volatileyi artırabilecektir.

Paylar'ın Arz Fiyatı, borsa kotuna alınmalarından sonra bu Paylar'ın piyasa fiyatının bir göstergesi olmayabilecektir. Faaliyet sonuçları veya mali performans, bu risk faktörleri bölümünde belirtilen sebepler veya diğer başka koşulların ortaya çıkmasından ötürü analistlerin veya yatırımcıların beklentilerini karşılamayabilecektir. Paylar'ın alım-satım fiyatları ayrıca Şirket'in ve rakiplerinin mali performansında, genel piyasa koşullarında ve ayrıca bu risk faktörleri bölümünde belirtilen sebepler veya diğer başka sebeplerle ortaya çıkabilecek değişiklikler çerçevesinde önemli dalgalanmalara maruz kalabileceklerdir. Şirket performansındaki dalgalanmalar veya analistlerin veya yatırımcıların beklentilerinin karşılanamaması halinde Paylar'ın fiyatı düşebilecek ve yatırımcılar, Halka Arz kapsamında satın almış oldukları Paylar'ı Arz Fiyatı üzerinden veya daha yüksek bir fiyatla veya hiçbir

şekilde satamayabileceklerdir. Sonuç olarak, bu Halka Arz işlemi kapsamında Paylar'ı satın almış olan yatırımcılar, Paylar'a yapmış oldukları yatırımların tamamını veya bir kısmını kaybedebileceklerdir.

Gelecekte büyük miktarda pay satışı ya da satış olabileceğinin algılanması, pay fiyatını olumsuz etkileyebilecektir.

Halka Arz işleminin tamamlanmasının hemen ardından toplam 102.272.000 adet pay çıkartılacak ve tedavülde olacaktır. Şirket halka arzı takiben, payların BİAŞ'ta işlem görmeye başladığı tarihten itibaren 365 gün boyunca bedelli sermaye artırımını gerçekleştirilmemesine; mevcut hissedarlar ise halka arza ve ek satışa konu olmayan Pegasus paylarının BİAŞ'ta işlem görmeye başladığı tarihten itibaren 365 gün boyunca satılmamasına, dolayısıyla dolaşımdaki pay miktarının artırılmamasına yönelik yönetim kurulu kararı almış ve gerekli beyanlarda bulunmuştur. Bunun yanısıra, Şirket ve mevcut ortakların her biri, yukarıda belirtilen kısıtlamalar ortadan kalktığı durumda, paylarını diledikleri zaman elden çıkararak, tedavüldeki pay miktarının artmasına neden olabilirler. Böyle bir durumda, Şirket'in pay fiyatı üzerinde olumsuz bir etki meydana gelebilir.

Şirket gelecekte pay sahiplerine temettü ödemeyebilir.

Türkiye'deki halka açık şirketlerin tabi olduğu mevzuata ve ayrıca hissedarların kabul ettiği temettü politikalarına uygun olarak temettü dağıtımları gerekmekte olup, söz konusu politikalar, SPK'nın zaman zaman ortaya koyduğu belirli prensiplerden etkilenebilmektedir. Halka açık şirketler, nakit ve/veya bedelsiz pay olarak temettü dağıtabilmekte veya dağıtılabılır temettüyü kendi bünyelerinde tutabilmektedir. Bu nedenle, pay sahiplerinin gelecekte nakit temettü alabileceklerine dair bir güvence bulunmamaktadır. Bu zorunlu temettülerin hesaplanmasında kullanılan meblağlar ve formüller SPK tarafından değiştirilebilecektir. Şirket'in temettü ödeyebilmesi yeterli karlara ulaşılmasına bağlı olup gelecekte yapılacak temettü ödemelerinin zamanı ve meblağı, mevcut ve öngörülen mali duruma, faaliyet sonuçlarına, likidite ihtiyaçlarına, finansman anlaşmalarında yer alan temerrüt ödemelerine ilişkin kısıtlamalara ve ayrıca yatırım harcamaları, mali performans ve sermaye piyasası koşulları da dahil fakat bunlarla sınırlı olmamak üzere zaman zaman göz önünde bulundurulabilecek diğer hususlara bağlı olacaktır.

31 Aralık 2012, 2011 ve 2010 tarihlerinde sona eren yıllar için dağıtılabılır kar yoktur. Şirketin Vergi Usul Kanunu çerçevesinde gerçekleştirilen hesaplarına göre 31.12.2012 tairihi itibariyle toplam 289.228.154 TL birikmiş zararı bulunmaktadır ve ileriki yıllarda kar dağıtılabılması için öncelikle söz konusu birikmiş zararın kapatılması gerekmektedir.

Şirket'in halka açıklık oranı sınırlıdır ve Paylar'ın likiditesi ve pay fiyatı üzerinde bunun olumsuz etkisi olabilecektir.

Ek satış hakkının kullanılması durumunda toplam 35.294.000 TL nominal değerli pay (ödenmiş sermayenin % 34,5'i) halka arz edilmiş olacaktır. Bu sınırlı halka açıklık oranı Paylar'ın likiditesini olumsuz etkileyebilecek, Paylar'ın alım-satım hacminin düşük olmasına neden olabilecek ve sonuç olarak pay fiyatı üzerinde olumsuz etki yaratabilecektir.

2.3.Diğer Riskler:

Yoktur.

3. ORTAKLIK HAKKINDA BİLGİLER

3.1.Tanıtıcı Bilgiler

Ticaret Unvanı	: Pegasus Hava Taşımacılığı Anonim Şirketi
Merkez Adresi	: AEROPARK Yenişehir Mah. Osmanlı Bulvarı
	: No:11 Kurtköy Pendik-İstanbul /Türkiye
Fiili Yönetim Adresi	: AEROPARK Yenişehir Mah. Osmanlı Bulvarı
	: No:11 Kurtköy Pendik-İstanbul /Türkiye
Bağlı Bulunduğu Ticaret Sicili Memurluğu	: İstanbul Ticaret Sicili Memurluğu
Ticaret Sicil Numarası	: 261186
Ticaret Siciline Tescil Tarihi	: 12.01.1990
Sürelili Olarak Kuruldu ise Süresi	: Şirket süresiz olarak kurulmuştur
Tabi Olduğu Yasal Mevzuat	: T.C. Kanunları

Esas Sözleşmeye Göre Amaç ve Faaliyet Konusu:

Şirket'in amaç ve konusu ile amaca ulaşılması için yapabileceği iş ve işlemler bunlarla sınırlı olmamak kaydıyla aşağıda gösterilmiştir.

- a. Şirket yurt içinde ve yurt dışında her nevi hava taşımacılığı işlerini yapmak üzere kurulmuş olup, amaç ve konusu başlıca şunlardır:
 1. Türkiye'de, Türkiye dışında, Türkiye'den dış ülkelere ve dış ülkelerden Türkiye'ye tarifeli veya tarifersiz uçak seferleri ile yolcu, yük ve posta taşımacılığı yapmak,
 2. Her türlü hava ulaşım aracını satın almak, kiralamak, kiraya vermek, ithal ve ihraç etmek, çeşitli şekillerde iktisap etmek ve elden çıkarmak,
 3. Hava taşımacılığı için gerekli her türlü makine, araç gereç, teçhizat, yedek parça ve tamir parçalarını üretmek, kiralamak, kiraya vermek, ithal ve ihraç etmek, bunları her şekil ve suretle iktisap etmek ve elden çıkarmak,
 4. İlgili ülke yasalarının müsaadesi oranında Türkiye'de ve Türkiye dışında havaalanları iniş, kalkış terminalleri kurmak, kurulu bu tür tesisleri iktisap etmek, kiralamak, bunlara sair suretlerle zilyet olmak ve bunları elden çıkarmak,
 5. Sahibi veya zilyedi bulunduğu uçak vesair hava ulaşım araçları ile üçüncü kişiler mülkiyet veya zilyetliğindeki hava ulaşım araçlarına, hava alanlarında bakım ve onarım yerlerinde, uçuş bakım ve onarım hizmetleri vermek,
 6. Havaalanlarında ve uçuş sırasında kendi personeline diğer havayolu kuruluşlarının personeline ve yolculara ücretli veya ücretsiz yeme, içme hizmeti ve diğer her türlü ikram hizmetleri vermek ve bu amaçla gerekli organizasyonları kurmak ve işletmek veya iştirak etmek, ikram ürünlerini almak, satmak, ithal ve ihraç etmek,
 7. Türkiye içinde ve dışında kurup işlettiği hava ulaşım organizasyonunun ihtiyaçlarını karşılamak üzere parça depoları, sundurma ve hangarlar kurmak ve işletmek,
 8. Turistik amaçlı ve havayolu ile taşınması üstlenilen yolcuların ihtiyaçlarını karşılamak üzere hava limanları dolaylarında veya sair yörelerde otel, motel, hostel, mokamp, kamping, pansiyon, dinlenme evleri, sportif tesisler, termal istasyonları, animasyon tesisleri, lokanta, kafeterya, konaklama, dinlenme ve eğlenme yerleri tesis etmek, kiralamak ve işletmek,
 9. Havaalanlarında vesair konaklama, alım, satım ve eğlenme tesisleri içinde satış yerleri açmak,
 10. Gümrük hattı içi ve dışı gümrük vergisi istisnالی mağazalar kurmak, işletmek,
 11. Her türlü yer hizmet faaliyetlerinde bulunmak,

12. Şirket'in amaç ve konusu ile ilgili olarak eğitim hizmetleri vermek.
- b. Şirket yukarıda belirtilen amaçların gerçekleştirilmesi için bunlarla sınırlı olmamak kaydıyla aşağıdaki iş ve işlemleri de yapabilir:
1. Konusu ile ilgili olarak ticari milli ve milletlerarası mümessillik ve acentelik yapmak, yurt içinde ve yurt dışında şubeler, temsilcilikler, irtibat büroları ve acentelikler kurmak,
 2. Havayolu taşımacılığı ve turizme yönelik yayın işleri yapmak, bu konularda kurslar düzenlemek ve bunlara katılmak,
 3. Turizme yönelik geziler düzenlemek, insan sağlığını koruyucu ve geliştirici, kültür değerlerini koruyucu ve tanıtıcı turizmi geliştirici ve teşvik edici faaliyetlerde bulunmak,
 4. Şirket konusunun gerçekleştirilmesi için taşınır, taşınmaz mal ve ticari işletme iktisap etmek, bunları elden çıkarmak, değiştirmek, kiralamak ve kiraya vermek,
 5. Havayolu taşımacılığının geliştirilmesinde yardımcı sınaî tesisler kurmak, işletmek bu konuda yerli ve yabancı gerçek ve tüzel kişilerle işbirliği yapmak, ortaklıklar kurmak,
 6. Menkul kıymet portföy işletmeciliği ve aracılık faaliyeti niteliğinde olmamak şartıyla sermaye piyasası mevzuatına uygun olarak amaç ve konusu ile ilgili faaliyette bulunan yerli ve yabancı kuruluşların sermayelerine katılmak, bu tür işletmelerle yeni kuruluşlar tesis etmek, bunların sermaye paylarını almak, satmak, sair suretle elden çıkarmak,
 7. Sermaye piyasası mevzuatı kapsamında belirlenen esaslara ve sınırlamalara uygun olmak kaydıyla kendi borçlarının veya üçüncü kişilerin borçlarının güvencesini oluşturmak üzere mülkiyeti altındaki taşınır ve taşınmaz mallar üzerinde rehin ve ipotek dahil her türlü aynı hak tesis etmek, tesis edilmiş aynı hakların kapsamını artırmak, azaltmak, değiştirmek, nakletmek ve kaldırmak,
 8. Sermaye piyasası mevzuatı kapsamında belirlenen esaslara ve sınırlamalara uygun olmak kaydıyla kendi borçlarının ya da üçüncü kişilerin borçlarının güvencesini oluşturmak üzere sahibi bulunduğu her türlü menkul kıymet ve ticari işletmeyi sınaî, fikri, maddi ve gayri maddi hak ve alacakları teminat olarak göstermek ve rehnetmek,
 9. Sermaye piyasası mevzuatı kapsamında belirlenen esaslara ve sınırlamalara uygun olmak kaydıyla üçüncü kişilerin borçları için rehin tesis etmek veya kefalet vermek. Şirket'in kendi adına ve üçüncü kişiler lehine garanti, kefalet, teminat vermesi veya ipotek dahil rehin hakkı tesis etmesi hususlarında sermaye piyasası mevzuatı çerçevesinde belirlenen esaslara uyulur.

Şirket yukarıda belirtilenler dışında amaç ve konusu ile ilgili ve verimli olacağına kani olunan işlere de Yönetim Kurulu'nun kararı ile girişebilir. İlgili mevzuat uyarınca Genel Kurul kararı gerektiren haller ile Şirket esas sözleşmesinin değiştirilmesini ve bu kapsamda Sermaye Piyasası Kurulu ve T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın iznini gerektiren haller saklıdır.

Telefon ve Faks Numaraları : 0 216 560 70 00 ve 0 216 560 70 70
İnternet Adresi : www.flypgs.com
Bilinen Ortak Sayısı : 5

3.2.Ortaklığın Tarihçesi ve Gelişimi

Pegasus; Aer Lingus Group Plc., Silkar Yatırım ve İnşaat Organizasyonu A.Ş. (“Silkar Yatırım”) ve Net Holding A.Ş. tarafından, bir ortak girişim olarak 1990 yılında kurulmuştur. Faaliyetlerine iki uçak ile başlayan Pegasus başlangıçta charter faaliyetlerinde bulunmuş ve wet lease kiralamalar yapmıştır. Şirket, ilk ticari uçuşunu Nisan 1990’da Almanya’daki Berlin Tegel Havalalanı’na yapmıştır. Şubat 1994’te Şirket paylarının %85’i Enternasyonal Turizm Yatırım A.Ş.’ye satılmış, geriye kalan %15 pay ise Silkar Yatırım’da kalmıştır. Şirket bu satın alma işleminin ardından da faaliyetlerine charter havayolu olarak devam ederken wet lease kiralamalarından da ilave gelirler elde etmiştir.

Ocak 2005’te Pegasus’un %99,4 payı Esas Holding, geriye kalan %0,6 payı ise Esas Holding’in ortakları olan Sabancı Ailesi üyeleri tarafından satın alınmış ve Şirket faaliyetlerine düşük maliyetli havayolu taşıyıcısı olarak yeniden başlamıştır. Aynı yıl içerisinde İstanbul’un Anadolu Yakası’nda 2001 yılında açılmış olan Sabiha Gökçen Havaalanı’na taşınan Pegasus, Kasım 2005’te yurtiçi tarifeli yolcu hizmetlerine başlamış ve altı adet gidiş-dönüş hattıyla Türkiye’de tarifeli hizmetler sunan dördüncü havayolu şirketi haline gelmiştir. Ocak 2006’da ise Kuzey Kıbrıs’ın Lefkoşa şehrine yapılan ilk uçuşla yurtdışı tarifeli uçuşlara başlanmıştır. Tarifeli uçuş operasyonlarının başlangıcında, charter operasyonlarında bir kesintiye neden olmaksızın, charter filosu uçakları kullanılmıştır.

2006 yılında, İzAir ile üç adet Airbus A319-100 tipi uçağın İzAir’den Pegasus’a wet lease yöntemi ile tahsisini de içeren operasyonel bir işbirliği anlaşması imzalanmıştır. İzAir bu işbirliği anlaşması kapsamında, İzAir seferlerinde Pegasus’a ait uçak tanıtma işaretini ve Pegasus rezervasyon sistemini kullanmaya başlamıştır; böylece Pegasus yurtiçi ağının, İzmir iniş ve kalkışlı seferleri de kapsamı sağlanmıştır. 2007 yılında İzAir’in kontrolünü sağlayan miktarda payının Esas Holding ve Sabancı Ailesi üyeleri tarafından satın alınması sonrasında ise, operasyonel işbirliği sözleşmesinin kapsamı yönetim danışmanlık hizmetleri ve İzAir filosunun tamamının wet lease yoluyla Pegasus tarafından kiralanmasını da kapsayacak şekilde genişletilmiştir.

Esas Holding, Nisan 2009’da işlem tarihi itibarıyla yolcu sayısı olarak Almanya’nın ikinci ve Avrupa’nın beşinci büyük havayolu olan AirBerlin firmasının %15,3 payını satın almıştır. Bu satın alma işleminin ardından Eylül 2009’da, Pegasus ile AirBerlin arasında taşıyıcılardan herhangi birinin internet sitesini ziyaret eden yolcuların, uçmak istedikleri hattı işleten taşıyıcının internet sitesine otomatik olarak yönlendirildiği internet çapraz bağlantı işbirliğine başlanmıştır. Bu İzahname tarihi itibarıyla, Esas Holding %12,02 payıyla AirBerlin’in en büyük ikinci hissedarı konumundadır. Eylül 2011’de uçuş kodu paylaşımının da başlamasıyla, Pegasus ve AirBerlin arasındaki ilişkilerin kapsamı genişletilmiştir.

Pegasus’un İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı’ndaki faaliyetleri Ekim 2009 sonunda açılmış olan yeni terminale taşınmıştır.

Bir dizi sermaye artırımını sonrasında Esas Holding ve Sabancı Ailesi üyeleri Temmuz 2010 itibarıyla İzAir’de sahip oldukları pay oranını %72,57’ye çıkarmışlardır. 2010 yılının Eylül ayında Pegasus, İzAir firmasının %72,57 payını mahkemece atanmış bağımsız uzmanlar tarafından tespit edilen fiyat da gözetilerek 18.668.069 TL’ye Esas Holding ve Sabancı Ailesi üyelerinden satın almıştır. Pegasus’un İzAir’deki pay sahipliği, her ikisi de sermaye artırımını yöntemi ile olmak üzere, Haziran 2011’de %96,79’a, Mart 2012’de ise %97,82’ye yükselmiştir. Pegasus, sahip olduğu İzAir paylarının %46,82’lik bölümünü 4 Eylül 2012

tarihinde 10.446.903 TL'ye AirBerlin'e satmıştır. İzAir ortakları tarafından 27 Mart 2013 tarihinde kabul edilen ve Air Berlin'in rüçhan haklarını kullanmamaya karar verdiği sermaye artırım sürecinin Esas Sözleşme onayıyla tamamlanmasının ardından, İzAir'in diğer ortaklarının tümünün rüçhan haklarını tamamıyla kullanacakları ve %2,18'lik paylarını koruyacakları varsayımıyla, Pegasus'un İzAir'deki payının %68,31'e yükselmesi, Air Berlin'in payının ise %29,51'e düşmesi beklenmektedir. İzAir'in diğer ortaklarının (yaklaşık 110 kişi) rüçhan haklarını kullanmaması durumunda, Pegasus'un İzAir'deki payı %69,12'ye kadar yükselebilecektir. İzAir, 4 Eylül 2012 tarihli pay devri itibarıyla Şirket'in mali tablolarında tam konsolidasyon yerine özkaynak metodu ile yer almaya başlamıştır. 27 Mart 2013 tarihli sermaye artırım neticesinde ise İzAir'in Nisan 2013'ten itibaren yeniden tam konsolidasyona tabi olması beklenmektedir.

3.3.Esas Sözleşmeye İlişkin Bilgiler

Tam metni ekte veya kap.gov.tr'de yer alan esas sözleşmeye ilişkin özet bilgiler aşağıda verilmektedir.

3.3.1. Her bir pay grubunun sahip olduğu imtiyazlar, bağlam ve sınırlamalar hakkında bilgi:

Şirket esas sözleşmesine göre farklı pay grupları bulunmamakta olup, aşağıda Madde 3.3.2'de payların devrine ilişkin esaslar kapsamında belirtilenler haricinde esas sözleşmede herhangi bir gruba veya paya ilişkin imtiyaz, bağlam veya sınırlama bulunmamaktadır.

3.3.2. Payların devrine ilişkin esaslar:

Şirket paylarının devri Türk Ticaret Kanunu, Sermaye Piyasası Kanunu, Türk Sivil Havacılık Kanunu ve bu kapsamdaki ilgili düzenlemeler ile esas sözleşme hükümlerine tabidir.

2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 49. maddesinin (b) bendi uyarınca ticari şirketlerin mülkiyetinde bulunan hava araçları, şirketi idare ve temsil etmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması ve *şirket esas sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk pay sahiplerinde bulunması* şartıyla "Türk sivil hava aracı" olarak tanınmakta ve buna bağlı olarak Türkiye sınırları içerisindeki iki nokta arasında seyrüsefer haklarından faydalanabilmektedirler.

Bunun yanı sıra 1 Haziran 2007 tarih ve 26539 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Sivil Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği'nin ("**SHY-6A**") 8. maddesi uyarınca ticari hava taşıma işletmeciliği yapacak şirketleri idare ve temsile yetkili olanların çoğunun Türk vatandaşı olması ve *şirket esas sözleşmesine göre çoğunluk hissesinin Türk ortaklarda bulunması zorunludur*.

Bu kapsamda, Şirket esas sözleşmesinin "Payların Devri" başlıklı 7. maddesi ile Sermaye Piyasası Kanunu'nun 137. maddesinin üçüncü fıkrası hükmü saklı kalmak kaydıyla, belirli hallerde nama yazılı Şirket paylarının devrinin ancak Şirket yönetim kurulunun onayı üzerine Şirket'e karşı hüküm ifade edeceği belirtilmiştir. Buna göre Şirket yönetim kurulu, Türk Sivil Havacılık Kanunu ve ilgili sivil havacılık mevzuatı kapsamında Şirket faaliyetlerinin devamının ve zarar görmemesinin temini için Şirket'in çıkarılmış sermayesinin %50'si veya daha fazlasının yabancı pay sahiplerine ait olması sonucunu doğuracak pay devirlerini Türk Ticaret Kanunu'nun 492 ilâ 498. maddeleri çerçevesinde reddedebilir. Şirket yönetim kurulu

bu sonuca yol açan pay devirlerinden haberdar olduğu tarihten itibaren yedi gün içerisinde yabancı pay sahiplerinin söz konusu sermaye oranını aşan edinimlerine konu payların yönetim kurulunca belirlenecek bir süre dahilinde elden çıkarılmasını talep etmeye yetkili olduğu gibi, söz konusu payların belirtilen süre içerisinde elden çıkarılmaması durumunda aşağıdaki tedbirlerden kendi belirleyeceği herhangi birinin uygulanması için gerekli işlemleri ifaya yetkilidir:

1. Yabancı pay sahiplerinin yukarıda belirtilen pay sahipliği oranını aşması sonucunu doğuran payların itfa edilerek sermayenin azaltılması;
2. Yabancı pay sahiplerinin yukarıda belirtilen pay sahipliği oranının altında kalmasını sağlayacak şekilde sermaye artırımına gidilmesi ve rüçhan hakların kısıtlanması;
3. Yabancı pay sahiplerinin yukarıda belirtilen pay sahipliği oranını aşması sonucunu doğuran payların Şirket tarafından Türk Ticaret Kanunu, Sermaye Piyasası Kanunu ve ilgili ikincil mevzuat çerçevesinde iktisabı.

Pay devirlerinin Şirket pay defterine işlenmesi bu maddede ifade edilen Yönetim Kurulu onayı üzerine gerçekleşir. Yönetim Kurulu'nun bu maddede belirtilenler haricinde Türk Ticaret Kanunu'nun ilgili maddelerine dayanarak pay devirlerini red ve payları devralan kişileri pay sahibi olarak tanımamaya ilişkin her türlü hak ve yetkisi saklıdır.

Aşağıda belirtilenler bu madde kapsamında "yabancı pay sahibi" kapsamında değerlendirilir:

1. Yabancı uyruklu gerçek kişiler;
2. Yabancı uyruklu tüzel kişiler;
3. Sermayesinin veya idare ve temsile yetkili organlarının çoğunluğu yabancı uyruklu kişilere ait bulunan veya bunlar tarafından teşkil edilen Türkiye Cumhuriyeti yasaları uyarınca kurulmuş tüzel kişiler;
4. Yukarıda belirtilenler tarafından kurulan veya idare edilen tüzel kişiliği haiz olmayan her türlü fon, teşebbüs, kişi veya malvarlığı topluluğu.

Şirket esas sözleşmesi yukarıdaki bağlam hükmünün uygulanması ile ilgili olarak Sermaye Piyasası Kanunu'nun 137. maddesinin 3. fıkrası hükmünü saklı tutmuştur. Söz konusu düzenleme uyarınca "*halka açık ortaklıkların borsada gerçekleştirilen işlemler neticesinde satın alınan paylarının pay defterine kaydedilmesinden imtina edilemez. Bu ortaklıkların borsada işlem görmeyen payları için ise 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 493. ve 494. maddeleri uygulanır.*"

3.3.3. Pay sahiplerinin haklarının ve imtiyazlarının değiştirilmesine ilişkin esaslar:

Yoktur.

3.3.4. Olağan ve olağanüstü genel kurulun toplantıya çağırılmasına ilişkin usuller ile toplantılara katılım koşulları hakkında bilgi:

Şirket esas sözleşmesinin "Ortaklar Genel Kurulu" başlıklı 17. maddesi gereğince genel kurul ile ilgili tüm hususlar Türk Ticaret Kanunu, Sermaye Piyasası Kanunu ve Sermaye Piyasası Kurulu kurumsal yönetim ilkeleri de dahil olmak üzere bu yasal düzenlemeler çerçevesinde uygulamaya konulan düzenlemelere uygun olarak düzenlenmekle birlikte, genel kurulun toplantıya çağırılmasına ve toplantılara katılım koşullarına ilişkin hususlar aşağıdaki gibidir:

- a) Davet Şekli: Genel kurullar olağan veya olağanüstü olarak toplanırlar. Bu toplantılara davette Türk Ticaret Kanunu ve Sermaye Piyasası Kanunu hükümleri ile bu çerçevede yürürlüğe konan ilgili düzenlemeler uygulanır. Genel kurul toplantı çağrısı Şirket internet sitesi ve Kamuyu Aydınlatma Platformu ile Sermaye Piyasası Kurulu tarafından belirlenen diğer yerlerde yayımlanan ilanla ilan ve toplantı günleri hariç olmak üzere toplantı tarihinden en az üç hafta önce duyurulur.
- b) Toplantı Vakti: Olağan genel kurul her sene Şirket'in hesap devresi sonundan itibaren üç ay içerisinde, olağanüstü genel kurul toplantıları ise Şirket'in işyeri icap ettiği hallerde ve zamanda yapılır.
- c) Rey Verme ve Vekil Tayini: Genel kurul toplantılarında her pay sahibinin oy hakkı, sahip olduğu payların itibari değerleri toplamının, Şirket sermayesinin itibari değerinin toplamına oranlamasıyla hesaplanır. Pay sahibi genel kurul toplantılarına kendisi katılabileceği gibi pay sahibi olan veya olmayan bir temsilci de yollayabilir. Vekaleten oy kullanılmasında ve önemli nitelikli işlemlerin müzakeresinde Sermaye Piyasası Kurulu'nun konuya ilişkin düzenlemelerine uyulur.
- d) Müzakerelerin Yapılması ve Karar Nisabı: Şirket genel kurulu toplantılarında ilgili mevzuatın öngördüğü asgari hususlar müzakere edilerek gerekli kararlar alınır. Sermaye Piyasası Kanunu'nun 29. maddesinin dördüncü fıkrası hükmü gereği Sermaye Piyasası Kurulu'nun genel kurul toplantısında gündeme bağlılık ilkesine uyulmaksızın görüşülmesini veya ortaklara duyurulmasını istediği hususların genel kurul gündemine alınması zorunludur. Genel kurul toplantıları ve bu toplantılardaki karar nisabı Sermaye Piyasası Kanunu'nun 29. maddesi hükümlerine tabidir. Şu kadar ki; Sermaye Piyasası Kurulu'nca belirlenen kurumsal yönetim ilkelerinin uygulanması bakımından önemli nitelikte sayılan işlemlerde ve Şirket'in her türlü ilişkili taraf işlemlerinde ve üçüncü kişiler lehine teminat, rehin ve ipotek verilmesine ilişkin işlemlerde Sermaye Piyasası Kurulu'nun kurumsal yönetime ilişkin düzenlemelerine uyulur.
- e) Toplantı Yeri: Genel kurul, Şirket'in merkez adresinde veya yönetim merkezinin bulunduğu şehrin elverişli bir yerinde toplanır.
- f) Genel Kurul toplantısına elektronik ortamda katılım: Şirketin Genel Kurul toplantılarına katılma hakkı bulunan hak sahipleri bu toplantılara Türk Ticaret Kanunu'nun 1527. maddesi uyarınca elektronik ortamda da katılabilir. Şirket, Anonim Şirketlerde Elektronik Ortamda Yapılacak Genel Kurullara İlişkin Yönetmelik hükümleri uyarınca hak sahiplerinin Genel Kurul toplantılarına elektronik ortamda katılmalarına, görüş açıklamalarına öneride bulunmalarına ve oy kullanmalarına imkan tanıyacak elektronik genel kurul sistemini kurabileceği gibi bu amaç için oluşturulmuş sistemlerden de hizmet satın alabilir. Yapılacak tüm Genel Kurul toplantılarında esas sözleşmenin bu hükmü uyarınca kurulmuş olan sistem üzerinden hak sahiplerinin ve temsilcilerinin anılan Yönetmelik hükümlerinde belirtilen haklarını kullanabilmesi sağlanır. Sermaye piyasası mevzuatının konuya ilişkin düzenlemeleri saklıdır.

Yönetim kurulu tarafından Türk Ticaret Kanunu'nun 419. maddesi hükümlerine uygun olarak hazırlanacak genel kurulun çalışma esas ve usullerine ilişkin kuralları içeren iç yönerge Genel

Kurul tarafından onaylanarak yürürlüğe girer. Bu yönerge Ticaret Siciline tescil ve Türk Ticaret Sicili Gazetesinde ilan ettirilir.

3.3.5. Ortaklığın yönetim hakimiyetinin el değiştirmesinde gecikmeye, ertelemeye ve engellemeye neden olabilecek hükümler hakkında bilgi:

Şirket esas sözleşmesine göre yönetim hakimiyetinin el değiştirmesine ilişkin olarak yukarıda Madde 3.3.2’de payların devrine ilişkin esaslar kapsamında belirtilenler haricinde herhangi bir sınırlama bulunmamaktadır. Türk Ticaret Kanunu, Sermaye Piyasası Kanunu ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile SHY-06 Yönetmeliği başta olmak üzere Şirket’in bağlı olduğu ilgili mevzuat hükümleri geçerlidir.

Bu bağlamda, SHY-06 Yönetmeliği’nin 9. maddesi hükmü gereği işletme ruhsatına sahip hava taşıma işletmelerinin mevcut hissedarlarından herhangi birisinin nama yazılı hissesinin tamamını veya bir kısmını devretmesi, mevcut hisse oranını artırması işlemleri yapılmadan önce SHGM’den izin alınması zorunludur.

3.3.6. Sermayenin artırılmasına veya azaltılmasına ilişkin esas sözleşmede öngörülen koşulların yasanın gerektirdiğinden daha ağır olması halinde söz konusu hükümler hakkında bilgi:

Şirket esas sözleşmesinin “Sermayenin Artırılması ve Azaltılması” başlıklı 8. maddesi uyarınca Şirket’in sermayesi Türk Ticaret Kanunu ve Sermaye Piyasası Kanunu hükümleri çerçevesinde artırılabilir veya azaltılabilir.

3.3.7. Yönetim ve denetim kurullarına ilişkin hükümlerin özetleri:

Şirket esas sözleşmesinin "Yönetim Kurulu ve Süresi" başlıklı 10. maddesi uyarınca Şirket’in işleri ve idaresi Genel Kurul tarafından Türk Ticaret Kanunu hükümleri ve Sermaye Piyasası Kurulu düzenlemeleri çerçevesinde seçilecek en az beş en çok sekiz üyeden oluşan bir Yönetim Kurulu tarafından yürütülür. Yönetim Kurulunda görev alacak bağımsız üyelerin sayısı ve nitelikleri Sermaye Piyasası Kurulu’nun kurumsal yönetim ilkelerine ilişkin düzenlemelerine göre tespit edilir. Yönetim Kurulu üyeleri en çok üç yıl için seçilebilir. Seçim süresi sona eren Yönetim Kurulu üyeleri yeniden seçilebilir. Bağımsız üyeler için Sermaye Piyasası Kurulu’nun kurumsal yönetim ilkeleri ile getirilen düzenlemeler saklı kalmak üzere Genel Kurul lüzum görürse Yönetim Kurulu üyelerini her zaman değiştirebilir.

Bir tüzel kişi Yönetim Kuruluna üye seçtiği takdirde, tüzel kişiyle birlikte, tüzel kişi adına, tüzel kişi tarafından belirlenen, sadece bir gerçek kişi de tescil ve ilan olunur. Yönetim Kurulu üyesi olan tüzel kişi kendi adına tescil edilmiş bulunan kişiyi her an değiştirebilir ve değişiklik Ticaret Sicili’ne tescil ve ilan olunur.

Yönetim Kurulu üyeliklerinin istifa, ölüm vb. nedenlerle açılması halinde açılan üyelik için geri kalan görev süresini doldurmak ve ilk Genel Kurul toplantısında seçimi onanmak kaydıyla Yönetim Kurulunca üye seçilir. Bağımsız üyelerin bağımsızlıklarını kaybetmeleri, istifa etmeleri veya görevlerini yerine getiremeyecek duruma düşmesi halinde Sermaye Piyasası Kurulu’nun kurumsal yönetim ilkelerine ilişkin düzenlemelerine uyulur.

Yönetim Kurulu üyeleri Genel Kurulun tespit edeceği aylık veya yıllık ücret veya her toplantı için muayyen bir ödenek alırlar. Yönetim Kurulu üyelerine yapılacak ödemeler hususunda Sermaye Piyasası Kurulu'nca uyulması zorunlu tutulan kurumsal yönetim ilkelerine uyulur.

Şirket esas sözleşmesinin "Denetleme" başlıklı 16. maddesi uyarınca Şirket'in ve ilgili mevzuatta öngörülen diğer hususların denetimi hakkında Türk Ticaret Kanunu ve Sermaye Piyasası Kanunu hükümleri ile bu çerçevede yürürlüğe konan ilgili düzenlemeler uygulanır.

3.4.Faaliyet Hakkında Bilgiler

3.4.1. Son üç yıl ve ilgili ara dönem itibarıyla ana ürün/hizmet kategorilerini de içerecek şekilde ortaklık faaliyetleri hakkında bilgi:

Türkiye'nin lider düşük maliyetli havayolu Pegasus, yolcu sayısı bakımından THY'nin ardından ikinci büyük havayolu şirketi konumundadır. 2005 yılında Esas Holding tarafından satın alınmasının ardından Pegasus, iş modelini düşük maliyetli ağ taşıyıcısı olarak değiştirerek; genç filosuyla makul fiyatlı ve zamanında kalkış performansı yüksek hizmet sunumuna odaklanmıştır. Bu düşük maliyetli işletme stratejisinin başarıyla uygulamasının sonucu olarak, hem yurtiçi hem de uluslararası destinasyonlarda yürütülen faaliyetler hızlı bir şekilde artırılmıştır. 2006 ile 2012 yılları arasında Pegasus'un yolcu sayısı %31,4, tarifeli yolcu sayısı ise %43,7'lik bir birleşik yıllık büyüme oranı ile artarken, aynı dönemde Türkiye pazarında aynı oran %12,8 seviyesinde gerçekleşmiştir. Bu dönem zarfında Şirket, yolcu sayısı bazında Türkiye'nin en hızlı büyüyen havayolu olmanın yanı sıra, OAG verilerine göre 2011 ve 2012 yılları karşılaştırıldığında, koltuk kapasitesi açısından Avrupa'nın en büyük 25 havayolu şirketi arasında en hızlı büyüyen havayolu olmuştur.

Operatör Kodu	Operatör	Büyüme (2011/2012)
PC	Pegasus Airlines	22%
SU	Aeroflot Russian Airlines	22%
S7	S7 Airlines	19%
VY	Vueling Airlines	17%
TK	Turkish Airlines	16%
DY	Norwegian Air Shuttle	15%
W6	Wizz Air	9%
TOM	Thomson Airways	8%
BA	British Airways	7%
U2	easyJet	5%
BE	Flybe	4%
FR	Ryanair	4%
SK	SAS Scandinavian Airlines	3%
TP	TAP Portugal	3%
4U	Germanwings	3%
EI	Aer Lingus	2%
LX	SWISS	2%
AB	Air Berlin	1%
LH	Lufthansa German Airlines	0%
KL	KLM-Royal Dutch Airlines	0%

AF	Air France	-1%
AY	Finnair	-4%
OS	AUSTRIAN A/L AG DBA AUST	-5%
AZ	Alitalia-Compagnia Aerea	-7%
IB	Iberia	-9%

Kaynak: OAG

Şirket; İstanbul'da yer alan ve modern bir yapı olan Sabiha Gökçen Havaalanı'ndaki merkez üssü ağırlıklı olmak üzere, yurtiçi ve yurtdışı uçuş ağı kapsamında kısa ve orta mesafeli, noktadan noktaya ve transit yüksek sıklıkta uçuşlar sunmaya odaklanmıştır. Ayrıca Adana, Antalya ve İzmir'deki diğer yurtiçi üslerden de tarifeli seferler düzenlenmektedir. Bu İzahname'nin tarihi itibarıyla Pegasus; Türkiye'de (açıklanan ve bilet satışına açılan 2 destinasyon da dahil) 29; Avrupa (Kuzey Kıbrıs dahil), Bağımsız Devletler Topluluğu ve Ortadoğu'da ise 41 destinasyona (açıklanan ve bilet satışına açılan 2 destinasyon da dahil) tarifeli yolcu seferleri düzenlemektedir. Ayrıca ana faaliyet konusu olan havayolu yolcu taşıma hizmetlerine ilave olarak Pegasus tarafından çeşitli yan hizmetler sunulmakta; gıda ve içecek ürünlerinin ön siparişlerinin alınması ve bunların uçuş sırasında satışı, fazla bagaj ücretleri, rezervasyon değiştirme ve iptal ücretleri, havaalanı check-in ücretleri, koltuk seçme ücretlerinden elde edilen gelirler ve uluslararası uçuşlarda gümrüksüz ürünlerin satışı gibi bu yan hizmetlerden gelir elde edilmektedir. Bunun yanında Şirket; diğer faaliyetlerine göre, tur operatörlerine yönelik düşük hacimli charter ve split charter seferleri de düzenlemektedir. Köklü, yüksek marjlı ve düşük kredi riski içeren tur operatörlerine odaklanmak suretiyle charter operasyonlarının devam etmesi planlanmakla birlikte, charter uçuşlar için kullanılan uçakların, yeni trafik hakları elde edildikçe uluslararası ve yurtiçi tarifeli hatlara kaydırılması hedeflenmektedir. Bunların yanı sıra; uçaklara yönelik wet lease ve alt charter hizmetleri, kargo hizmetleri ile pilot, mürettebat ve teknik personel eğitim hizmetleri de dahil olmak üzere bazı diğer hizmetler de sunulmaktadır.

Pegasus tarafından 2012 yılında, yurtdışı ve yurtiçi hatlarda haftalık yaklaşık ortalama 1.800 uçuş gerçekleştirilmiş ve toplam 13,6 milyon yolcu taşınmıştır. Bu rakam, 2011 yılında 11,3 milyon ve 2010 yılında ise 8,6 milyon yolcu olarak gerçekleşmiştir. 2012 yılında yolcu sayısı bakımından Şirket'in pazar payı, Türkiye iniş ve kalkışlı uluslararası hatlarda %8,1 ve yurtiçi hatlarda ise %25,7 olarak gerçekleşmiştir. Pegasus; büyüme stratejisine uygun olarak, bu destinasyonlar için gerekli trafik haklarının alınması kaydıyla, başta Ortadoğu, Kuzey Afrika (Rusya dahil) Bağımsız Devletler Topluluğu ülkeleri olmak üzere Türkiye'nin doğu, güney ve kuzeyindeki uluslararası destinasyonlara özellikle odaklanılarak, yüksek hacimli operasyonlar açısından potansiyel taşıdığına inanılan yeni hatlar açarak yurtdışı tarifeli operasyonlarını artırmayı planlamaktadır. Ayrıca, mevcut yurtdışı hatları kullanan transit yolcu sayısının artırılması ve mevcut uçuş ağının kapsadığı transit trafiğin hacmini artırması beklenen yeni hat bağlantılarının hayata geçirilmesi hedeflenmektedir. Bunun yanında Şirket, temel olarak mevcut hatlarda gerçekleştirilen uçuşların sıklığını artırmak ve Şirket tarafından belirlenen kriterlere uygun olan yeni hatlar ekleyerek, talebi teşvik etmek suretiyle yurtiçi uçuşlarda da büyümeye devam etmeyi ve pazar payını artırmayı amaçlamaktadır.

İzahname tarihi itibarıyla 42 uçaktan oluşan Pegasus filosunda, 38 adet Boeing 737-800NG tipi uçak (azami koltuk düzenlemesiyle her uçakta 189 koltuk bulunmaktadır), 1 adet 737-400 tipi uçak (azami koltuk düzenlemesiyle 168 koltuk bulunmaktadır) ve Şirket'in iştiraki İzAir'den wet lease yöntemiyle kiraladığı üç adet Boeing 737-800NG tipi uçak

bulunmaktadır. İzahname tarihi itibarıyla 3,4 uçak yaşı ortalamasıyla Pegasus, Türkiye'nin en genç havayoludur⁽¹⁾. Ayrıca bkz. 3.4.20. "Uçak Alımları".

Pegasus, İstanbul'daki Sabiha Gökçen Havaalanı'nı merkez üssü olarak kullanarak faaliyet göstermektedir. 2001'de faaliyete girmiş olan Sabiha Gökçen Havalimanı, İstanbul'un Anadolu Yakası'nda bulunan modern bir havaalanı olup, halihazırda yıllık 25 milyon yolcu kapasitesiyle tek bir binada faaliyet gösteren yurtiçi ve yurtdışı terminallerine sahiptir. İSG'ye verilerine göre 2012 yılında Sabiha Gökçen Havalimanı'nı 14,9 milyon yolcu ziyaret etmiştir ve dolayısıyla, neredeyse tam kapasiteyle çalıştığı tahmin edilen Atatürk Havalimanı'yla karşılaştırıldığında halen ciddi bir büyüme potansiyeline sahiptir. Bunun yanında, mevcut durumda planlama aşamasında bulunan, 2016 yılında ise hizmete açılması hedeflenen ikinci bir pistin ve ilave tesislerin tamamlanması durumunda bu havaalanının yıllık kapasitesi 50 milyon yolcuya çıkabilecektir. Sabiha Gökçen Havaalanı, İstanbul'un Avrupa Yakası'nda bulunan Atatürk Havaalanı'na göre daha yakında ikamet etmekte olan ve dolayısıyla Sabiha Gökçen Havaalanı'nı tercih edeceği düşünülen önemli bir potansiyel yolcu tabanına sahiptir. İSG'ye göre, Sabiha Gökçen Havaalanı, yaklaşık 20 milyon kişilik bir nüfusu barındıran bir erişim alanına sahiptir. Bu modern, yüksek kapasiteli üssün, gelecekte Pegasus'un büyümesinin devam edebilmesi açısından güçlü bir platform sağlayacağı düşünülmektedir. 2005 yılında Sabiha Gökçen Havaalanı'ndan tarifeli seferlere başlayan Pegasus, 2007 yılında ise yolcu sayısı açısından bu havaalanındaki en büyük havayolu taşıyıcısı haline gelmiştir. 2012 yılında Sabiha Gökçen Havaalanı'ndan kalkış ve iniş yapan bütün yolcular içinde (charter ve split charter uçuşlarını kullanan yolcular dahil) sahip olduğu pay, yurtiçi hatlarda %67,5 ve yurtdışı hatlarda ise %66,3 olarak gerçekleşmiştir.

İzahname tarihi itibarıyla, Şirket hiçbir büyük havayolu ittifakına üye değildir ve yakın zamanda böyle bir ittifaka katılmayı planlamamaktadır. Bunun yanında Şirket ile Air Berlin arasında; Pegasus'un işletmeci taşıyıcı olarak Almanya ve Türkiye arasındaki uçuşları ve Sabiha Gökçen Havaalanı ile İzmir ve Ankara arasındaki bağlantı uçuşları gerçekleştirmesini içeren bir uçuş kodu anlaşması ile Pegasus ve Air Berlin internet siteleri arasında çapraz bağlantıları kapsayan bir işbirliği anlaşması bulunmaktadır. Bunlara ek olarak Pegasus; 1 Kasım 2011 ile 30 Mart 2013 tarihleri arasında, İzAir'in Antalya ile Almanya'daki bazı şehirler arasında "AirBerlin Türkiye" markası altında split charter uçuşları düzenlemesi amacıyla Air Berlin ile ortaklık yapmış; ancak mevcut durumda Pegasus ve Air Berlin bu işbirliğinin şu an için durdurulmasına karar vermiştir. Pegasus'un ayrıca, Azal'ın işletmeci taşıyıcı olarak faaliyet gösterdiği Bakü ile Sabiha Gökçen Havaalanı arasındaki uçuşlar için Azal ile bir kod paylaşımı anlaşması bulunmakta; Şirket'in bağlı ortaklığı Air Manas'ın Pegasus'tan wet lease yöntemiyle kiraladığı uçaklar ile Bişkek ve Sabiha Gökçen Havaalanı arasında da Air Manas'ın işletmeci taşıyıcı olarak faaliyet gösterdiği uçuşlar gerçekleştirilmektedir. Ayrıca bu İzahname tarihi itibarıyla; bir kod paylaşımı düzenlemesine yönelik olarak büyük bir uluslararası havayolu ile yürütülmekte olan müzakerelerin son aşamalarında gelinmiştir. Bu kod paylaşımı anlaşması, fiyatlandırma stratejisi ve ücret yapısı da dahil olmak üzere Pegasus'un düşük maliyetli taşıyıcı modelini etkilemeyecektir.

2012 yılında PGS Operasyonel Gelirleri 1.791,8 milyon TL olarak gerçekleşmişken, bu rakam 2011'de 1.468,6 milyon TL ve 2010'da 977,9 milyon TL olmuştur.

⁽¹⁾ 2 Nisan 2013 tarihli www.airfleets.net verilerine göre.

Mevcut Durum

31 Aralık 2012'den beri, yolcu sayısındaki ve doluluk oranlarındaki 2012'nin ilgili dönemlerine kıyasla kaydedilen artış ile operasyonlar, Şirket'in beklentileri doğrultusunda olumlu yönde gelişmiştir. 2012'nin ilgili dönemindeki 1,6 milyon yolcu ve %74,4'lük doluluk oranına kıyasla, 2013'ün ilk iki ayında toplam 2,1 milyon yolcu ve %77,7'lik doluluk oranına ulaşılmıştır. Yine 2013'ün ilk iki ayı içerisindeki yurtdışı tarifeli uçuşlarda toplam yolcu sayısı 2012'nin ilgili dönemine kıyasla %31,7 artmış ve doluluk oranı %70,3'ten %73,2'ye yükselmiştir. Aynı dönemde, yurtiçi tarifeli uçuşlarda toplam yolcu sayısı 2012'nin ilgili dönemine göre %26,7 artmış ve doluluk oranı %77,0'den %80,4'e yükselmiştir. Günlük ortalama uçak kullanımını ise blok saat bazında 2012'nin ilk iki ayında 9,2 iken, 2013'ün aynı döneminde 10,7 olarak gerçekleşmiş; toplam koltuk kapasitesi de 2013'ün ilk 2 ayında, 2012'nin aynı dönemine göre %22,8 artış göstermiştir. 31 Aralık 2012'den bu yana, hem yurtdışı hem de yurtiçi tarifeli uçuşlardan elde edilen yolcu başına gelir de 2012'nin ilgili dönemine kıyasla daha yüksek gerçekleşmiştir. 2012'nin ilk iki ayna kıyasla CASK değerleri de düşüş göstermiştir.

Verilen Hizmetler

Tarifeli Yolcu Hizmetleri

Pegasus, noktadan noktaya ve transit uçuş hizmetleri sunan, düşük bilet fiyatlarıyla özellikle fiyat konusunda hassas havayolu müşterilerini hedefleyen ve bunun yanında kurumsal müşteri sayısını artırmaya da ayrıca odaklanan bir havayoludur. 31 Aralık 2012 itibarıyla, düşük maliyetli taşıyıcı olarak faaliyetlere yeniden başlanan Kasım 2005'ten beri düzenlenen tarifeli seferlerle yaklaşık 45,4 milyon yolcu Pegasus tarafından taşınmıştır. Tarifeli seferler, temel olarak, hem yurtdışı hem de yurtiçi operasyonlar için merkez üs olan İstanbul'daki Sabiha Gökçen Havaalanı'ndan gerçekleştirilmektedir. Bunun yanında; Adana, Antalya ve İzmir'deki diğer üç yurtiçi üsten de tarifeli seferler sunulmaktadır. Bu İzahname tarihi itibarıyla sunulan toplam 70 tarifeli uçuş destinasyonunun (açıklanan ve bilet satışına açılan 2 destinasyon da dahil) 41'i Avrupa (Kuzey Kıbrıs dahil), Bağımsız Devletler Topluluğu ülkeleri ve Ortadoğu ülkelerindeki uluslararası destinasyonlardan; (açıklanan ve bilet satışına açılan 2 destinasyon da dahil) 29'u ise yurtiçi destinasyondan oluşmaktadır. 2012 yılında, ASK bazında toplam kapasitenin %94,1'i uluslararası ve yurtiçi tarifeli seferler için kullanılmıştır. Yurtdışı ve yurtiçi tarifeli seferlerden elde edilen gelirler, 2012 yılında PGS Operasyonel Geliri'nin %79,8'ini oluştururken, bu rakam 2011 ve 2010 yıllarında sırayla %76,6 ve %76,1 olarak gerçekleşmiştir.

Tabloda belirtilen tarihler itibarıyla tarifeli seferlere ilişkin operasyonel veriler aşağıdaki tabloda yer almaktadır. Aşağıda yer verilen rakamlar 1 Kasım 2011 tarihinden itibaren AirBerlin Türkiye operasyonunu kapsamamaktadır.

	31 Aralık'ta sona eren yıllar için		
	2012	2011	2010
Taşınan yolcu sayısı			
Yurtdışı tarifeli ⁽¹⁾	4.789.992	3.949.363	3.051.177
Yurtiçi tarifeli	8.298.064	6.764.552	4.960.693
Toplam yolcu sayısı	13.088.056	10.713.915	8.011.870
Arz edilen koltuk-km, milyon			

	31 Aralık'ta sona eren yıllar için		
	2012	2011	2010
Yurtdışı tarifeli ⁽¹⁾	9.471	8.285	6.951
Yurtiçi tarifeli	5.983	5.181	3.682
Toplam arz edilen koltuk-km	15.455	13.466	10.633
Konma			
Yurtdışı tarifeli ⁽¹⁾	34.513	29.979	24.604
Yurtiçi tarifeli	55.726	50.229	38.152
Toplam çevrimler	90.239	80.208	62.756
Doluluk oranı (%)			
Yurtdışı tarifeli ⁽¹⁾	75,1	73,2	72,0
Yurtiçi tarifeli	79,8	75,9	78,2
Tarifeli operasyonlar toplamı	78,1	74,9	75,7
Gelirler, milyon TL			
Yurtdışı tarifeli	807,3	649,9	430,3
Yurtiçi tarifeli	622,6	474,4	313,4
Tarifeli operasyonlar toplamı	1.429,9	1.124,4	743,8
Arz edilen koltuk-km başına gelir, kuruş			
Yurtdışı tarifeli	8,52	7,85	6,19
Yurtiçi tarifeli	10,41	9,16	8,51
Tarifeli operasyonlar toplamı	9,25	8,35	6,99

(1)Yolcu sayısı; ASK, konma, doluluk oranı, gelirler ve RASK değerleri; yurtdışı split charter seferlerini de içermektedir

Yurtdışı Hatlar

Yurtdışı tarifeli uçuşlar 2006 yılında başlamış olup, ilk uçuş Ocak 2006'da Kuzey Kıbrıs'ın Lefkoşa şehrindeki Ercan Havaalanı'na ve ardından 2006'da Almanya'nın Stuttgart şehrine yapılmıştır. Pegasus, bu İzahname tarihi itibarıyla yurtdışı uçuşlar için kullandığı üs olan Sabiha Gökçen Havaalanı başta olmak üzere; Adana, Ankara, Antalya, Hatay, İzmir ve Kayseri de dahil Türkiye'deki diğer bir kaç havaalanından toplam 41 yurtdışı destinasyona (açıklanan ve bilet satışına açılan 2 destinasyon da dahil) tarifeli hizmet vermektedir. Bunların yanında, yalnızca yüksek sezonda hizmet verilen sınırlı sayıda yurtdışı tarifeli destinasyon da bulunmaktadır.

2006 yılının başında yurtdışı tarifeli hatlarda faaliyete geçilmesinin ardından yurtdışı destinasyon sayısı her yıl artırılmıştır. Öncelikle, Almanya gibi önemli miktarda Türk kökenli nüfus barındıran ülkelere odaklanılmıştır. Bu odağın halen devam ettirilmesinin yanında; uluslararası uçuş ağı, yüksek yolcu hacmi potansiyeli taşıdığı düşünülen hatları da kapsayacak şekilde genişletilmiştir. Yurtdışı tarifeli hatlarda ilk çalışmaya başlanan yıl olan 2006'da Pegasus, yurtdışı tarifeli seferler ile toplam 0,3 milyon yolcu taşımış, 2.751 sefer gerçekleştirmiş ve %60,9'luk bir doluluk oranına ulaşmıştır. Bu rakamlar 2012 yılında ise 4,8 milyon yolcu, 34.513 sefer ve %75,1 doluluk oranı olarak gerçekleşmiştir. Yurtdışı tarifeli seferlerden elde edilen gelir, 2012 yılında, PGS Operasyonel Geliri'nin %45,1'ini oluşturmuş ve bu rakamlar 2011 ve 2010 yıllarında sırayla %44,3 ve %44,0 olarak gerçekleşmiştir. Türkiye iniş ve kalkışlı yurtdışı tarifeli seferlerle taşınan yolcu sayısı açısından Pegasus'un pazar payı 2012 yılında %8,1 olarak gerçekleşmişken, bu rakamlar 2011 ve 2010 yıllarında sırayla %7,7 ve %6,9 olmuştur.

Belirtilen dönemler için taşınan yolcu sayısı açısından tümü Sabiha Gökçen Havaalanı çıkışlı olmak üzere en popüler 5 uluslararası hatta ilişkin bilgiler aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Şehirler	2012		2011		2010
	Yolcu Sayısı ('000)	Değişim (%)	Yolcu Sayısı (000)	Değişim (%)	Yolcu Sayısı ('000)
Lefkoşa	499	24,9	400	15,3	347
Londra	213	34,0	159	21,6	131
Paris	195	74,5	112	40,3	80
Köln	121	4,4	116	27,1	91
Amsterdam	118	6,0	111	8,9	102

Öncelikli olarak noktadan noktaya hatlara odaklanılmasına karşın; bir yolcu tarafından, tek bir bilet ile en az biri yurtdışı uçuşu olmak üzere birbirini takip eden ve Pegasus tarafından sunulan iki ya da daha fazla uçuş olarak tanımlanan yurtdışı transfer uçuşlarının, yurtdışı uçuşların toplamı içindeki yüzdesi 2007'den beri artış göstermiş ve 2012 yılında tüm yurtdışı tarifeli uçuşların %21,7'si olarak gerçekleşmiştir. Pegasus temel olarak Bağımsız Devletler Topluluğu ülkeleri ile Ortadoğu'dan Avrupa'ya ve Avrupa'dan Bağımsız Devletler Topluluğu ülkeleri ve Ortadoğu'ya yönelik transfer bağlantıları sunmaktadır. Beyrut, Tel Aviv, Tiflis, Dubai gibi bazı yurtdışı hatlar, temel olarak transfer bağlantıları sayesinde büyümektedir. Pegasus'un düzenlediği bir uçuştan Pegasus'un düzenlediği diğer bir uçuşa aktarma yapan yolcu anlamına gelen transfer bağlantılarının haftalık toplam sayısı 2010'da 3.330 olarak gerçekleşmiş, 2011'de 4.500'e yükselmiş, 2012'de ise 5.200'e ulaşmıştır.

Uluslararası hava taşımacılığının tabii olduğu hukuki sistemi, her devletin kendi hava sahası üzerindeki egemenliğine ve kendi hava sahasında verilecek havacılık hizmetlerinin işleyişini kontrol etmesi şeklindeki genel prensibe bağlı bulunmaktadır. Bu nedenle, bir havayolu şirketi, yurtdışı tarifeli yolcu hizmetleri verebilmek için, ikili veya çok taraflı hava anlaşmaları kapsamında bir devletin diğer devletlere verdiği hava sahasında uçuş veya belirli bir destinasyona inme hakları anlamındaki trafik haklarını elde etmek durumundadır. Bu İzahname'nin tarihi itibarıyla, Türkiye toplam 138 ikili hava trafiği anlaşmasına taraftır ve Pegasus, halihazırda hizmet verdiği mevcut hatların ve ilan edilen yeni hatların tamamı için alınmış trafik haklarına sahiptir.

İlgili destinasyonları kapsayan trafik haklarını alabilmek koşuluyla, Türkiye merkez olmak üzere, filonun uçuş çapı içinde kalan destinasyonları kapsayan yeni hatlar açmak suretiyle yurtdışı tarifeli seferlerin artırılmasının devam etmesi hedeflenmektedir. Başta Ortadoğu ülkeleri, Kuzey Afrika ülkeleri, Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri ve Rusya dahil Bağımsız Devletler Topluluğu ülkeleri olmak üzere Türkiye'nin doğu, güney ve kuzeyindeki uluslararası destinasyonların sayısının ve buralara yapılan uçuşların sayısının artırılmasına odaklanılmak üzere yolcu hacmi operasyonlar açısından potansiyel taşıdığına inanılan yurtdışı hatlara özel olarak yoğunlaşılması hedeflenmektedir. Ayrıca, mevcut uluslararası hatları kullanan transit yolcu sayısının artırılması ve düşük maliyetli işletme modeli ile de desteklenerek, mevcut ağır kapsadığı transit trafiğin hacmini artırması beklenen yeni hat bağlantılarının hayata geçirilmesi ile filonun ve Sabiha Gökçen merkez üssünün kullanımının artırılması planlanmaktadır.

Yurtdışı tarifeli uçuşlardan elde edilen gelirler, split charter uçuşlardan elde edilen gelirleri de içermektedir.

Yurtiçi Hatlar

Şirket'in Esas Holding tarafından satın alınmasının ardından, Kasım 2005'te Sabiha Gökçen havaalanından Adana, Ankara, Antalya, Trabzon ve Van şehirlerine, Ankara'dan ise Trabzon ve Van şehirlerine yönelik tarifeli yurtiçi uçuşlara başlamıştır. İzahname tarihi itibarıyla ise Sabiha Gökçen'den ve Adana, Antalya ve İzmir'deki diğer üç yurtiçi üstün kalkışlı (açıklanan ve bilet satışına başlanan 2 hat da dahil) 29 yurtiçi hatta hizmet verilmektedir.

Pegasus, 2005 yılından beri yurtiçi hatlarda taşıdığı yolcu sayısını ve pazar payını önemli ölçüde artırmıştır. Esas Holding'in Şirket'i satın almasından sonra tam yıl faaliyette bulunulan ilk yıl olan 2006'da yurtiçi tarifeli seferlerle toplam 1,2 milyon yolcu taşınmış, 10.471 sefer gerçekleştirilmiş ve %65,6'lık bir doluluk oranına ulaşılmıştır. Bu rakamlar 2012 yılında ise 8,3 milyon yolcu, 55.726 sefer ve %79,8 doluluk oranı olarak gerçekleşmiştir. Yurtiçi tarifeli seferlerden elde edilen gelir, 2012 yılında PGS Operasyonel Geliri'nin %34,7'sini oluşturmuş, 2011 ve 2010 yıllarında ise bu oran sırayla %32,3 ve %32,1 olarak gerçekleşmiştir. Yurtiçi tarifeli seferlerde taşınan yolcu sayısı açısından pazar payı 2012 yılında %25,7 olurken, bu oran 2011 ve 2010 yıllarında ise sırayla % 23,2 ve % 19,6 olarak gerçekleşmiştir.

Belirtilen dönemler için taşınan yolcu sayısı açısından tümü Sabiha Gökçen Havaalanı çıkışlı olmak üzere en popüler 5 yurtiçi hatta ilişkin bilgiler aşağıdaki tabloda yer almaktadır:

Şehirler	2012		2011		2010
	Yolcu Sayısı ('000)	Değişim (%)	Yolcu Sayısı (000)	Değişim (%)	Yolcu Sayısı ('000)
İzmir	881	26,6	696	49,4	466
Antalya	793	27,7	621	38,9	447
Trabzon	589	6,1	555	40,9	394
Ankara	578	31,1	441	21,8	362
Adana	543	22,0	445	14,4	389

Pegasus; Sabiha Gökçen Havaalanı civarında ikamet etmekte olan insanların sayısı ile ve buna ilave olarak kurumsal müşteri potansiyeliyle cazip olacağı düşünülen destinasyonlara odaklanmak suretiyle yurtiçi operasyonları genişletmeye devam edecektir. İstanbul'un Anadolu yakasında ikamet eden müşterilerin, daha uzakta bulunan Atatürk Havaalanı yerine Sabiha Gökçen havaalanını daha cazip bulmaları beklendiğinden, Sabiha Gökçen Havaalanı'nın konumundan yararlanmaya devam edilecektir. Stratejik amaçlardan biri de, düşük maliyetli işletme modeli ile desteklenmesi durumunda, mevcut trafiği teşvik edecek ve artıracak olan yeni noktadan noktaya gidiş dönüş hatlarının mevcut hat ağına eklenmesidir.

Bu İzahname'nin tarihi itibarıyla, yurtiçi büyüme planlarının gerçekleştirilebilmesi açısından destinasyon havaalanlarında yeterli sayıda kalkış ve iniş sürelerine ve slotlarına sahip olduğu düşünülmektedir.

Yan Gelirler

Pegasus, sunmuş olduğu ana hizmet olan havayolu yolcu taşımacılığı ile bağlantılı, ilave ürün ve hizmetleri içeren çeşitli yan hizmetler sunmakta ve bu hizmetlerden ek gelir elde etmektedir. Uçuşla ilgili hizmet ve gelirler aşağıdaki şekilde sıralanabilir:

- Hizmet ücretleri;
- İptal ücretleri;
- Fazla bagaj ücretleri;
- Havaalanı check-in ücretleri;
- Peşin satın alınan fazla bagaj hakkı;
- Yiyecek ve içeceklere yönelik ön siparişler ve uçuş içi satışlar;
- Yurtdışı uçuşlarda gerçekleştirilen gümrüksüz ürün satışları;
- Koltuk seçme ücretleri (ekstra bir ücret ödemek suretiyle istenilen koltukları seçme imkanı);
- Rezervasyon değiştirme ücretleri;
- Uçakta ve uçuş içi dergilerde yer verilen reklamlar;
- Tarifeli uçuşlarda gerçekleştirilen opsiyon satışları (rezervasyondan belirli bir süre önce belirli bir fiyatı rezerve etmek için yolcuların ödemiş olduğu ücretler)

Hizmet ücretleri, iptal ücretleri, rezervasyon değiştirme ücretleri, koltuk seçme ücretleri ve opsiyonel satış gelirleri de dahil olmak üzere bu gelirler ve ücretlerin büyük bir kısmı, yurtiçi ve uluslararası uçuşlar arasında farklılık göstermektedir. Hizmet ücretleri bunun yanında, temel olarak rekabet etkenlerine ve kullanılan satış kanalına bağlı olarak hatlar bazında da değişiklik göstermektedir. Uçuşla ilgili hizmetlerin yanı sıra; internet sitesi ve diğer satış kanalları aracılığıyla, komisyon tahsil etmek suretiyle, üçüncü tarafların sunmuş olduğu “yan” ürünlerin bir gamı da yolculara sunulmaktadır. Bu hizmetler arasında düşük maliyet modelini destekleyen gelirler sağlayan araç kiralama hizmetleri, seyahat sigortası, otel rezervasyonları, park ve havayolu transfer hizmetleri ve lounge hizmetleri bulunmaktadır. Bu tür seyahatle ilgili yan ürünlerin online olarak sunulan hizmetlere entegre edilmesinin, yan gelirlerde hedeflenen büyümeye katkıda bulunacağı tahmin edilmektedir. Ayrıca uçaklarda ve uçuş içi dergilerde yer verilen reklamlardan da yan gelir elde edilmektedir. Kurumsal gelirleri artırmak üzere, uçuş biletine ek olarak; koltuk seçimi, uçuş sırasında sunulan yiyecek ve içecek hizmetleri ve fazla bagaj hakkı gibi ilave ürünleri paket haline getiren paket ürünler sunulması planlanmaktadır.

Pegasus'un amacı, önümüzdeki üç yıl içerisinde yolcu başına yan gelirleri en az 10 €-12 € aralığına çıkararak yan gelirlerin toplam gelirler içindeki yüzdesini artırmaktır. Pegasus, mevcut yan hizmetlerin penetrasyonun artırılmasını sağlarken, ek gelir elde etmek üzere yan hizmetler portföyünü ve ücretlendirme yapısını da sürekli olarak geliştirmeyi amaçlamaktadır. Ayrıca, verilen yan hizmetlerin müşteriler tarafından bilinirliğini artırmak için etkili bir yol sunması ve aynı zamanda ilave hizmet geliri elde edilmesi açısından bir potansiyel taşıması sebebiyle flypgs.com sitesi (mobil site dahil) aracılığıyla yapılan satışlara özellikle odaklanılacaktır.

2012 yılında yolcu başına elde edilen yan gelirler 17,0 TL iken, bu rakam 2011 yılında 12,9 TL, 2010 yılında ise 11,0 TL olarak gerçekleşmiştir. 2012 yılında elde edilen yan gelirler, PGS Operasyonel Geliri'nin %12,8'i iken, bu rakam 2011 yılında %9,9 ve 2010 yılında ise %9,6 olmuştur.

Charter Operasyonları

Standart Charter

Şirket'in kurulduğu 1990 yılından Pegasus'un Esas Holding tarafından satın alındığı 2005 yılına kadar, Pegasus yalnızca bir charter operatörü olarak faaliyet göstermiş olup, bu kapsamda tur operatörleri ile sözleşmeler yapılmış ve Avrupa ülkelerinden Türkiye'deki belirli turizm destinasyonlarına yolcu taşınmıştır. 2005 yılından beri tarifeli uluslararası ve yurtiçi uçuş ağlarına odaklanılmasına ve charter gelirlerinin mevsimsel yapıda olmasına karşın, tarifeli uçuş gelirlerine göre daha öngörülebilir nitelikte olması ve böylelikle gelir dağılımını takviye etmesi nedeniyle charter faaliyetlerine de devam edilmiştir. Bununla birlikte, PGS Operasyonel Geliri içinde charter gelirlerinin sahip olduğu pay 2010, 2011 ve 2012 yıllarında sırasıyla %13,1, %12,2 ve %6,0 olarak gerçekleşmiştir ve tarifeli operasyonlar artıka bu oranın düşmeye devam etmesi beklenmektedir. Pegasus; tanınmış, yüksek marjlı ve düşük kredi riskli tur operatörlerine odaklanmak suretiyle charter operasyonlarına devam etmeyi planlamakla birlikte, yeni trafik hakları aldıkça uluslararası ve yurtiçi tarifeli hatlara hizmet vermek üzere charter filosundaki uçakları kaydırmayı hedeflemektedir. Bu nedenle charter operasyonları, filo büyüklüğünü yönetmek açısından Şirket'e ilave esneklik kazandırmaktadır. 2012 yılında ASK bazında toplam kapasitenin %5,9'u charter uçuşlara tahsis edilmiştir.

Standart bir charter uçuşunda, tur operatörleri uçağın tamamı için sözleşme yapmaktadırlar. Charter ücretleri, bir baz doluluk oranı ve ilave yolcu başına görece olarak düşük bir ilave marj oranı kullanılmak suretiyle hesaplanmaktadır. Tur operatörleri, uçağın tamamı için rezervasyon yapılmaması riskini üstlenmektedirler ve bu nedenle uçağı mümkün olduğunca doldurmaya çalışmaktadırlar. Tur operatörleri, genellikle, Pegasus'a bir ay önceden bildirimde bulunmak suretiyle, bir iptal ücreti ödemeksizin düşük talepli standart charter uçuşlarının sınırlı bir sayısını iptal etme imkanına sahiptirler. Tur operatörleri ile yapılan sözleşmelerin bazıları ayrıca charter ücretlerinin, kambiyo kurları ve yakıt fiyatlarındaki dalgalanmalara göre ayarlamaya tabi tutulabilmesine imkan sağlamaktadır.

Charter uçuşları; belirlenmiş hatlar veya tarifelerde gerçekleştirilmemekte; daha ziyade tipik olarak turist yolcuların başlangıç noktasına ve tur destinasyonuna bağlı olmaktadır. Charter uçuşları için kullanılan uçaklar, bir charter uçuşundan diğerine bağlanabilmek için konumlanma uçuşları da yapabilmektedir. Charter uçuş sıklıkları, yaz sezonunda (Haziran ile Eylül arası) daha yüksektir. Şirket bu sezonun dışında; charter uçaklarını, tarifeli ve charter harici uçuşlarda kullanarak charter uçak kapasitesini değerlendirmeyi ve doluluk oranlarını idame ettirmeyi amaçlamaktadır. Örneğin kış sezonu için yeni tarifeli hatların işletmeye alınması durumunda, yüksek yaz sezonunda charter uçuşları için kullanılan uçakların bir kısmı, kış sezonunda bu tarifeli hatlar için kullanılmaktadır.

Split Charter

Pegasus, 2006 yılı yazından itibaren Avrupa'daki tur operatörlerine yönelik split charter uçuşları sunmaya başlamıştır. Split-charter düzenlemesi, uçuştaki mevcut koltuk kapasitesinin birden fazla tur operatörüne kısmen satılması nedeniyle, bir tur operatörünün, uçak kapasitesinin tamamını taahhüt etmek yerine bir charter uçuşunda belirli bir sayıdaki koltuğu satın almasına imkan tanımaktadır. Bu uygulama her iki tarafın da yararınadır: Zarara uğramamak için daha az sayıda koltuk satmaya ihtiyaç duyan tur operatörlerinin riskleri azalmakta, Pegasus ise koltuk kapasitesini doğrudan daha fazla sayıda tur operatörüne daha

yüksek marjlarla sunabilme imkanına sahip olmaktadır. Standart charter uçuşlarının aksine, tur operatörleri yerine Pegasus uçağın doldurulmasından nihai olarak sorumludur. Bu sebeple, IATA'nın yaptığı tarifeli hizmetler tanımına uygun olarak, uçağın doldurulmasından nihai olarak Pegasus'un sorumlu olması bakımından split charter uçuşlarının tarifeli uçuşları andırmasından ötürü, split charter gelirleri tarifeli uçuş gelirleri içerisinde gösterilmektedir.

Split charter düzenlemeleri, tipik olarak, bir tur operatörünün, düşük talep durumunda satın aldığı koltukları önceden serbestçe iptal etmesine izin vermemektedir. Split charter taahhütlerine yönelik iptaller genel olarak yalnızca aynı uçuşu paylaşan diğer tur operatörlerinin onayı ve/veya satın alınmış koltukların tam fiyatının %20'si ile %100'ü arasında değişen bir erken ödeme bedelinin Şirket'e ödenmesi ile mümkündür. Ayrıca split charter uçuşlarda az sayıdaki koltuk, hem online olarak hem de seyahat acenteleri vasıtasıyla ferdi yolculara da pazarlanabilmekte ve satılmaktadır. Split charter uçuşları için ferdi yolculara yapılan bu satışların bu zamana kadar düşük miktarda olmasına karşın; bu satışlar, müşterilere yapılan doğrudan satışları artırmakta, tarifeli uluslararası hat ağının gelişmesini desteklemekte ve doluluk oranları üzerinde olumlu bir etki göstermektedir.

Split charter uçuşlarının ASK değeri, yurtdışı tarifeli uçuşlara göre son üç yılda düşerek 2012'de %12,6 olarak gerçekleşmiştir. Gelecekte split charter operasyonlarının İzAir'e devredilmesi hedeflenmektedir.

Wet lease ve alt charter düzenlemeleri

Bir wet lease düzenlemesi, bir uçağın altı aydan uzun olmayan bir süre için kiralanması işlemidir ve kiralaan taraf belirli operasyonel riskleri üstlenir. Pegasus, bazı durumlarda ACMI (uçak, mürettebat, bakım ve sigorta) esaslı üzerinden wet lease yoluyla uçak tahsisleri yapmaktadır; yani Şirket, kiralaan sıfatıyla, wet lease düzenlemesinin süresi boyunca kiralaan uçağa ilişkin olarak uçak, mürettebat, bakım ve sigorta giderlerini karşılamaktadır ve kiracı taraf uçağın işletildiği saat sayısına bağlı olarak kira ödemelerini yapmakla mükelleftir. Kiracı müşterilere wet lease yoluyla uçak tahsis edilmesi, temel olarak uçakların doluluk seviyelerinin daha düşük olduğu kış sezonunda (Kasım ile Mart arası) yapılmaktadır. Şirket'in wet lease düzenlemeleri süre açısından genellikle kısa olup birkaç gün ile birkaç ay arasında değişmektedir. Uçaklar; bakım veya kaza vakalarından ötürü hizmetten alınan uçakları ikame etmek üzere, talepte ortaya çıkan mevsimsel farklılıkları karşılamak için veya diğer özel ihtiyaçlara bağlı olarak ilave uçağa ihtiyaç duyan havayollarına sözleşme ile tahsis edilmektedir. Wet lease gelirleri, ACMI (uçak, mürettebat, bakım ve sigorta) esasına bağlı olmaları sebebiyle charter gelirlerine göre saatlik bazda daha düşüktür; fakat bu şekilde değerlendirilmediği takdirde kullanımda olmayan uçaklar wet lease işlemleriyle kullanıma sunulmakta ve temel gelirleri takviye etmektedir. Bu İzahname'nin tarihi itibarıyla Şirket ile Air Manas arasındaki wet lease sözleşmesi kapsamında, Pegasus Air Manas'a ihtiyacı olan kapasiteyi kiralamaktadır. 2012 yılında wet lease operasyonundan herhangi bir gelir elde edilmemişken, bu oran 2011'de PGS Operasyonel Geliri'nin %0,6'sını ve 2010'da ise %0,2'sini oluşturmuştur.

Wet lease işlemlerine ilave olarak, kısa süre içinde uçak bulma ihtiyacı olan havayollarına zaman zaman saatlik bazda alt charter yöntemiyle uçak tahsisi de yapılmaktadır. Wet lease işlemlerinde olduğu gibi, alt charter işlemleri de ACMI (uçak, mürettebat, bakım ve sigorta) bazında gerçekleştirilmektedirler; fakat bu işlemler tipik olarak son derece kısa sürelidirler ve kiracının öngörülmeyen ihtiyaçlarını karşılamak üzere önceden planlanmamış olarak icra edilmektedirler. Kiracının bir hizmeti ivedilikle verme ihtiyacından ötürü alt charter işlemleri

Pegasus açısından karlı olabilecek olmasına karşın, alt charter hizmetlerinden elde edilen gelirler düşük seviyelerde kalmıştır. Alt charter hizmetlerinden elde edilen gelirlerin önemsiz olması nedeniyle, bu gelirler, wet lease gelirleri kapsamında gösterilmekte; wet lease gelirleri ise charter gelirleri kapsamında gösterilmektedir.

Diğer Gelirler

Kargo Hizmetleri

Pegasus, Aralık 2005'ten beri Avrupa ve Orta Doğu genelindeki çok sayıda lokasyona yönelik kargo hizmetleri sunmaktadır. Bu İzahname'nin tarihi itibarıyla Pegasus tarafından tarifeli olarak hizmet verilen rotaların tamamında kargo hizmeti sunulmaktadır. Temel olarak uçakların uçuş başına yolcu yükü faktörlerine bağlı olmak üzere, uçakların kargo ambarlarında yer mevcudiyetine göre yolcu uçaklarında kargo taşınması yapılmaktadır. Faaliyetler açısından uçakların zamanında kalkması ve varmasının son derecede önemli olması sebebiyle, uçuşlarda gecikmeye sebebiyet vermeyeceği düşünülen durumlarda kargo hizmeti verilmektedir. Şirket faaliyetlerinin, IATA ile yerel ve ilgili yabancı sivil havacılık otoritelerinin şart koştuğu tüm yükümlülükler, kargo koşulları ve düzenlemelere uygun olduğuna inanılmaktadır ve yalnızca IATA'nın yetkilendirmiş olduğu nakliye aracı ve temsilcilerinden kargo kabul edilmektedir.

Kargo hizmetlerinden elde edilen gelirleri artırmak üzere hizmet verilen birçok bölgede havayolu kargo hizmetlerinin tanıtılması ve satışı amacıyla uluslararası kargo satış acenteleriyle genel mahiyetli kargo genel satış acenteliği anlaşmaları imzalanmıştır. Yurtiçi seferlerde de kargo taşınmakta olup DHL, UPS ve TNT gibi büyük kurye şirketlerine yurt içi kargo piyasasında hizmet verilmektedir.

Pegasus Aralık 2012'de başlattığı kamyonla gümrüklü taşıma hizmetiyle, gönderilerini Sabiha Gökçen Havalimanı ile Atatürk Havaalanı arasında transfer edecek olan kargo müşterilerine yönelik haftada 3 kez icra edilen bir transfer hizmeti sunmaktadır. Bu hizmet yakın bir zamanda haftada 5 sefere çıkarılacaktır. İstanbul'un Avrupa yakasında yerleşik müşteriler, bu hizmet sayesinde Sabiha Gökçen Havaalanı'na ulaşan sevkiyatlarını Atatürk Havaalanı gümrüğünden çekebileceklerdir.

Kargo hizmetlerinden elde edilen gelir, 2012 yılında 2011 yılına göre 10% artış göstermiş olup büyüme oranı 2011 yılında 182% olarak gerçekleşmiştir. Tonaj bazında büyüme oranı ise 2011'de 174%, 2012'de ise 10% olarak gerçekleşmiştir.

Kargo hizmetleri 2012 yılında PGS Operasyonel Geliri'nin %0,6'sını oluştururken, bu rakam 2011'de %0,7, 2010'da ise %0,4 olarak gerçekleşmiştir.

Eğitim

Pegasus tarafından pilotlara ve kabin mürettebatına yönelik; mürettebat eğitimleri, tipik intibak eğitimleri (belirli bir uçak tipinde uçulmasına yönelik eğitimler), tehlikeli madde eğitimleri ve mürettebat kaynakları yönetimi (CRM) eğitimleri verilmektedir. Eğitim hizmetleri, 2012 yılında PGS Operasyonel Geliri'nin %0,1'ini oluştururken bu rakam 2011 ve 2010'da %0,2 olarak gerçekleşmiştir.

Lockheed Martin Corporation firmasının sahibi olduğu Hollandalı bir simülator imalat ve pazarlama şirketi olan SIM-Industries B.V. ("SIM-Industries") ile yapılan işbirliği ile bir 737-800NG tipi uçuş simülatorünün hizmete alındığı 2011 yılında eğitim hizmetlerinin kapsamı genişletilmiştir. %49,4 Pegasus ve %0,6 Sabancı Ailesi üyeleri ile diğer yandan %50,0 SIM-Industries ortaklığıyla kurulan, fakat operasyonel yönetim kontrolünü Pegasus'un üstlenmiş olduğu bir ortak girişim firması olan Pegasus Uçuş Eğitim Merkezi Anonim Şirketi, 737-800 NG uçuş simülatorü eğitim merkezini İstanbul'da kurmuştur. Ocak 2011'de faaliyete başlayan bu uçuş simülatorü temel olarak kokpit mürettebatının eğitim ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik faaliyet göstermektedir.

Airbus Siparişi kapsamında; Airbus, Pegasus uçuş eğitim merkezine bir uçuş simülatorü kuracak ve ayrıca Airbus A320neo ve Airbus A321neo tipi uçakların uçuş, mürettebat ve bakım eğitimlerine destek verecektir.

Strateji

Pegasus'un ana amacı; aşağıda belirtilen işletme stratejilerini uygulayarak, sahip olduğu konumu pekiştirmeye devam etmektir.

Operasyonların kapsamının genişletilmesine devam edilmesi. Bu İzahname tarihi itibarıyla, büyük bir bölümü Sabiha Gökçen'deki üstün olmak üzere (açıklanan ve bilet satışına açılan 2 destinasyon da dahil) 41 yurtdışı tarifeli destinasyona hizmet sunulmaktadır. İlgili destinasyonlara yönelik trafik haklarının alınmasına bağlı olmak üzere, filonun Türkiye merkezli olarak sahip olduğu uçuş menzili dahilinde bulunan destinasyonlara yönelik yeni hatlar açılarak yurtdışı tarifeli yolcu taşıma faaliyetlerinin geliştirilmesi planlanmaktadır. Başta Ortadoğu ülkeleri, Kuzey Afrika ülkeleri, Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri ve Rusya dahil Bağımsız Devletler Topluluğu ülkeleri olmak üzere Türkiye'nin doğu, güney ve kuzeyindeki uluslararası destinasyonların sayısının ve buralara yapılan uçuşların sayısının artırılmasına odaklanılmaktadır. Ayrıca, mevcut uluslararası hatları kullanan transit yolcu sayısının artırılması ve düşük maliyetli işletme modeli ile de desteklenerek, mevcut ağın kapsadığı transit trafiğin hacmini artırması beklenen yeni hat bağlantılarının hayata geçirilmesi hedeflenmektedir. 2012 yılında, Pegasus'un hizmet verdiği haftalık transfer bağlantıları sayısı 5.200'e ulaşmıştır. Pegasus, havayolu ulaşımının Türkiye'de kişi başına uçuş sayısının görece düşük penetrasyonu sebebiyle yurtiçi piyasada daha yüksek düzeyde büyüme potansiyeli bulunduğunu düşünmekte ve büyümenin trafik haklarını alabilme kabiliyetine bağlı olmadığı yurtiçi tarifeli uçuşlar alanında daha fazla genişlemeyi ve ilave pazar payına ulaşmayı amaçlamaktadır. Bu İzahname tarihi itibarıyla, (açıklanan ve bilet satışına açılan 2 destinasyon da dahil) 29 yurtiçi destinasyona tarifeli hizmet sunulmaktadır. Şirket; mevcut hatların uçuş sıklığını artırarak, potansiyel yolcu hacimleri açısından uygulanan kriterlere uygun olan yeni hatlar ekleyerek ve Adana, Antalya ve İzmir'deki yurtiçi üslerin potansiyelini kullanarak bunu gerçekleştirmeyi planlamaktadır. 2013 sonunda toplam yolcu sayısının %15 artırılması hedeflenmektedir.

Büyüme stratejisini desteklemek açısından ayrıca, filo önemli ölçüde büyütülmektedir (bkz. 3.4.20. "Uçak Alımları"). Airbus Siparişi, Şirket'in dengeli bir uçak sahipliği ve kiralaması bileşimine sahip olma stratejisinin yanında, Pegasus'a operasyonel ihtiyaçlara göre filo büyüklüğünü düzenleme imkanı sunmaktadır.

Uçak kullanım oranlarının azamiye çıkartılması, işletme verimliliğinin artırılması ve giderlerin azaltılması. Pegasus, filo büyümesinin devam etmesine ek olarak, genç filosunun verimliliğini de artırarak uçak kullanımını azamiye çıkarmaya çalışmaktadır. Ortalama günlük uçak kullanımı; 2012, 2011 ve 2010 yıllarında sırasıyla 11,7, 11,8 ve 12,0 blok saat olarak gerçekleşmiştir. 2011 ve 2012 yıllarındaki ortalama günlük uçak kullanımı (blok saat); son iki yılda RASK'ı artırmak üzere günlük konma sayısına odaklanılmasının sonucu olarak ortalama uçuş mesafesinin kısılması ve wet lease operasyonlarının azalmasından dolayı düşmüştür. Ancak, uçak başına ortalama günlük konma 2010 yılında 6,6 iken, 2012 yılında 6,9'a yükselmiştir. Şirket'in bundan sonraki temel amacı, diğerlerinin yanı sıra, bu destinasyonlara yönelik trafik haklarını alabilmek kaydıyla, Türkiye'nin doğusu, güneyi ve kuzeyindeki destinasyonlar da dahil olmak üzere geceleri uçulabilecek destinasyonların sayısını artırmak suretiyle uçulan toplam blok saat süresini artırmaktır. Daha az yoğun olan Sabiha Gökçen Havalimanı'ndan yapılan uçuşların daha az rötar ve yerde kalış süreleriyle birlikte operasyonel verimliliğe katkısı olacağı düşünülmektedir. Etkin tarife planlamaları sayesinde, kapasite doluluk oranlarının daha da artırabileceği tahmin edilmektedir. Talebi artırmak, doluluk oranlarını yükseltmek ve yeni hatların bilinirliğini artırmak üzere haftalık bazda düzenlenen promosyon bilet kampanyalarına da devam edilmesi planlanmaktadır. Ayrıca Şirket, aynı sebeplere hizmet etmesi açısından, faaliyet verimliliğini artırmanın ve rakiplere göre sahip olunduğu tahmin edilen maliyet avantajlarını geliştirmenin yollarını arayacaktır. Önümüzdeki iki yıl içinde teslim alınacak yeni Boeing 737-800NG tipi uçakların, sahip oldukları yakıt verimlilikleri ve basitleştirilmiş bakım prosedürlerinden dolayı, blok saat ve arz edilen koltuk-kilometre bazında doğrudan işletme giderlerinin aynı düzeyde tutulmasına yardımcı olacakları ve yeni Airbus A320neo ve A321neo tipi uçakların teslim edilmelerinin ardından ise bu maliyetleri daha da azaltacakları tahmin edilmektedir. Ayrıca, diğer hususların yanı sıra, uçak ağırlıklarının azaltılması, motorların maksimum güçlerinin altında çalıştırılması ve tek motorlu taksi uygulaması yoluyla filonun yakıt verimliliğinin artırılmasına yönelik girişimlere devam edilecektir. Personel giderleri ve yer hizmetleri giderleri gibi diğer giderlerde de, hizmet sağlayıcılarla olan sözleşmelerin sürekli yönetimi ve faaliyetlerin büyümesiyle ulaşılabilecek ölçek ekonomisi sayesinde, giderlerin ASK bazında azalması beklenmektedir. Ayrıca, maliyet yönetiminin daha etkin olduğu durumlarda, ilgili hizmetleri şirket bünyesinde vermeye devam ederken, en düşük ve en esnek maliyet yapısının idame ettirilebilmesi maksadıyla bazı hizmetlerin taşeronlar vasıtasıyla teminiyle de doğrudan gider tasarruflarında bulunulması hedeflenmektedir. Örneğin, yürütülen verimlilik çalışmaları kapsamında, 1 Haziran 2013 tarihinden itibaren Sabiha Gökçen Havaalanı'nda yolcu hizmetleri Şirket tarafından sağlanacaktır ve gelecekte Türkiye'deki diğer seçili havaalanlarında da bu şekilde hareket edilmesi beklenmektedir.

Yan gelirlerin artırılması. Pegasus, yolcu koltuğu satışlarından elde edilen gelirleri desteklemek ve düşük maliyetli taşıyıcı modelini devam ettirmek üzere yan gelir tabanını büyütmeyi, yolcu başına yan gelir oranını ve yan gelirlerin toplam gelirler içindeki payını artırmayı ve diğer kaynaklardan elde edilen gelirleri artırmak suretiyle sahip olduğu güçlü markadan yararlanmayı planlamaktadır. 2012 yılında, yan gelirler, PGS Operasyonel Geliri'nin %12,8'sini oluşturmuş olup, bu rakam 2011 ve 2010 yıllarında sırayla %9,9 ve %9,6 olarak gerçekleşmiştir. Düşük maliyetli taşıyıcı olarak faaliyetlere yeniden başlanılan 2005 yılından sonra, yan gelirler önemli ölçüde artırılmış olmakla birlikte, yolcu başına elde edilen yan gelirler halen Avrupalı düşük maliyetli rakiplerin pek çoğundan düşüktür ve dolayısıyla yan gelirlerin önemli düzeyde artırılma imkanının bulunduğu düşünülmektedir. Pegasus, mevcut yan hizmetlerin geliştirilmesi ve penetrasyonun artırılmasını sağlarken, ek gelir elde etmek üzere yan hizmetler portföyü ve ücretlendirme yapısını da sürekli olarak geliştirmeyi amaçlamaktadır.

Koltuk seçimi gibi bazı yan hizmetlerin kullanımına Pegasus'un öncü olduğu ve Avrupalı düşük maliyetli taşıyıcıların Pegasus'tan sonra bu tür hizmetleri vermeye başladığı tahmin edilmektedir. Geçtiğimiz bir kaç yıl içinde Pegasus, düşük maliyetli taşıyıcı modelini destekleyen yan gelirler sağlayan önceden alınan fazla bagaj hakkı, "bilet fiyatı sabitleme" (bir ücret karşılığında rezervasyondan belirli bir süre önce belirli bir fiyat üzerinden rezervasyon yaptırabilme imkanı), SMS hizmetleri, uçuş içi ikram ve gümrüksüz alışveriş hizmetleri gibi yeni yan hizmetleri uygulamaya sokmuştur. Bunun yanında Şirket, yan ücret gelirlerini desteklemek üzere check-in ücretleri gibi yeni ücretleri hizmete almış ve ücretlendirme yapısını geliştirmiştir. Bunun yanında, bilet değişiklik ve iptal politikaları katı bir şekilde uygulanmaktadır. Araç kiralama hizmetleri, seyahat sigortası ve otel rezervasyonları gibi seyahatle ilgili ürünlerin online hizmet sunumlarına entegre edilmesinin de, yan gelirler açısından ilerleyen dönemlerde ulaşılması hedeflenen büyümeye katkıda bulunacağı tahmin edilmektedir. Doğrudan satış kanallarının, verilen yan hizmetlerin müşteriler tarafından bilinirliğini artırmak için etkili bir yol sunması ve aynı zamanda, bu yolla sunulan hizmetlerden elde edilen ücretlerin tamamının Şirket tarafından tahsil edilmesi nedeniyle flypgs.com sitesi (mobil site dahil) aracılığıyla yapılan satışlara özellikle odaklanılacaktır. Plansız satın almalar, yan hizmetlerin pazarlanması açısından kritiktir ve bu nedenle yan hizmet opsiyonlarının yolculara tanıtılması maksadıyla internet sitesinde yeni kullanım mekanizmaları ve pop-up reklamlar gibi yeni yöntemler geliştirilmiştir. Seyahat acenteleri yoluyla elektronik bilet satışlarının yapılmasına imkan sağlayan ve seyahat organizasyonları ile işletmeler arası bir ara yüz imkanı sağlayan küresel dağıtım sistemleri ("GDS") aracılığıyla da uluslararası dağıtım ağının geliştirilmesi hedeflenmektedir. İptal ücretleri politikasının da sıkı bir şekilde uygulanmasına devam edilecektir. Ayrıca Ekim 2011'de uygulamaya sokulan Pegasus Plus programının büyümesinin ve Pegasus markalı kredi kartlarının sayısının artmasının da yan gelir tabanını desteklemeye devam etmesi beklenmektedir. Uçak doluluk oranlardaki artışların; artan yolcu hacimleri ve ek bagaj hizmeti, koltuk seçme hizmeti ile gıda ve içecek hizmetinin uçuş sırasında satışı yoluyla yan gelirlerde de bir satış sağlayacağı tahmin edilmektedir. Tüm bunların dışında, gelir tabanını büyütmek maksadıyla ayrıca ortaklıklar kurulabilecek veya kod paylaşımı düzenlemelerine gidilebilecektir.

Kurumsal müşterilere daha fazla odaklanılması. Pegasus, doluluk oranlarını ve verimlilik katsayılarını artırmak üzere kurumsal müşterilere daha fazla odaklanmayı planlamaktadır. Uluslararası bütün hatlarda ve ayrıca Şirket'in temel kurumsal müşteri hatları olan İzmir ve Ankara'ya yönelik yurtiçi hatlarında uygulanan esnek rezervasyon ve iptal politikaları ile birlikte, yaptıkları bilet alımlarının hacmine bağlı olarak ve sabit bilet fiyatları yoluyla müşterilere teşvikler sunmak suretiyle kurumsal müşteri sayısının artırılması hedeflenmektedir. Halihazırda Türkiye'de yaklaşık 25 büyük şirket ile yapılmış doğrudan satış anlaşmaları bulunmaktadır. Şirket; doğrudan satışlar için daha düşük bilet fiyatları sunma yoluyla, kurumsal müşterileri arada bir acente olmaksızın kendi biletlerini doğrudan temin etmeye teşvik etmektedir. Kurumsal gelirleri artırmak üzere, internet sitesi aracılığıyla, kurumsal müşterileri hedefleyen koltuk seçimi, uçuş sırasında sunulan yiyecek ve içecek hizmetleri ve fazla bagaj hakkı gibi ilave ürünleri paket haline getiren online bilet fiyatları da dahil olmak üzere paket ürünler sunulmaktadır. Önemli seyahat potansiyeli taşıyan büyük şirketler başta olmak üzere, yeni kurumsal ilişkiler kurulmaya devam edilecektir. İstanbul'un Anadolu Yakası'ndaki müşterilerin Sabiha Gökçen Havaalanı'nı daha cazip bulacakları düşünüldüğünden, özellikle Sabiha Gökçen Havaalanı civarında tesislere sahip olan şirketlerle öncelikle ilgilenilmektedir ve bu özelliğin temel olarak Atatürk Havaalanı'nda faaliyet gösteren rakiplere kıyasla bir rekabet avantajı getireceği tahmin edilmektedir. Ayrıca,

açılmasının ardından, yeni İstanbul Uluslararası Finans Merkezi'nin Sabiha Gökçen Havaalanı'na yakın konumundan da faydalanılması hedeflenmektedir.

Fiyatlandırma

Faaliyet giderlerini düşük tutmaya yönelik hedefler, seferler için düşük bilet fiyatları belirleyebilmeyi sağlamıştır ve uygulanan ortalama bilet fiyatlarının, aynı hatlarda faaliyet gösteren yerli rakiplerin ortalama bilet fiyatlarından daha düşük olduğu tahmin edilmektedir. Uçuşlardan elde edilen gelirleri ve buna bağlı olarak karlılığı artırmak üzere, bir yandan rakiplerin ilgili hat için uyguladığı fiyatlara gösterge olarak alırken, diğer yandan da çeşitli ülkeler ve destinasyonlardaki tatil sezonlarının ve okul yarıyıl tatillerinin zamanının yanı sıra diğer faktörleri de dikkate almak üzere çeşitli ilave algoritmalar uygulayacak şekilde, her bir sefer için satılacak geriye kalan koltuk sayısını ve sefere kadar olan gün sayısını dikkate alan dinamik bir fiyatlandırma sistemi kullanılmaktadır. Genel olarak, rezervasyonlara bağlı olarak bir sefer için yapılan rezervasyon sayısı arttıkça ve kalkış tarihi yaklaştıkça bu sefere yönelik bilet fiyatları artırılmaktadır. Bu dinamik fiyatlandırma sisteminin doluluk oranlarını ve gelirleri artırdığı, ayrıca daha düşük fiyatlar üzerinden koltukların daha tutarlı bir şekilde sunulması açısından müşteriler arasında itibar kazanılmasına yardımcı olduğu ve böylelikle rekabet gücünü artırdığı tahmin edilmektedir.

Gelirleri optimize etmek üzere, belirli bir sefer için çoklu fiyat seviyeleri uygulama imkanına sahip olan Pegasus, günlük gelir tablosu ve operasyonel verilerin gelir yönetimi ekibi tarafından günlük olarak analiz edilmesi sayesinde her bir fiyat seviyesinin içereceği koltuk adedini önceden belirlemektedir. Tarifeli seferlerde her destinasyon için 19 fiyat seviyesi belirlenmektedir. Tatil sezonunda söz konusu olduğu üzere trafik yönündeki dengesizliklerden kaynaklanan yolcu hacmindeki değişikliklere bağlı olarak fiyatlarda ayarlamalar yapılmaktadır. Bu dönemler sıklıkla talebin en yükseğe çıkmasına neden olmakta ve böylelikle trafik akışının ağır bir şekilde tek yönlü olması ile sonuçlanmakta ve diğer yöndeki koltuklar için yapılan talebin düşük kalmasına sebep olmaktadır. Bu dönemlerde, sabit giderleri dengelemek üzere bu hatlara yönelik trafiği teşvik etmek üzere daha düşük talepli seferler için indirimli fiyatlar sunulmaktadır. Fiyatlar ayrıca belirli bir dereceye kadar kullanılan satış kanallarına bağlı olup, online satışlar için en düşük fiyatlar teklif edilmektedir. Kurumsal müşterilere, iş amaçlı trafik potansiyeli olduğu düşünülen hatlar için sabit oranlar veya yayımlanmış fiyatlar üzerinden iskontolar da sunulmaktadır. İş gezileri için uygulanan bu bilet fiyatları, aynı zamanda, yalnızca kurumsal müşterilere uygulanan esnek kurallara sahiptir.

Uluslararası ve yurtiçi uçuşlar için destinasyona göre farklı değiştirme ve iptal politikaları uygulanmaktadır. Bilet sınıfları üç gruba ayrılmaktadır ve bu grupların her biri farklı değiştirme ve iptal politikalarına sahiptir. "Promosyon" sınıfı olarak isimlendirilen, en katı değiştirme ve iptal politikalarına tabi sınıfa ait biletlerin değiştirilmesi veya iade edilmesi söz konusu değildir. İkinci bilet sınıfına ("Süper") dahil biletler için ise, genel olarak para iadesi söz konusu değildir ve değişikliğin zamanına ve öngörülen kalkış zamanına bağlı olarak, değişiklikler için farklı ceza tutarları uygulanmaktadır. "Flex" bilet sınıfı için hem değişiklikler hem de iptaller bakımından benzeri aşamalı ceza tutarları kullanılmakla birlikte; bu cezalar, "Süper" sınıfına uygulanan cezalara göre çok daha düşük düzeydedir. Değişiklik ve iptal politikaları katı bir şekilde uygulanmaktadır.

Charter faaliyetlerinde; uçuşların gerçekleştirilmesinden altı ay ile bir yıl arası bir süre öncesinde, doğrudan tur operatörleri ile sözleşme yapılmaktadır. Pek çok durumda, tur

operatörlerine uygulanan charter ücretler, sözleşme tarihi ile uçuş tarihi arasında kalan süre zarfında yakıt fiyatlarında ortaya çıkan değişiklikleri ve avro-ABD doları kurundaki değişiklikleri yansıtacak şekilde ayarlamaya tabi tutulabilmektedir. Tur operatörlerinden elde edilen charter gelirleri; yolculara dair vergileri, güvenlik ücretlerini ve diğer yolcu giderlerini kapsamakta iken, yer hizmetlerinden kaynaklanan giderleri ise Pegasus üstlenmektedir. Uçuşlar bir bütün olarak tur operatörlerine satılmakta ve koltuk başına garantili bir fiyat bazında sözleşme yapılmaktadır. Tur operatörünün az koltuk satması durumunda tur operatörü bu zararı üstlenmektedir. Split charter uçuşlarda ise, tur operatörleri, kendilerine tahsis edilen toplam koltuk sayısının doldurulmasındaki eksikliklerden sorumlu iken, uçağın toplam koltuk kapasitesinin tur operatörlerine tahsis edilememesinden doğan riski Pegasus üstlenmektedir. Standart charter uçuşlarını kullanan tur operatörleri, bazı durumlarda satılmayan koltukları Pegasus'a iade etme opsiyonuna sahiptir ve böyle bir iadenin yapılması halinde Pegasus iade edilen koltukları diğer bir tur operatörüne tahsis edebilmektedir.

Gelir Yönetimi

Mart 2012'de eski gelir yönetimi sisteminin yerine uygulamaya sokulan yeni gelir yönetimi sistemi, yolcu koltuklarından elde edilen satış gelirlerini optimize ederken, aynı hatlarda faaliyet gösteren rakiplere göre ortalamada daha düşük fiyatlar sunmaya da imkan sağlamaktadır. Gelir yönetimi sistemi, diğer hususların yanı sıra, çeşitli ülkelerde ve destinasyonlardaki tatil sezonları ile okul yarıyıl tatillerini ve ayrıca rakiplerin uyguladığı fiyatları dikkate alan çeşitli ilave algoritmalar içermektedir. Örneğin bir seferin doluluk oranı ile kalkışa kadar olan gün sayısına bağlı olarak farklı bilet fiyatı grupları için uygulanacak kuralların tanımlanmasına imkan sağlamakta ve bunlar daha sonra hattın geçmiş performansına bağlı olarak sefere uygulanabilmektedir. Gelirleri azamiye çıkarmak üzere, hat bazındaki performansı analiz etmek için tarihsel veriler ve istatistiksel öngörü modelleri kullanılmaktadır. Tüm bunlara ek olarak bu gelir yönetimi işlemi, hat ve zamanlama planlaması ile satış ve dağıtım yöntemlerinin de belirlenmesine olanak sağlamaktadır.

Gelir yönetimi uygulamalarının yalnızca piyasadaki değişimlere hızlı cevap vermeyi değil, aynı zamanda talep ve fiyatlandırmaya yönelik piyasadaki değişimleri de öngörmeyi sağladığı düşünülmektedir. Gelir yönetimi sistemi, örneğin, promosyon önerilecek zamanları ve hatları belirlemeye yardımcı olmaktadır. Gelir yönetimi sisteminin diğer şekillerde satılmayacağına işaret ettiği koltuklar için daha düşük fiyatlar teklif etmek suretiyle ilave gelir elde edilmekte ve müşteri talebi artırılmaktadır. Gelir yönetimi sistemi, diğer hususların yanı sıra, günlük bazda gelirleri takip eden gelir yönetimi takımına yardımcı olmak üzere, hat bazında işletme metrikleri seviyesine kadar ayrıntı içerecek şekilde günlük bir gelir tablosu üretebilen ve her bir uçuştan elde edilen gelirleri artırmayı amaçlayan finansal raporlama sistemlerince de desteklenmektedir.

Her hat için her fiyat seviyesinde sunulan koltuk adedi, kesintisiz bir analiz ve öngörü işlemi ile belirlenmektedir. Satış geçmişi, mevsimsellik, rekabet ve mevcut satış trendlerinin etkileri, talebin öngörülmesinde kullanılmaktadır. Mevcut bilet fiyatları ve ayrıca trafik hacimlerini etkileyecek olan destinasyonlarda yaklaşmakta olan etkinliklere ilişkin bilgiler de öngörü modeline eklenmek suretiyle spesifik hatlara yönelik bilet fiyatları için optimal koltuk tahsis rakamları belirlenmektedir. Ayrıca ödeme yapılmadığında koltuk rezervasyonlarının kabul edilmemesi ve koltuk ayırıldığında müşterilerin ödeme yapmasının gerekli kılınması şeklindeki uygulama da gelir yönetiminin etkinliğinin artmasına yardımcı olmaktadır. Rezervasyondan belirli bir süre önce belirli bir fiyatı rezerve etmek üzere bir yolcunun bir ücreti ödemesi şeklindeki opsiyonlu satış hizmeti de gelir yönetiminin etkinliğinin

artırılmasında katkıda bulunmuştur. Ortalama bilet fiyatlarına karşılık doluluk oranlarında meydana gelen etkileri dengelemek adına, mümkün olan en iyi arz edilen koltuk-kilometre başına gelir oranını sağlayacak bir stratejiye ulaşmak üzere, hizmet verilen pazarların karakteristiklerine bağlı olarak ücretleri ve doluluk oranları faktörlerini dikkate alan yaklaşımların bir kombinasyonu kullanılmaktadır.

Satış ve Dağıtım

Genel bilgiler

Pegasus ile yapılan bütün seyahatler için elektronik biletler kullanmak suretiyle; biletlerin yazdırılması, postalanması ve değiştirilmesi ve ayrıca çalıntı ve/veya kayıp biletlerin yeniden düzenlenmesinden doğan maliyetlerin önüne geçilmektedir. Müşteriler, Pegasus uçuşları için flygps.com internet sitesinden (mobil site dahil), seyahat acentelerinden, çağrı merkezinden ve havaalanı satış ofislerinden bilet satın alabilmektedirler. Ayrıca Amadeus gibi GDS'ler aracılığıyla uluslararası dağıtım ağı da aktif bir şekilde geliştirilmektedir. Bu GDS'ler, bilet satış hacmi açısından Pegasus'un üçüncü büyük dağıtım kanalıdır.

Belirtilen dönemler için bilet satış hacimlerinin bu kanallar arasındaki dağılımı, aşağıdaki tabloda gösterilmektedir.

	Satılan Biletlerin Yüzdesi ⁽¹⁾					
	31.12.2012		31.12.2011		31.12.2010	
	Uluslar arası	Yurtiçi	Uluslar arası	Yurtiçi	Uluslar arası	Yurtiçi
İnternet sitesi ⁽²⁾	32,5	47,3	31,5	45,5	30,8	45,5
Seyahat acenteleri	52,9	45,8	55,0	45,8	63,2	46,6
GDS'ler ⁽³⁾	12,7	1,3	10,2	1,5	1,7	0,3
Çağrı merkezi	0,9	3,1	2,0	5,2	2,7	6,3
Diğer	1,0	2,5	1,3	1,9	1,5	1,3

(1) (Split charter dahil) tarifeli uçuşlar

(2) Mobil site satışları dahil

(3) GDS yoluyla rezervasyon yapan online acenteler de dahil olmak üzere seyahat acenteler dahil

Şirket, yapılan bilet alımlarının hacmine bağlı olarak teşvikler sunarak ve ayrıca uluslararası rotaların tamamında ve ana yurtiçi iş seyahatinin yoğun olarak yapıldığı rotalardan olan İzmir ve Ankara'ya yapılan uçuşlar için esnek rezervasyon ve iptal politikaları ile birlikte sabit bilet fiyatları sunmak suretiyle kurumsal müşterilerin sayısının artırılmasının yollarını aramaktadır. Kurumsal gelirleri artırmak üzere; koltuk seçme, uçuş içi yiyecek ve içecek ile fazla bagaj hizmeti gibi ilave ürünleri bir araya getiren ürünler de 2011 yılından beri internet sitesi aracılığıyla kurumsal müşterilere sunulmaktadır. Bu İzahname'nin tarihi itibarıyla, acentelerin yanı sıra aynı zamanda kurumsal müşterilerden de sorumlu üç satış temsilcisi istihdam edilmektedir. Bu temsilciler, diğer faaliyetlerinin yanı sıra, kurumsal müşterileri ve bu müşterilere hizmet veren seyahat acentelerini ziyaret etmek suretiyle kurumsal müşteri portföyünü büyütme çalışmaktadırlar. Bu İzahname'nin tarihi itibarıyla, Türkiye'de yaklaşık 25 büyük şirket ile imzalanmış doğrudan satış anlaşması bulunmaktadır.

Müşteriler; Pegasus biletlerinin yanında, uçuş kodu paylaşımı anlaşmalarına istinaden uçuş kodu paylaşımı partnerlerinin biletlerini de satın alabilmektedirler.

Flypgs.com İnternet Sitesi

Flypgs.com isimli internet sitesi, düşük maliyetli taşıyıcı olarak faaliyetlere yeniden başlanan 2005 yılında uygulamaya alınmıştır. Müşterilerin, Pegasus'un kullandığı dağıtım opsiyonları arasından tercihte bulunma imkanına sahip olmalarına karşın, Şirket'in stratejisi hem dağıtım hem de satış açısından, öncelikli olarak kendi internet sitesi üzerinden satış yapmaktır. Uçuşlara ilave olarak; koltuk seçme, extra kg. (fazla bagaj), "fiyat sabitleme" (bir ücret karşılığında rezervasyondan belirli bir süre önce bir bileti rezerve etme hakkı), SMS hizmetleri, uçuş içi ikram ve gümrüksüz alışveriş de dahil olmak üzere düşük maliyetli modeli destekleyen yan gelirler elde edilmesini sağlayan ek hizmetlerin tanıtımı da internet sitesi aracılığıyla gerçekleştirilmektedir (bkz. 3.4.1. "Yan Gelirler"). Ayrıca araç kiralama hizmeti, seyahat sigortası ve otel rezervasyonları gibi seyahatle ilgili ürünler de online olarak sunulmaktadır. Bu İzahname tarihi itibarıyla, sigorta sektörünün denetleyicisi olan Hazine'nin talebi doğrultusunda seyahat sigortası satış platformunu güncelleme sürecinde olan Şirket, geçici olarak internet sitesi üzerinden seyahat sigortası satışlarını durdurmuştur; ancak 2013 yaz dönemi itibarıyla internet sitesi üzerinden seyahat sigortası satışlarına devam etmeyi planlamaktadır. Şirket'in amacı, bütün bilet satışları içinde online bilet satışlarının yüzdesini artırmaya devam etmektir. Online rezervasyonlardaki artışı desteklemek üzere, 2010 yılında mobil cihazlara uyarlanmış olan flypgs.com sitesinin yeni bir versiyonu uygulamaya girmiştir. Bu mobil site; bilet satın alma, yemek siparişi, koltuk seçme, online check-in ve seyahat sigortası hizmetlerinin satın alınmasına imkan sağlamaktadır. Ayrıca Pegasus Plus üyelik programı ve uçuş bilgileri de bu sitede sunulmaktadır.

Sağladığı maliyet tasarrufları ve müşterilerce kullanımının kolay olması sebebiyle en etkili dağıtım kanalı olan internet sitesinin kullanımı şirket tarafından teşvik edilmektedir. İnternet sitesinin ve mobil sitenin müşteriler tarafından kullanılmasını teşvik etmek üzere, aynı biletler için diğer satış kanalları aracılığıyla sunulandan daha düşük fiyatlar internet sitesi ve mobil site aracılığıyla müşterilere sunulmaktadır. Şirket, internet tabanlı dağıtıma odaklanarak bilet satışlarını ve sunulan hizmetleri kolaylaştırabilmekte ve daha geleneksel dağıtım kanallarıyla ilişkili giderleri azaltabilmektedir. İnternet dağıtım kanalının kullanımı, daha etkin bir maliyet yapısına sahip olmasının yanı sıra müşterilere daha yüksek bir güven telkin etmektedir. Mevcut durumda, müşteriler Türkçe'ye ilave olarak 8 farklı dilde hizmet sunan internet sitesi üzerinden neyi ne şekilde istediklerini ifade etmek konusunda daha iyi etkileşimde bulunabilmektedirler. İnternet sitesinin geliştirilmesi ve iyileştirilmesi için gerekli olan durumlarda, üçüncü taraf hizmet sağlayıcıları da kullanılmaktadır.

Seyahat Acenteleri

Müşteriler, biletlerini dolaylı olarak seyahat acenteleri kanalıyla da satın alabilmektedirler. Bu acenteler halen Türkiye'nin doğu ve kuzey bölgelerinde ve ayrıca Türkiye dışında yaşayan Türk kökenli yolcuların çok sayıda olduğu seçili bazı uluslararası pazarlarda ana dağıtım kanalı olmaya devam etmektedirler. Mevcut durumda, Türkiye'de yaklaşık 1.700 aktif acente, uluslararası ölçekte ise 1.300 acente Pegasus biletlerini satmaktadır. Ayrıca hem Türkiye'de hem de Türkiye'ye yönelik önemli turizm potansiyeli içeren pazarlarda faaliyet gösteren tur operatörleri ile yakın bir işbirliğine sahip olan Pegasus, ulaştıkları net satış hacmine bağlı olarak, özellikle etnik trafiğe hitap eden seyahat acentelerine teşvikler sunmaktadır.

Seyahat acenteleri, kendi kullanımlarına özel olarak geliştirilmiş olan flypgs.com arayüzüne bağlı online acente rezervasyon sistemini de kullanılmaktadır. Seyahat acenteleri aracılığıyla rezervasyon yaptıran misafirler, Pegasus'a standart bilet fiyatlarını ödemektedirler ve

uluslararası ve yurtiçi seyahat acenteleri, bilet giderlerine eklenmiş olan hizmet ücretlerini doğrudan müşterilerden tahsil etmektedirler. Pegasus'un rezervasyon sistemi Amadeus'a entegredir.

GDS'ler ve Online Seyahat Acenteleri

Ana satış kanalı olarak flypgs.com sitesini geliştirilmeye devam edilecek olmasına karşın, başta uluslararası uçuşlar olmak üzere sürdürülebilir büyümenin kilit unsurlarından biri dağıtım kanallarının çeşitlendirilmesidir. Bu nedenle uluslararası uçuşlar ve ayrıca Türkiye dışındaki pazarlarda yerleşik müşterilere satılan yurtiçi uçuşlar için GDS'lerin bir satış kanalı olarak kullanılmasına aktif olarak devam edilmektedir. Mevcut durumda yurtiçi uçuşların biletleri Türkiye'de GDS'ler aracılığıyla satılmamaktadır, ancak pek çok yerel seyahat acentesi Pegasus online acente rezervasyon sistemini kullanmaktadır. Pegasus, halihazırda GDS olarak Amadeus'u kullanmaktadır ve iki ilave GDS ile de bağlantı kurulması beklenmektedir. Bu iki yeni GDS'nin, özellikle hedef büyüme bölgelerinden biri olan Ortadoğu bölgesindeki dağıtım olanaklarını artıracak tahmin edilmektedir. Gelecekte manuel işlemlere duyulan ihtiyacı azaltarak rezervasyon sürecini daha etkin hale getirecek olan ilave GDS'lerin kullanımı yoluyla, tur operatörleri ile olan işbirliğinin daha da geliştirilmesi planlanmaktadır.

Ayrıca birtakım seçilmiş online seyahat acenteleri ve konsolidatörler (havayolu bilet fiyatlarını doğrudan havayolları ile müzakere eden ve bu biletleri iskontolu fiyatlar üzerinden yolculara satan bilet acenteleri) ile işbirliği yapılmaktadır. Bu seyahat acentelerinin ve konsolidatörlerin sahip olduğu geniş imkanlardan ve müşterilerce bilinirliklerinden yararlanılmasıyla, bu işbirliğinin uluslararası ölçekte marka bilinirliğinin artmasına katkıda bulunduğu düşünülmektedir. İşbirliğinde bulunulan acentelerden, bilet satış hacmi açısından en büyükleri Go Voyages (bu şirket aynı zamanda bir konsolidatör olarak faaliyet göstermektedir), Supersaver, Opodo, Edreams, Ebookers ve Expedia firmaları olmuştur. Online seyahat acentesi ortakların büyük bir kısmı rezervasyonlarını Amadeus aracılığıyla yaptırmaktadırlar, fakat Amadeus gibi bir GDS aracılığıyla yaptırılan rezervasyonlar ile mukayese edildiğinde doğrudan rezervasyonların daha etkin bir maliyet yapısına sahip olması nedeniyle doğrudan rezervasyona geçmeleri konusunda bu acentelerden bazıları ile müzakereler yürütülmektedir. Bunların yanında, müşterilerin Pegasus ile seyahat etmeye karar vermeleri durumunda bilet alımlarını tamamlamaları için müşterileri flypgs.com sitesine yönlendiren Ligo, Kayak, Swoodoo, Skyscanner ve FareCompare gibi fiyat karşılaştırma siteleri ile de işbirliği yapılmaktadır.

Çağrı Merkezi

Pegasus, 7 gün 24 saat faaliyet gösteren bir çağrı merkezi kullanmaktadır. Bu çağrı merkezi, Şirket'in yönetim kurulu başkanı Ali Sabancı'nın %28 hissesine sahip olduğu bir şirket olan CallPex Çağrı Merkezi ve Müşteri Hizmetleri Anonim Şirketi ("CallPex") tarafından işletilmektedir. Bu çağrı merkezleri İstanbul ve Yozgat'da faaliyette bulunmakta olup; Fransa, Almanya, İtalya, İsviçre ve Birleşik Krallık'taki müşterilerden alınan çağrılar otomatik olarak bu çağrı merkezine yönlendirilmektedir. Çağrı merkezi, interaktif sesli yanıtlama (IVR) sistemine sahiptir. Çağrı merkezi için yapılmış olan anlaşma kapsamında, CallPex, önceden belirlenmiş seviyedeki kesintisiz bir hizmet hacmini yöneteceğini garanti etmektedir.

Havaalanı Satış Ofisleri

Pegasus Türkiye içerisinde 28 havaalanında hizmet vermektedir. Bu havaalanlarının tamamında bilet satış ofisi bulunmakta olup, bilet satış ofislerinin İstanbul Sabiha Gökçen dahil 8 adedi Pegasus tarafından işletilmektedir. 31 Aralık 2012 itibarıyla, bilet Satış için toplam 48 personel istihdam edilmektedir. Bunun dışında kalan istasyonlarda bilet satış hizmeti yine Pegasus'a ait bilet satış ofislerinden, genel satış acenteleri ve temsil gözetim şirketleri üzerinden sağlanmaktadır.

Bunun dışında KKTC Lefkoşa'da yer alan Ercan Havaalanı'nda genel bir satış acentesi tarafından işletilen bir havaalanı satış ofisi bulunmaktadır.

Müşteri Programları

Pegasus Plus Sadakat Programı

Ekim 2011'de Pegasus Kart kredi kartı sistemine entegre edilmiş olan yeni sadakat programı olan Pegasus Plus programı uygulamaya girmiştir. Pegasus Plus programının, müşteri sadakati oluşturmak ve sürekli alımları teşvik etmek açısından önemli bir araç olduğu düşünülmektedir. Müşteriler, düşük maliyet modeline uygun olarak; online, SMS yoluyla veya satış ofislerinde Pegasus Plus üyeliği için başvuruda bulunabilmekte ve program hesaplarını online olarak yönetebilmektedirler. Fiziki Pegasus Plus üyelik kartları bulunmamaktadır, müşterilerin cep telefonu numaraları üyelik numaraları olarak kullanılmaktadır.

Uçuş milleri sunan diğer pek çok havayolunun uyguladığı sadakat programının aksine, programa katılan yolculara "uçuş puanları" sunulmaktadır. Bir Pegasus uçuşu için satın alınan her bilet ve fazla bagaj, yemek siparişi veya koltuk seçme hizmeti gibi satın alınan her bir hizmet için, müşteriler, bilet ve ilave hizmet bedelinin %2'sini uçuş puanı olarak kazanmaktadırlar. Halihazırda bir uçuş puanının değeri 1,00 TL'dir. Müşteriler, Pegasus uçuş biletlerini (vergi ve harçlar dahil olarak) ve ilave hizmetleri satın alırlarken uçuş puanlarını nakit gibi kullanabilmektedirler ve uçuş puanlarını kullanırlarken, yüksek sezonlarda dahi uçuşlardaki mevcut bütün koltuklardan yararlanabilmektedirler. Bu, müşterilerin millerini kullanırlarken sıklıkla sınırlı sayıda uçuştan ve koltuktan yararlanabildiği tipik havayolu sadakat programlarından farklıdır. Uçuş puanları ayrıca uçuş biletleriyle ilgili ücret ve vergileri ödemek için de kullanılabilir. Uçuş puanları, kazanıldıkları takvim yılından sonraki ikinci takvim yılının son gününe kadar geçerlidirler. İzahname tarihi itibarıyla, "Pegasus Plus" sadakat programının üye sayısı yaklaşık olarak 670.000 civarındadır.

Pegasus Plus Kart

2008 yılında, HSBC Bank A.Ş. ile işbirliği kapsamında Pegasus markasını taşıyan bir kredi kartı sunulmaya başlanmıştır. HSBC Bank A.Ş. ile işbirliğinin Mart 2013'te sona ermesi üzerine Şirket, 4 Nisan 2013'te ING Bank A.Ş. ("ING Türkiye") ile yeni bir işbirliği anlaşması imzalamıştır. Bu anlaşmaya göre ING Türkiye Pegasus markalı kredi kartı sistemini işleten ve finansmanını yürüten finans kuruluşu olmayı kabul etmiştir. Bu işbirliği içerisinde sunulacak kredi kartı Pegasus Plus sadakat programı ile entegre olup "Pegasus Plus Kart" olarak isimlendirilmiştir. Şirket'in ING Türkiye ile anlaşması, ING Türkiye'nin müşterilerine teslim edilecek ilk Pegasus Plus Kartı ile yürürlüğe girecek ve ilk aşamada 3 yıl boyunca yürürlükte kalacaktır. ING Türkiye müşterilerinden Pegasus Plus Kart başvurusu

kabul edilenler, daha önce üye olmadıkları takdirde Pegasus Plus sadakat programının da üyesi haline gelecekler ve alışverişlerinde Pegasus Plus Kartı kullanmaları halinde alışveriş tutarının %1'i oranında uçuş puanı kazanacaklardır. Bu uçuş puanlarının maliyeti ING Türkiye tarafından karşılanacaktır. Ayrıca Pegasus Plus sadakat programı çerçevesinde, Pegasus Plus Kart ile Pegasus uçuşlarına ilişkin olarak satın alınacak her bir bilet ve ek hizmet için, kart sahibi ilgili bilet ve ek hizmet ücretinin %2'si kadar ilave uçuş puanı kazanacaktır ve bu tutar Pegasus tarafından karşılanacaktır.

Pazarlama

Pegasus'un pazarlama stratejisi, Şirket'i, havayoluyla seyahati Türkiye'de daha kolay ve yolcular açısından daha ulaşılabilir hale getirmiş olan düşük maliyetli havayolu olarak konumlandırmayı amaçlamaktadır. Şirket'in amacı; bir yandan düşük fiyatlar, zamanında kalkış performansı, yeni uçak filosu ve büyüyen uluslararası uçuş ağı gibi temel özellikleri içeren marka bilinirliğini artırırken; diğer yandan da Şirket'in konumlandırılmasıyla ilgili genel algıyı pekiştirmek ve uçuş ağını genişletmektir. Yurtdışı hatlarda Şirket, markanın bilinirliğini ve hizmet verilen destinasyonların bilinirliğini artırmayı amaçlamaktadır. Şirket pazarlama stratejisini uygulayarak; marka bilinirliğini artırmayı, uçuşların doluluk oranlarındaki artışı desteklemeyi, toplam satış hacmi içinde online satışların sahip olduğu payı artırmayı ve müşterileri, sunulan yan hizmetleri denemeye teşvik etmeyi hedeflemektedir.

Pazarlama stratejisi, temel olarak; turizm amaçlı yolcular, iş amaçlı seyahat edenler, yurtdışında yaşayan Türk nüfusu ve aile-akraba ziyareti amaçlı seyahat eden yolcular segmentlerine yönelik hedefli bir yaklaşımla oluşturulmaktadır. Pazarlama stratejisinin geliştirilmesi sürecinde, bağımsız kuruluşlarca yapılan analiz ve araştırma çalışmalarından yararlanılmakta; faaliyette bulunulan değişken piyasayı, rakiplerin dinamiklerini ve müşteri ihtiyaçlarını anlamak üzere tüketici ve piyasa araştırmaları gerçekleştirilmektedir. Pazarlama stratejisi ve iletişim programları oluşturulurken, bu çalışmalardan da faydalanılmaktadır. Bu çalışmalara bağlı olarak, hem kitle iletişimi hem de doğrudan iletişim yoluyla Pegasus'u, düşük fiyatlı ve genç filosuyla zamanında kalkış performansına sahip Türk havayolu olarak konumlandıran bir pazarlama stratejisi geliştirilmiştir.

Pegasus, müşterilere ulaşmak üzere markayı ve hizmetleri hem çevrimiçi hem de çevrimdışı iletişim kanalları üzerinden pazarlamaktadır. Pazarlama çalışmalarının önemli bir parçası olarak, talebi artırmak ve internet sitesinin ziyaret edilmesini teşvik etmek üzere haftalık bazda düzenli promosyon bilet kampanyaları düzenlenmektedir. Hem hatlara hem de tarihlere özel indirimler içeren bu promosyonların, doluluk oranı ve önceden bilet satış oranlarının artırılması ve yeni hatların bilinirliği ile müşterilerin algısındaki dinamik bir düşük maliyetli taşıyıcı imajının pekiştirilmesi açısından önemli bir araç olduğu düşünülmektedir. Bu kampanyalara ileride de devam edilmesi hedeflenmektedir.

Online satışların toplam satış hacmi içindeki payının artırılması şeklindeki stratejiye uygun olarak, flypgs.com internet sitesinin bilinirliğinin ve kullanım trafiğinin artırılması amaçlanmaktadır. Flypgs.com internet sitesinin bilinirliğini artırmak üzere reklamının yapılmasına ilave olarak; bu internet sitesine yönelik trafiğin teşvik edilmesinde, elektronik posta ile pazarlama ve dijital pazarlama çalışmaları önemli bir rol oynamaktadır. Ayrıca hem çevrimiçi hem de çevrimdışı medya kanalları aracılığıyla yeni hatların reklamları yapılmaktadır. Yolcuların sadakatini ve sürekli alımlarını artırmak için Pegasus Plus sadakat programı kullanılmaktadır. Program, kitle iletişim kanalları ve hedefli iletişimler vasıtasıyla doğrudan Pegasus yolcularına pazarlanmaktadır. Pegasus Plus programının üye sayısını ve

yapılan sürekli alımları artırmak üzere üye kayıt ve sürekli alım promosyonları düzenli olarak gerçekleştirilmektedir.

Yenilikçi pazarlama, reklam ve marka konumlandırma çalışmaları, 2010 yılında Superbrands Ltd. tarafından Pegasus'un Türkiye'deki 10 "Süper Marka"dan biri olarak seçilmesi ve 2012 yılında İnteraktif Pazarlama Zirvesi'nde verilen GIA Ödülleri kapsamında "Dijital Mecrada Yatırımlarıyla Öne Çıkan Marka" ödülünü kazanması da dahil olmak üzere birkaç ödülün alınması ile sonuçlanmıştır.

31 Aralık 2012, 2011 ve 2010 tarihlerinde sona eren yıllarda, toplam gelirin sırasıyla yaklaşık %2,1, %2,3 ve %2,1'lik kısımları reklam faaliyetleri için kullanılmıştır.

Bakım

Uçaklara yapılan bakım çalışmaları iki genel kategoriye ayrılabilir: Hat bakımı ve üs bakım. Hat bakımı; uçuş öncesi ve günlük kontroller ("A" sınıfı kontroller) ile teşhis ve rutin dışı kusur düzeltme çalışmaları da dahil olmak üzere uçaklara yönelik rutin, planlı bakım kontrollerden oluşmaktadır. Üs bakım çalışmaları ise bakımı hemen tamamlayamayacak mahiyette olan uçaklara yönelik daha karmaşık incelemeler, bakım çalışmaları ve onarımları ("C" ve "D" sınıfı kontroller) içermektedir. Hat bakım kontrolleri genellikle deneyimli Pegasus teknisyenleri tarafından gerçekleştirilmektedir. Pegasus; İstanbul Sabiha Gökçen, Antalya, İzmir Adnan Menderes, Kayseri, Trabzon ve Kuzey Kıbrıs'taki Ercan havaalanlarında hat bakım istasyonlarına sahiptir. Yaz sezonunda Dalaman, Bodrum ve Brüksel havaalanlarında sezonluk hat bakım istasyonları açılmaktadır. İstanbul Sabiha Gökçen, Antalya, İzmir Adnan Menderes, Ercan, Dalaman ve Bodrum havaalanlarında "A" sınıfı kontroller gerçekleştirilmektedir. Şirket, sürdürülen bakım faaliyetlerinin uluslararası standartlara uygun yürütüldüğünü düşünmektedir.

31 Aralık 2012 itibarıyla, 37 lisans diplomalı mühendis, 176 lisanslı teknisyen, 42 yeterlilik belgesi bulunmayan çalışan, lojistik ve bakım hizmetleri veren 25 çalışan ve diğer hizmetleri veren 23 çalışan olmak üzere toplam 303 bakım profesyoneli istihdam edilmektedir. Boeing 737 tipi uçakların bakım çalışmaları, Boeing firması tarafından hazırlanmış ve Türk ve uluslararası havacılık makamları tarafından onaylanmış ve tasdik edilmiş olan bakım planlarına uygun olarak yürütülmektedir.

Pegasus, bir SHY 145 / JAR-145 bakım organizasyonu sertifikasına ve Boeing 737-300/400/500/800 ve Airbus A319/320 uçak modelleri için "A" sınıfı kontrollere kadar olan hat bakım hizmetlerini vermek üzere SHGM tarafından verilmiş olan lisansa sahiptir. Şirket'e ait hat bakım istasyonunun bulunmadığı havaalanlarında; uçuş öncesi servis, sorun giderme ve kusur düzeltme hizmetleri ya Pegasus tarafından ya da EASA 145 veya SHGM tarafından onaylanmış diğer bir bakım organizasyonu tarafından verilmektedir. Pek çok hat istasyonunda, yapılan rutin dışı kusur düzeltme çalışmalarına yönelik olarak çağrı üzerine verilen temel bakım hizmeti sözleşmeleri bulunmaktadır.

Üs bakım kontrolleri; uçağın yaptığı sefer sayısına, uçuğu toplam saat sayısına ve ayrıca takvim günlerine bağlı olarak, uçağın manuelinde tanımlı olan planlı önemli genel bakım çalışmalarının ardından gerçekleştirilmektedir. Halen "C" sınıfı üs bakım kontrolleri ve uçak motoru, tali güç ünitesi ve iniş takımı (kanat harici) bakım hizmetleri için sertifikalı bağımsız hizmet sağlayıcıları ile yapılmış anlaşmalar bulunmaktadır. Son beş yıl zarfında bu kontrollerin büyük bir kısmı, 31 Aralık 2014 tarihinde sona erecek olan bir çerçeve sözleşme

kapsamında THY Teknik firması tarafından verilmiştir. Türk Havayolları'nın %100 iştiraki olan THY Teknik firması, bakım hizmetlerinin verilmesi konusunda EASA 145, FAA ve SHY 145/JAR145 tarafından sertifikalı olan Türkiye'nin lider uçak bakım, onarım ve genel bakım hizmetleri şirketidir. Uzun vadede Pegasus, bu üs kontrol hizmetlerini gerçekleştirme kapasitesine sahip olacak şekilde kendi bakım merkezini kurmayı düşünmektedir.

Üs bakım kapsamındaki yapısal incelemeler ve bakım ve onarım çalışmaları ("D" sınıfı kontroller), Boeing 737-800NG tipi uçaklarda tipik olarak, 8, 10 veya 12 yaşına geldiklerinde gerçekleştirilmektedir. Bu İzahname'nin tarihi itibarıyla sahip olunan Boeing 737-800NG tipi uçakların genç olması dolayısıyla uçaklar için herhangi bir "D" sınıfı kontrol programı oluşturulmamıştır. Zamanı geldiğinde bu "D" sınıfı kontrollerin gerçekleştirilmesi için bir üçüncü taraf hizmet sağlayıcı ile anlaşma yapılması beklenmektedir.

Seçili belli başlı Boeing 737-800NG sınıfı uçak parçaları için THY Teknik firması ile Şubat 2011'de "power-by-hour" sözleşmesi olarak da bilinen yedek parça destek sözleşmesi imzalanmıştır. Bu sözleşme ile, 2020 yılı sonuna kadar belli başlı yedek parçalar için sabit bir yedek parça bakım maliyeti elde edilmiştir. Bu düzenlemenin, sözleşmenin süresi boyunca, ilgili yedek parçaların bizzat temin edilmesine göre bir maliyet tasarrufu sağlayacağı tahmin edilmektedir. Bu düzenlemeden elde edilmesi beklenen parasal avantajın yanı sıra, THY Teknik firmasının sahip olduğu lojistik imkanları kullanmanın da belirli lojistik avantajlar getirmesiyle bakım sürelerinin kısılacağı ve buna ilave olarak, bu yeni sözleşme sayesinde yedek parça tedarik sürelerinin kısılacağı düşünülmektedir. THY Teknik, yedek parça destek sözleşmesi çerçevesinde Pegasus için bir yedek parça stoku oluşturacak olup; sözleşme kapsamında yer alan, buna karşın Pegasus stoklarında da bulunan yedek parça stokunun ise satılması planlanmaktadır. Bu İzahname'nin tarihi itibarıyla, motor bakımları dışında, Airbus firmasından sipariş edilen Airbus A320neo ve A321neo tipi uçakların yedek parça bakımlarına ilişkin herhangi bir sonuçlandırılmış plan henüz bulunmamaktadır.

Pegasus, uçaklardaki motorları sökme ve yenilerini takma imkanına sahiptir. Gerekli motor onarım ve revizyon çalışmalarının icrası için KLM N.V., Lufthansa Technik AG, Snecma SA, THY Teknik ve Pratt & Whitney Corporation'ın Türkiye'deki motor merkezleriyle yapılmış anlaşmalar bulunmaktadır. Mevcut durumda Pegasus'a ait yedek motor bulunmamaktadır. Bu nedenle plansız motor sökme çalışmaları gerekmesi durumunda yeni bir motorun tahmini bekleme süresi 4 ile 5 gün arasındadır. Şirket, planlı motor bakımı çalışmaları kapsamında, bakım çalışmasından önce bir motor kiralamak suretiyle hizmet kesintisine neden olmaksızın, gerekli seviyede değiştirme çalışmalarını gerçekleştirebilmektedir. Kiralık bütün motorlar için günlük, saatlik ve yinelemeli ücretler ödenmektedir. Bu motorların kiralanma süresi, Sabiha Gökçen Havaalanı'ndaki merkez üs ile motor atölyesi arasında yapılacak nakliye için gereken süreye bağlı olarak 60 ila 90 gün arasında değişmektedir. Airbus firmasından sipariş edilen yeni A320neo ve A321neo tipi uçakların motor bakımlarının dış kaynak yoluyla temin edilmesi planlanmaktadır.

İzAir firması hat bakım hizmetlerini veya üs bakım hizmetlerini sunma lisansına sahip değildir. SHGM'nin onayına bağlı olarak, İzAir'in bakım gereksinimleri için İzAir'e bakım destek ve gözetim hizmetleri Pegasus tarafından verilmektedir. İzAir; uçuş öncesi kontroller, günlük kontroller, haftalık kontroller ve "A" sınıfı hat bakım kontrol hizmetleri de dahil olmak üzere ihtiyaç duyduğu teknik bakım hizmetlerini ayrıca Pegasus'tan temin etmektedir.

Emniyet ve Güvenlik

Emniyet

Pegasus'un faaliyetlerine başladığı 1990 yılından beri emniyet ve güvenlik en önemli öncelikler olmuştur. Şirket'in çok kapsamlı bir güvenlik yönetim sistemi bulunmaktadır ve uçaklar mutlaka imalatçının spesifikasyonlarına ve geçerli emniyet mevzuatlarına uygun durumda tutulmakta ve rutin hat bakım çalışmaları her gün gerçekleştirilmektedir. Pegasus pilotları yüksek bir deneyime sahiptirler ve Pegasus tarafından düzenlenen ve emniyet ve güvenlik konularındaki en son gelişmeleri kapsayan kesintisiz eğitim kursları, kapsamlı uçuş simülasyonu eğitimleri ve seminerlere katılmaktadırlar. Şirket'in operasyonlarını emniyetli bir şekilde sağlama kararlılığı ayrıca; emniyet ekipmanlarına yapılan yatırımlar, emniyet sorunlarına yönelik dahili bir gizli raporlama sisteminin oluşturulması, verilerin analiz amaçlı olarak toplanması ve emniyet standartlarına ilişkin prosedür ve konuların gözden geçirilmesi çalışmalarında da kendisini ortaya koymaktadır. Emniyet stratejisi kapsamında ayrıca SIM-Industries kuruluşu ile oluşturulan bir ortak girişim vasıtasıyla İstanbul'da bir Boeing 737-800NG uçuş simülatörü kurulmuştur. Ocak 2011'de faaliyet giren bu uçuş simülatörü merkezi, kokpit mürettebatının eğitim ihtiyaçlarına hizmet vermektedir. Airbus Siparişi kapsamında; Airbus, Pegasus uçuş eğitim merkezine bir uçuş simülatörü kuracak ve ayrıca Airbus A320neo ve Airbus A321neo tipi uçakların uçuş, mürettebat ve bakım eğitimlerine destek verecektir.

Pilotlara ve kabin mürettebatına yönelik eğitim programlarının tamamı SHGM tarafından onaylı olup, bu kurum hem operasyon kontrol standartlarının hem de uçuş mürettebatı eğitim standartlarının Türk yasalarına uygun olup olmadığını düzenli olarak denetlemektedir. Kapsamlı ve belgelendirilmiş bir emniyet yönetimi sistemine sahip olan Pegasus, olası kazaların önlenmesine yönelik eğitimler sunmaktadır. Bu sistem, çalışanların, emniyet standartlarının sağlanması ve mevcut tehlike ve kazaların tespit ve rapor edilmesine ilişkin sorumluluklarını anlamalarını sağlamaktadır. Güçlü bir raporlama kültürü bulunan Şirket; uçuş mürettebatını, emniyetle ilgili konuları ya doğrudan yönetime ya da dolaylı bir yöntemle, uçuş mürettebatının uçuş operasyonları sırasında ortaya çıkan ve standart raporlama kanalları vasıtasıyla bildirmeyi istemedikleri olayları, hataları veya çelişkileri doğrudan kıdemli yönetime bildirmelerine imkan sağlayan gizli raporlama sistemi vasıtasıyla rapor etmeye teşvik etmektedir. Bu gizli raporlama sistemi, günlük operasyonlar sırasında uçuş mürettebatının karşılaşılabileceği problemlere yönelik yönetim farkındalığını artıracak şekilde tasarlanmıştır.

Bütün raporlama sistemleri aracılığıyla iletilen bilgiler; operasyonel risk değerlendirmeleri yapmak, tespit edilmiş tehlikeleri yönetmek, faaliyet prosedürlerini değiştirmek ve uçuş operasyonu standartlarını iyileştirmek amacıyla kullanılmaktadır. Ayrıca çalışanlara yönelik online emniyet tanıtımları ve anketleri düzenlenmektedir. Operasyonlara ve tesislere yönelik emniyet anketleri, Şirket genelindeki emniyet seviyeleri ve etkinlikleri ile ilgili bilgileri yönetimin bilgisine sunulmaktadır. Pegasus ayrıca; emniyet, kalite ve risk analizleri, tehlike tanımlamaları, vaka/olay raporlamaları, analiz ve tahkikatlar gibi bütün kalite ve havacılıkla ilgili emniyet unsurlarını içermekte olan AQD'yi (Havacılık Kalite Veritabanı) kullanmaktadır. Ayrıca dahili bir emniyet takımı bulunmaktadır. Uçuş emniyeti müdürü tarafından yönetilen bu ekip, uçuş emniyeti personelinden ve operasyon departmanında görev yapan danışmanlardan oluşmaktadır. Bu ekip, diğer konuların yanı sıra, emniyet etütlerine ve emniyet trendi analizlerine katılmaktan, görev yaptıkları departmanlarda yürütülen tehlike

tanımlaması çalışmalarını denetlemekten ve vaka ile kaza incelemelerine katılmaktan sorumludurlar.

Güvenlik yönetiminin bir parçası olarak, stratejik güvenlik operasyonlarını denetleyen ve teknik, yer hizmetleri ile kalite ve uçuş operasyonlarını da içeren her bir faaliyet alanının en üst seviyeli yöneticisinden oluşan Şirket içi bir güvenlik teftiş kurulu kurulmuştur. Bu güvenlik teftiş kurulunun amacı, her bir faaliyet alanına, o alanda hedeflenen güvenlik seviyesine ulaşılması için gereken tüm kaynakların sağlanmasıdır. Güvenlik teftiş kurulu; Şirket'in güvenlik performansının Şirket'in güvenlik hedef ve politikalarına uygunluğunu, Şirket'in güvenlik yönetimi uygulama planının etkinliğini, taşeron alınan hizmetlerdeki güvenlik denetimini, bu konulardaki düzeltici faaliyetlerin zamanlama performanslarını ve güvenlik yönetimi süreçlerinin etkinliğini takip etmektedir. Güvenlik teftiş kurulu ayda iki kez toplanmaktadır.

Şimdiye kadar Şirket, yolcuların veya çalışanların maruz kaldığı, büyük ölçekli yaralanmalara neden olmuş hiç bir vaka ile karşılaşmamıştır. Olağan iş gidişatı içinde uçaklarda küçük ölçekli vakalar yaşanmıştır. Bu vakaların sayısı ve türünün, Pegasus'un faaliyetlerine benzer faaliyetlerde bulunan havayolları açısından tipik olduğu düşünülmektedir.

Şirket operasyonlarının JAR-145, JAR-OPS 1 ve JAR-FCL standartlarına uygun olduğu, SHGM tarafından tasdik edilmiştir.

Güvenlik

İlgili havaalanı işletmecilerinin, Pegasus'un yurtiçi ve uluslararası havaalanlarında yolcularına ve bagajlarına yönelik güvenlik taramalarının yapılmasından sorumlu olmalarına karşın, potansiyel güvenlik ihlallerinin belirlenmesi ve ayrıca kurallara uymayan yolcuların ele alınması konularında Pegasus personeli de eğitilmektedir. Ayrıca belirli hava alanlarında pasaport kontrolü gibi tali kontroller de Şirket tarafından gerçekleştirilebilmektedir. Potansiyel çalışanların tamamı, işe alınmalarından önce bir güvenlik taramasından geçirilmekte ve bunun ardından ilgili havaalanlarına girmelerine izin verilmeden önce yerel kuruluşlar ve havaalanı polisi tarafından yapılan kontrollerden geçmektedirler. Tehlikeli madde farkındalığı ve diğer benzeri güvenlik konularında personele gerekli eğitimler verilmektedir. Şirket, SHGM ve Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün ilgili güvenlik düzenlemelerine tabidir.

Havaalanı Operasyonları

İzmir Adnan Menderes Havaalanı'nda yer hizmetleri vermek üzere bir "B Sınıfı" izin belgesi alan Pegasus, ayrıca dahili olarak yer hizmetlerini sunmak üzere SHGM tarafından verilmiş olan bir izne de sahiptir. Fakat hizmet verilen havaalanlarında yer ve yolcu hizmetleri sıklıkla dış kaynak yolu ile temin edilmektedir. Mevcut durumda, yalnızca İzmir Adnan Menderes Havaalanı'nda yolcu işlemleri, yük kontrol ve uçuş operasyonları Şirket tarafından yürütülmektedir. Sunulan yer hizmetleri arasında apron (bagaj işlemleri) ve yolcu hizmetleri (check-in ve uçağa alma hizmetleri), uçuş operasyonu koordinasyonu, uçak güvenlik ve uçuş içi ikram hizmetleri bulunmaktadır. Yolcuların ve bagajların güvenlik taramaları da dahil olmak üzere diğer havaalanı operasyonları ise asli olarak havaalanı makamlarının sorumluluğundadır. Sabiha Gökçen Havaalanı'ndaki yer ekipmanları ve hizmetleri ve yolcu hizmetleri için Pegasus, Çelebi Hava Servisi A.Ş. ("Çelebi") ile bir anlaşma yapmıştır. Bu anlaşma Kasım 2011 itibarıyla geçerli olup 31 Mayıs 2013 tarihinde sona erecektir. Fakat

verimlilik artırmaya yönelik girişimler çerçevesinde, 1 Haziran 2013 tarihinden itibaren Sabiha Gökçen Havaalanı'nda yolcu hizmetlerini Şirket kendisi vermeye başlayacaktır ve gelecekte Türkiye'deki diğer seçili havaalanlarında da aynı şekilde hareket etmeyi planlamaktadır. Bu yeni oluşuma bağlı olarak 1 Haziran 2013 tarihi itibarıyla geçerli olacak şekilde Çelebi ile yer ekipmanları ve hizmetlerini kapsayacak şekilde yeni bir anlaşma yapılmış bulunmaktadır. Sabiha Gökçen Havaalanı'ndaki terminal tesislerinin kullanımı için İSG ile bir anlaşma bulunmaktadır.

Pegasus; Sabiha Gökçen Havaalanı ve ayrıca Adana, Bodrum, Dalaman, Elazığ Hatay, İzmir, Malatya, Samsun, Sivas ve Van havaalanlarına inen veya bu havaalanlarından kalkan yolcular için ulaşım hizmetleri sunmak üzere sivil havacılık kurumundan yetki almıştır.

Diğer havayolları gibi Pegasus da hizmet verdiği havaalanlarında, iniş yaptığı ve tesislere erişimde bulunduğu her seferde geçerli olan havaalanı ücretlerini ödemek durumundadır. Havaalanlarının uyguladığı politikalara bağlı olarak bu ücretler, iniş ve park ücretlerini, yolcu hizmet ücretlerini ve güvenlik hizmetlerini içerebilmektedir. Düşük maliyet stratejisi kapsamında, mümkün olan hallerde belirli havaalanı ücretlerinde avantajlı koşullar için müzakere edilmekte ve diğer indirimlerden yararlanılmaya çalışılmaktadır.

Bilgi Teknolojileri

Bilgi Teknolojileri, Şirket'in alt yapısının vazgeçilmez unsurlarından biridir. Doğrudan giderleri düşürmesi, operasyonların ölçeklenebilmesine imkan sağlaması, verimliliği artırması ve operasyonlar için vazgeçilmez nitelikte olması dolayısıyla bilgi teknolojilerine yatırım yapılmaktadır. Pegasus'un sahip olduğu başlıca uygulamalar arasında; rezervasyon ve biletleme için kullanılan Crane PAX ve DCS Sistemi, Pegasus Plus programı için kullanılan Crane Loyalty, gelir yönetimi için kullanılan AirRM (Revenue Management Systems Inc. tarafından geliştirilmektedir), teknik bakım için kullanılan Wings, mali yönetim ve raporlama maksatları için kullanılan Logo Unity II, Crane RCA ve IBM Cognos TM1 (BI), ticari sefer planlama, slot mesajları ve operasyon kontrolü için kullanılan Crane SP, Crane Slot ve Crane FCC ve mürettebat kayıt ve takibi için kullanılan Crane Crew sistemi bulunmaktadır. Rezervasyon sistemi ise Amadeus sistemine entegredir.

Şirket, uygulama sistemlerini, İstanbul'da yerleşik veri merkezinde bulunan kendi donanımları üzerinde olmak üzere Şirket bünyesinde çalıştırmaktadır. İşletmenin planlarına uygun olarak Şirket, diğer faaliyetlerinin yanında, sahip olduğu BT olanaklarını sürekli olarak artırmayı amaçlamakta ve halihazırda teknik bakım sistemini güncelleme sürecinde bulunmaktadır. Amos uygulamasıyla çalışacak yeni sistemin 2014 yılı başında uygulamaya girmesi beklenmektedir.

Şirket, son üç yıl içerisinde bilgi teknolojileri anlamında önemli bir sorun yaşamamıştır. Yazılımlara ve sistemlere olan bağımlılığın ışığında, yeterli düzeyde yedek veri iletişimi sistemlerine sahip olan bir veri yedekleme merkezi ile birlikte afet kurtarma prosedürleri oluşturulmaktadır. Şirket, İzmir'de kendi tesis dışı afet kurtarma merkezini işletmektedir. Kritik görevlerdeki tüm sistemler, gerçek zamanlı olarak, geniş alan ağı üzerinden İzmir'deki veri merkezine transfer edilerek bir afet durumunda gerekli kurtarma çalışmalarının yapılmasına imkan sağlamaktadır.

Fikri Mülkiyet

Pegasus markasının Türk havayolu endüstrisinde yenilik ve değer ile eş anlamlı hale geldiği düşünülmektedir. Markayı korumak üzere, operasyon ve hizmetlerle ilgili diğer ticari markalara ilave olarak “Pegasus Airlines”, Pegasus resmi, “pgs” ve “flypgs.com” markaları da dahil olmak üzere ana ticari markalar Türk Patent Enstitüsü’ne tescil ettirilmiştir. İZAir firması ise “İZAir”, “İZmir Hava Yolları”, “İHY” ve “İZmir Airlines” markaları da dahil olmak üzere kendisine ait ana ticari markaları Türk Patent Enstitüsü’ne tescil ettirmiştir. Hem Pegasus hem de İZAir, bazı markalarını Türkiye dışındaki mercilerde de tescilletmiştir. “Flypgs” ticari markası, Madrid Anlaşması’na istinaden Haziran 2010’da Avrupa Birliği İç Piyasa Harmonizasyon Ofisi’ne tescil edilmiştir. “Pegasus flypgs.com Pegasus Airlines”, “Pegasus Kırgız Asian Airlines” ve “Pegasus Asian Airlines” markaları da Madrid Anlaşması’na istinaden çeşitli yargı bölgelerinde tescil ettirilmiştir. İZAir firması da “İZAir ve İZmir Havayolları” markalarını, Ticari Markaların Uluslararası Tesciline Dair Madrid Anlaşması’na istinaden çeşitli yargı bölgelerinde tescil ettirmiştir.

Sigorta

Sahip olunan sigorta teminatlarının, sektör uygulamasına ve ilgili mevzuat koşullarına uygun olduğu düşünülmektedir. Pegasus’un uçaklarını veya İZAir’in uçaklarını kapsayan üçüncü taraf mali mesuliyeti (yolcular, bagaj ve kargo mali mesuliyetini teminat altına almaktadır), savaş riski, uçak bütün riskler ve yedek parça bütün riskler sigortaları Aksigorta A.Ş. şirketinden temin edilmekte, bu riskler Ace Lloyd’s Syndicate 2488 (Ace Underwriting Agencies Limited tarafından yönetilmektedir) tarafından bütünüyle reasüre edilmektedirler. Ayrıca diğer işletme sigortaları Anadolu Sigorta A.Ş. firmasından temin edilmektedir. Mekanik arızalara bağlı iş durması, kar veya gelir kaybı ve dolaylı iş kayıpları gibi bazı işletme riskleri sigorta ettirilmemektedir.

3.4.2. Faaliyet gösterilen sektörler/pazarlar ve ortaklığın bu sektörlerdeki/pazarlardaki yeri ile avantaj ve dezavantajları hakkında bilgi:

Türk havayolu pazarı ile ilgili olarak aşağıda sunulan bilgiler yalnızca genel bilgi mahiyetindedir. Bu bilgiler, güvenilir olduğuna inanılan üçüncü taraf kaynaklardan temin edilmiş; fakat doğrulukları bağımsız olarak teyit edilmemiştir.

Sektöre Bakış

Türkiye’de sivil havacılık düzenlemeleri ve denetimi Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’nın yetkisi altındadır. Bakanlık, havacılık sektörünün geliştirilmesi adına yeni havaalanlarının inşası ve mevcut havaalanlarının modernizasyonunun tamamlanması, bölgesel havacılığın ve ekonomik bölge havaalanlarının geliştirilmesi, sivil havacılık projelerinin hayata geçirilmesi ve sivil havacılık alanında uluslararası aktivitelerde bulunulması gibi kapsamlı faaliyetlerde bulunmaktadır.

Ulaştırma Bakanlığı altında havacılık ile ilgili iki temel kurum Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (“SHGM”) ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi (“DHMI”)’dir.

SHGM Türk sivil havacılık sektörünün düzenleyici temel kurum olarak, hava taşıyıcılarına (özellikle güvenlik konusunda) lisans verilmesinden, uçak sertifikasyonundan, personele lisans ve eğitim verilmesinden, bakım, tamir, uçakların sefere elverişlilik sertifikalarının

düzenlenmesinden, uçak ve yer hizmetlerinin işletmesinden, kazaların soruşturulmasından ve ilgili taraflarla birlikte hava trafiği yönetimine ilişkin bütün kuralların / düzenlemelerin hazırlanmasından sorumludur.

DHMİ'nin görevi, havalimanlarını yönetmek ve işletmek ve bununla beraber yer hizmetleri ve hava trafiği kontrol hizmetlerini sunmaktır. DHMİ aynı zamanda hava navigasyon hizmetlerinin verilmesinden de sorumludur ve Türk hava sahasında bu hizmetlerin verilmesinden sorumlu tek kurumdur. DHMİ, 1994'den beri büyümeye hız vermek ve özel sektörün kaynağının sektöre girmesini teşvik için altı havaalanı terminalinin (İstanbul'daki Atatürk Uluslararası Havaalanı, Antalya Havaalanı, Ankara'daki Esenboğa Uluslararası Havaalanı, İzmir'deki Adnan Menderes Uluslararası Havaalanı, Dalaman Havaalanı, İstanbul'daki Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı) işletme haklarını özel şirketlere devretmişken, hava trafik operasyonlarını Devlet kontrolü altında tutmaya devam etmektedir.

Diğer pek çok ülkede olduğu üzere, sektörün hakim oyuncusu olan Türk Havayolları, borsaya kote bir şirket olmasına rağmen Devlet tarafından kontrol edilmektedir. Yurtiçi havacılık pazarı liberal bir pazar olup, havayollarının uçabileceği destinasyonlar bakımından herhangi bir kısıtlama bulunmamaktadır. Ancak, iç pazar ülkede yabancı şirketlerin iç hatlarda tarifeli uçuş yapmasına imkan vermeyen kabotaj kuralları yoluyla korunmaktadır. Ayrıca, bir havayolu tarifeli uçuş operasyonları yürütebilmesi için en az 5 uçağa sahip olmalıdır. Diğer ülkelerde olduğu gibi uluslararası hava trafiğinin tamamı; Türkiye ve diğer ülkelerle yapılan ikili anlaşmalara tabi bulunmaktadır. Bu ikili anlaşmalar genel olarak, belirli hatların işletmesi için havayolu ve havaalanları tespitine dair ve bu havayolları tarafına sunulan kapasiteye ve tarife anlaşmalarındaki prosedüre dair şartları içermektedir.

Türk sivil havacılık piyasası 2001'den itibaren yurtiçi uçuşlara yönelik bilet fiyatı onay süreci uygulamasının kaldırılması ile başlayan bir dizi değişiklik geçirmiştir. 2003 yılından önce sadece Türk Havayolları yurtiçi hatlarda tarifeli sefer düzenlerken, diğer charter havayolları ise sınırlı sayıda tarifeli olmayan sefer sunmaktaydı. 2003 yılında, bilet fiyatlarına eklenen KDV hariç bütün vergileri kaldırılması ile yurtiçi uçuşlarda rekabete imkan tanıyarak, özel havayolu şirketlerinin pazara girmesini engelleyen bariyerleri kaldırılmıştır. Bu değişiklikler Türk vatandaşları için uçmayı daha uygun fiyatlı hale getirerek, sektör büyümesinin önünü açmıştır.

2003 Yılından Beri Türk Havacılık Pazarındaki Büyüme

Türk havacılık pazarı, Türkiye'de havayolu ile seyahate yönelik talebi teşvik eden ve yeni oyuncuların pazara girmesine imkan sağlayan 2001 ve 2003 yılları arasında gerçekleşen değişikliklerin ardından önemli bir büyüme göstermiştir. Toplam yolcu sayısı %14,1 BYBO ile artmış olup, 2003'te 29,9 milyondan 2012 yılında 97,7 milyona çıkmıştır. Yurtiçi yolcu sayısı, %24,2 BYBO ile artmış olup, 2003'te 4,6 milyon olan yolcu sayısı 2012 yılında 32,3 milyona çıkmıştır. Yurtdışı yolcu sayısı ise %11,1 BYBO ile artmış olup, 2003'te 25,3 milyon olan yolcu sayısı 2012 yılında 65,4 milyona çıkmıştır.

Aşağıdaki tablo Türkiye'deki 2003 ve 2012 yılları arasında yıllık yolcu sayısı büyümesinin göstermektedir.

Yıl	Yurtiçi Yolcular	Büyüme %	Yurtdışı Yolcular	Büyüme %	Toplam	Büyüme %
2003	4,6	4,8	25,3	1,0	29,9	1,5
2004	7,2	58,1	30,6	21,0	37,8	26,6
2005	10,3	42,0	35,0	14,5	45,3	19,8
2006	14,4	40,2	32,9	-6,2	47,3	4,3
2007	16,0	11,0	38,4	16,6	54,3	14,9
2008	17,9	12,2	43,6	13,7	61,5	13,3
2009	20,6	15,1	44,3	1,5	64,9	5,5
2010	25,3	22,7	52,2	17,9	77,5	19,4
2011	29,1	15,2	59,4	13,7	88,5	14,2
2012 ⁽¹⁾	32,3	10,8	65,4	10,2	97,7	10,4

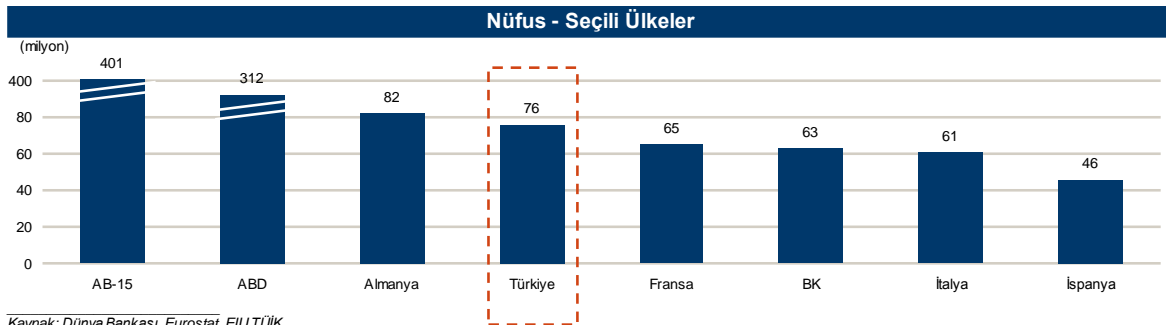
Kaynak: DHMI

1. Ön veriler

Yolcu sayısındaki bu güçlü artışı sağlayan diğer temel unsurlar arasında, uygun demografik yapısı, düşük penetrasyona sahip havacılık pazarı ve alternatif taşıma kanallarının rekabette zayıf kalması, bir turizm destinasyonu olarak Türkiye'nin artan cazibesi, ve havaalanı altyapısındaki önemli gelişmeler sayılabilir. İleriki dönemde, hem yurtiçi hem de yurtdışı görünüm havacılık sektörü için pozitif görülmektedir.

Makroekonomik ve Demografik Etmenler

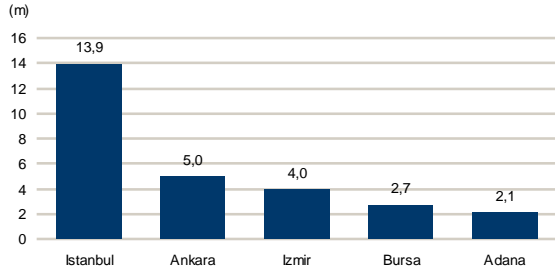
Türkiye geniş ve büyük nüfusa sahip bir ülkedir. Aralık 2012 itibarıyla Türkiye'nin toplam nüfusu yaklaşık 76 milyon seviyesindedir. TÜİK ve EIU verilerine göre Türkiye, nüfus bakımından Rusya ve Almanya'nın ardından Avrupa'nın üçüncü büyük ülkesidir. Türkiye'nin en büyük beş şehri İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa ve Adana şehirleri olup, bu şehirlerin toplam nüfusu 28 milyondur (TÜİK, 2012). Nüfusu 750,000'den daha yüksek olan 29 tane şehir vardır (TÜİK, 2012). Türkiye, büyük nüfusuna ilave olarak, yaş medyanı 30 yıl olan halen büyüyen genç bir nüfusu (yıllık yaklaşık %1) barındırmaktadır (EIU ve TÜİK, 2012).



Kaynak: Dünya Bankası, Eurostat, EIU, TÜİK.

Not: Türkiye ve ABD için 2012, Avrupa ülkeleri için ise 2011 verileri kullanılmıştır.

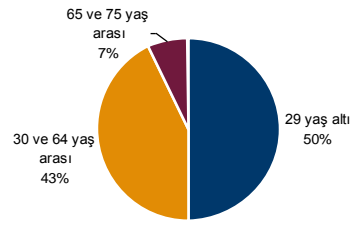
Türkiye'nin nüfusa göre en büyük 5 şehri



Kaynak: TÜİK, 2012

Türkiye'deki yaş dağılımı

(toplam nüfusun yüzdesi olarak)



Kaynak: TÜİK, 2012

Türkiye'nin ekonomik büyümesi geçtiğimiz 10 yıl zarfında, yapısal ve finansal reformlar ve politik istikrar ile desteklenmiştir. Türkiye, GSMH büyüklüğü açısından dünyanın 15. büyük ülkesi ve Avrupa'nın ise 7. büyük ülkesidir (Dünya Bankası, 2011).

Reel GSMH 2001 ile 2011 yılları arasında %5,4 BYBO ile artış göstermiş olup, kümülatif olarak yaklaşık %68,6 büyümüştür. Enflasyon (Tüketici Fiyat Endeksi) 2001 yıllarında %68,5 seviyesinden 2011 yılında %6,5 seviyesine düşmüş ve toplam borç/GSMH oranı ise 2001 yılındaki %77,9 seviyesinden önemli ölçüde azalarak 2011 yılında %39,3 olmuştur.

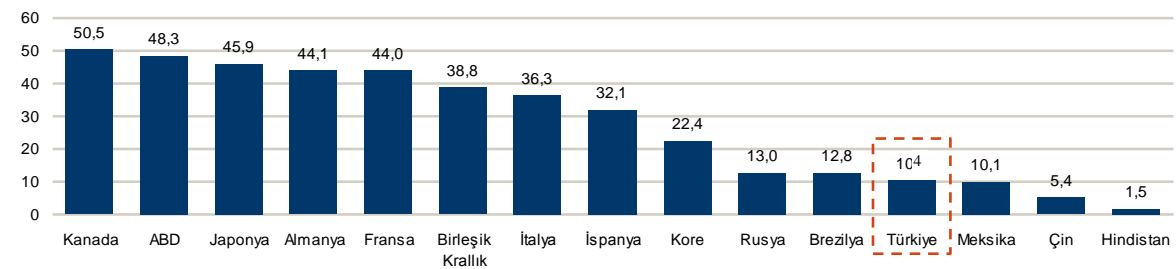
Yıl	Reel GSMH (mn TL)	% Değişim	Enflasyon	Borç/GSMH oranı
2001	68.309	(5,7)	0,0	77,9
2002	72.520	6,2	29,7	74,0
2003	76.338	5,3	18,4	67,7
2004	83.486	9,4	9,3	59,6
2005	90.500	8,4	7,7	52,7
2006	96.738	6,9	9,5	46,5
2007	101.255	4,7	8,4	39,3
2008	101.922	0,7	10,1	40,0
2009	97.003	(4,8)	6,5	46,1
2010	105.886	9,2	6,4	42,4
2011	115.175	8,8	6,5	39,3

Kaynak: TÜİK

Türkiye, kişi başı GSMH açısından, dünyanın en büyük 15 ülkesi arasında halen en düşük oranlardan birine sahiptir ve bu da Türkiye'nin ekonomik büyüme açısından önemli bir potansiyel taşıdığına işaret etmektedir.

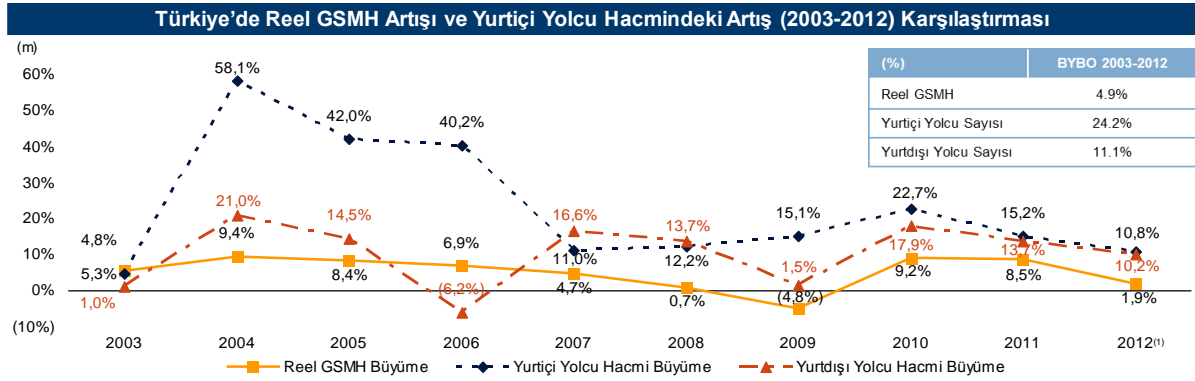
2011 Yılı Kişi Başı GSMH

(\$'000)



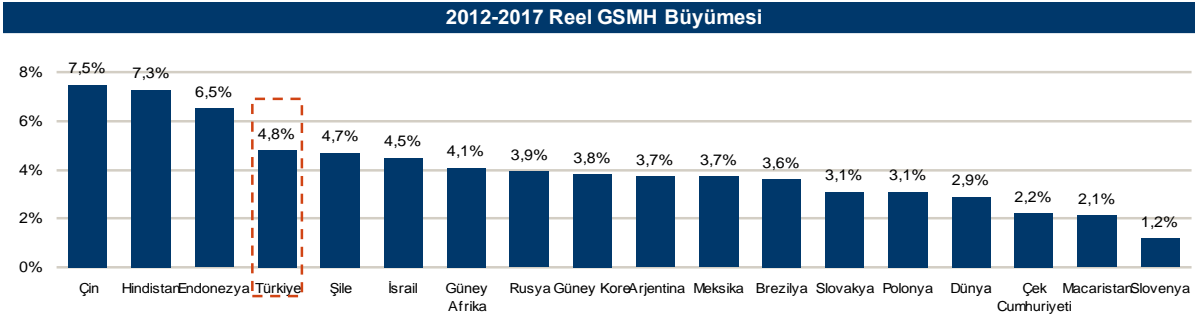
Kaynak: TÜİK, IMF.

Türk havacılık endüstrisi son 10 yılda GSMH'den daha güçlü bir büyüme göstermiştir. 2003 ile 2012 yılları arasında reel GSMH %4,9 BYBO ile büyürken, iç hat yolcu sayısı artışı ise aynı dönem içinde reel GSMH büyümesinin 4,9 katı olarak gerçekleşmiştir. Aynı dönemde yurtdışı yolcu sayısındaki artış %11,1 olup reel GSMH büyümesinin 2,3 katı olarak gerçekleşmiştir. Ayrıca Türkiye'deki havacılık piyasası, makroekonomik dalgalanmalara karşı genellikle dirençli olmuştur. Örneğin, reel GSMH'nin %4,8 düştüğü 2009 yılında dahi Türkiye'deki iç hat yolcu sayısı %15,1 ve yurtdışı yolcu sayısı %1,5 artmıştır.



Kaynak: DHMI (yolcu sayısı), TÜİK (GSMH).
Not: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü ("DHMI") datası. DHMI, yurtdışı yolcu sayılarını iki kez saymaktadır ve gösterilen rakamlar buna göre düzeltmeye tabi tutulmuştur.

İleriki dönemde, Türkiye'nin reel GSMH'sinin 2012 ile 2017 yılları arasında yaklaşık %4,8 BYBO oranında büyümesi beklenmektedir (EIU). Bu rakam, gelişmekte olan diğer piyasalara ve dünya ortalamasına (%2,9) kıyasla oldukça iyidir.



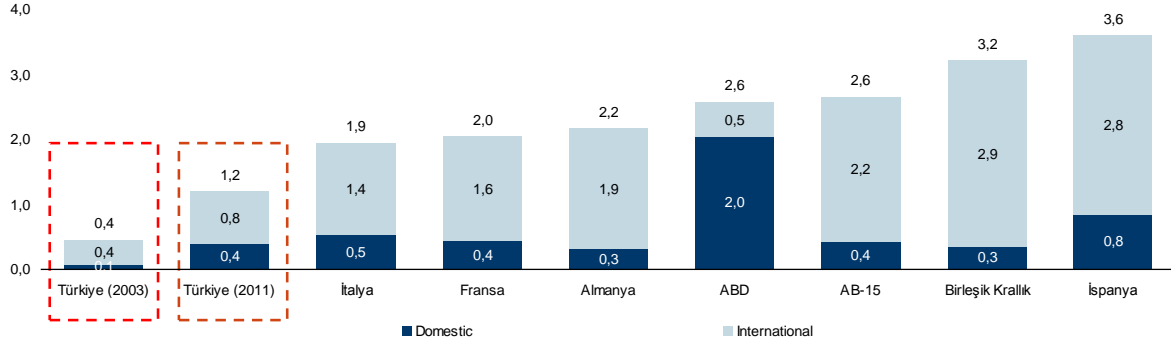
Kaynak: EIU, 2013.

Düşük penetrasyona sahip Türk havacılık pazarı

Türk havacılık pazarı, 2003 yılında, toplamda 0,4 oranı (yolcu sayısının nüfusa bölünmesi sonucu) ile son derece düşük bir penetrasyona sahipti ve yurtiçi ve yurtdışı penetrasyon oranı ise sırası ile 0,1 ve 0,4 olarak gerçekleşmişti. 2003 yılından bu yana yaşanan güçlü büyümeye karşın, aşağıdaki grafikte görüldüğü üzere, hem yurtiçi hem de yurtdışı havacılık pazarlarında penetrasyon oranının halen düşük bir düzeydedir. Örneğin 2011 yılı itibarıyla Türkiye'nin yurtiçi penetrasyonu 0,4 ve yurtdışı penetrasyonu 0,8 olmuştur. Diğer taraftan, bir turizm destinasyonu olarak Türkiye'ye kıyasla benzer olan İspanya ise sırası ile 0,8 ve 2,8 olan yurtiçi ve yurtdışı penetrasyon değerlerine sahiptir.

Havacılık Penetrasyonu

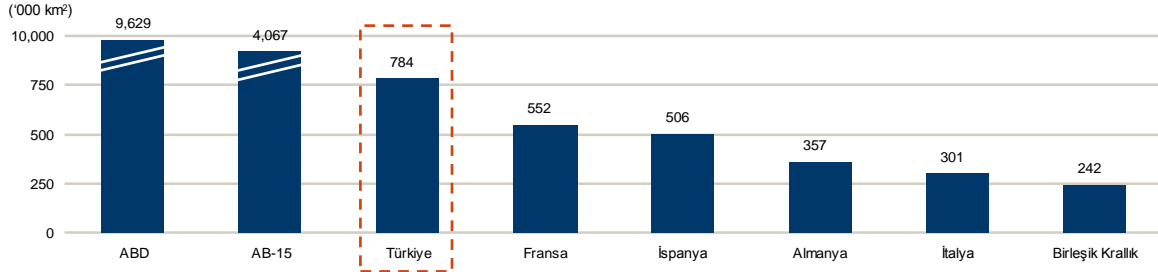
(Toplam Yolcu Sayısı / Nüfus)



Not: Aksi belirtilmediği takdirde 2011 datası.
 PAX: Türkiye – DHMI; ABD – ABD Ulaştırma İstatistikleri Bürosu; Diğer veriler – Eurostat
 Nüfus: Türkiye – EIU, US – Dünya Bankası; Diğer veriler – Eurostat.
 Yüzölçümü: Birleşmiş Milletler

Buna ilave olarak, Türkiye az sayıda otoyola ve sınırlı sayıda yüksek hızlı tren yolu bağlantılarına sahip olan son derece dağlık bir bölgedir ve bu durum, alternatif ulaşım yollarını sınırlamaktadır. Türkiye hem sayı olarak hem de diğer büyük Avrupa şehirlerine kıyasla düşük yüksek hızlı tren altyapısına sahiptir. Türkiye’de halihazırda bazı alternatif ulaşım altyapısı inşaatı için projeler planlanmaktadır. Yüksek hızlı tren projeleri arasında halihazırda devam eden Eskişehir-İstanbul (İstanbul ve Ankara’yı bağlayacak olan) ve Ankara –Sivas bulunmakta ve planlananlar ise Ankara – İzmir, İstanbul – Edirne, Sivas – Iğdır arasındadır. Aynı zamanda, İstanbul-İzmir otoyol projesini de kapsayan birtakım otoyol projeleri planlanmaktadır.

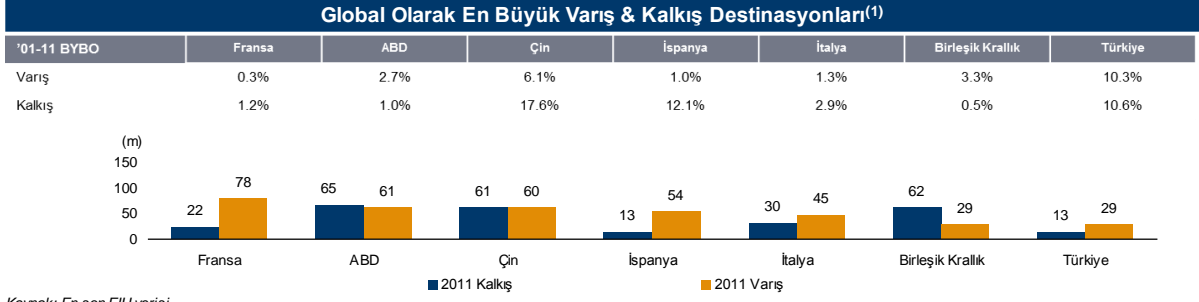
Yüzölçümü- Seçili Ülkeler



Kaynak: Birleşmiş Milletler.

Önemli Bir Turizm Destinasyonu olarak Türkiye

Son 10 yılda gelişen ekonomisi ile Türkiye, Dünya’nın en önemli turizm destinasyonlarından biri haline gelmiştir. Türkiye, 2001 yılında ülkeye giriş yapan 10,8 milyon turist ile Avrupa’nın 12’nci en büyük turist destinasyonu iken dünya genelinde ise 18’inci büyük turist destinasyonu olmuştur. 2011 yılı itibarıyla, ülkeye giriş yapan turist sayısı 28,7 milyona ulaşmış ve bu rakam Türkiye’yi Dünya’da 7’nci sıraya ve Avrupa’da ise 5’nci sıraya getirmiştir. Giriş yapan turist sayısı bazında dünyanın diğer büyük turizm destinasyonları (Fransa, ABD, Çin, İspanya, İtalya ve İngiltere) ise daha yavaş bir büyüme göstermiştir.



Kaynak: En son EIU verisi.
1. Varışa göre. Hong Kong'u içermemektedir.

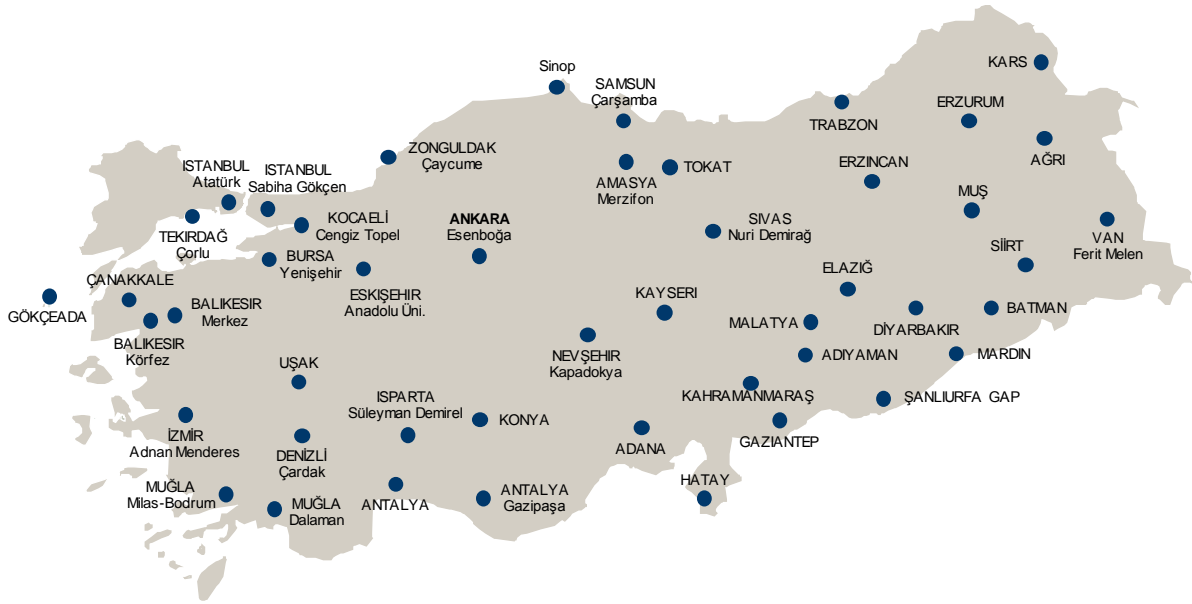
Hükümetin politikası, altyapıyı iyileştirmek ve sektöre girecek özel sektör yatırımlarını kolaylaştırmak suretiyle Türkiye'deki turizm sektörünü desteklemek ve teşvik etmek olmuştur. 2007 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığı, Dünya'da en büyük 5 turizm destinasyonu arasına girmeye dair hedeflerini açıkladığı "Türkiye'nin Turizm Stratejisi - 2023" isimli raporunu yayınlamıştır. Bu rapora göre Hükümet, turizm aktivitelerini ülke genelinde teşvik etmek için mevcut havaalanlarını restore etmeyi ve yeni havaalanları inşa etmeyi planlamaktadır.

Hükümet, geçtiğimiz yıllar içinde, turizm sektörünün gelişimine önemli katkılarda bulunmuş olan yeni yöntemleri uygulamaya sokmuştur. Örneğin, Hükümet, vize koşullarını hafifletmek üzere çeşitli ülkeler ile ikili anlaşmalar imzalamış ve Türk havacılık endüstrisi ise diğer ülkelere ve diğer ülkelerden yapılan doğrudan uçuşların sayısını artırmış ve mevcut ağlarına yeni destinasyonlar eklemiştir. Yolcular açısından, hafifletilen vize koşulları maliyetleri düşürerek seyahat etmeyi kolaylaştırmıştır.

Havaalanı Altyapısındaki Büyüme

31 Aralık 2012 itibarıyla Türkiye'de toplam 117 havaalanı bulunmakta olup, ICAO'ya göre bunların 90 tanesinde asfalt pist bulunmaktadır. 18 adet uluslararası havaalanı (14'ü tarifeli), 27 yurtiçi havaalanı ve 16 askeri havaalanı bulunmaktadır (ICAO). Türkiye'nin 2012'de yolcu sayısı bakımından en yoğun havalanları, İstanbul'daki Atatürk Uluslararası Havaalanı, Antalya Havaalanı, İstanbul'daki Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı, İzmir'deki Adnan Menderes Havaalanı ve Ankara'daki Esenboğa Uluslararası Havaalanı'dır (ICAO).

Aşağıdaki harita önemli havaalanlarının lokasyonlarını göstermektedir.



Kaynak: DHMİ.

Havaalanı	Yurtiçi Yolcu Sayısı (milyon)	Yurtdışı Yolcu Sayısı (milyon)	Toplam (milyon)
İstanbul Atatürk	15,3	29,7	45,0
Antalya	5,0	20,0	25,0
İstanbul Sabiha Gökçen ⁽¹⁾	9,8	5,1	14,9
izmir Adnan Menderes	6,9	2,4	9,4
Ankara Esenboğa	7,7	1,6	9,2
Muğla Dalaman	0,8	3,0	3,8
Adana	3,2	0,6	3,8
Muğla Milas-Bodrum	1,6	1,9	3,5
Trabzon	2,4	0,1	2,4
Gaziantep	1,3	0,2	1,4

Kaynak: DHMİ.

Not: 2012 ön veriler

(1) İSG internet sitesi.

DHMİ, havaalanlarını yönetmekte ve Türk hava sahasına yönelik düzenlemeleri ve kontrolleri gerçekleştirmektedir. 1990'lı yıllarda, çeşitli havaalanları kapasite sorunları ile karşılaşmaya başlamışlardır. Hükümet, 1994 yılında, 3996 sayılı "Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yapıtırılması Hakkında Kanun"u uygulamaya karar vermiş olup, bu kanun, ICAO'ya göre çok sayıda altyapı yatırımının Yap-İşlet-Devret (YİD) modeli ile yapılmasının yasal esasını teşkil etmiştir. Özelleştirmenin ana sebeplerinden biri de kapasite sorunlarının çözülmesi amacıyla yapılması gereken terminal yatırımları olmuştur. Devlet bu şekilde finansman ve işletme yükünü özel sektöre kaydırma imkanına sahip olmuştur. 1994'den bu yana DHMİ, inşa edilecek olan altı havaalanı terminalinin işletim haklarını özel sektör şirketlerine devrederken, hava trafik operasyonlarını ise Devlet kontrolü altında tutmaya devam etmiştir:

- Ocak 2013'te DHMİ İstanbul Avrupa yakasında yeni bir havaalanının YİD modeli ile inşaatı ve işletmesi için yapılacak ihaleyi duyurdu. Proje 4 aşamadan oluşup son fazın da devreye girmesi ile beraber yıllık 150 yolcu kapasiteye ulaşması planlanmaktadır. İhale için son teklif verme tarihi 3 Mayıs 2013'tür.
- 2007 yılında, Fraport (%51 sahiplik) ile IC İttaş Holding (%49 sahiplik) ortak girişimi, Antalya havaalanı terminallerinin 2024 yılına kadar 17 yıl boyunca işletilmesine yönelik ihaleyi kazanmıştır. 2007'den beri bu ortak girişim 1 numaralı dış hat terminali, iç hat ve CIP terminallerini işletmektedir. Ayrıca, bu ortak girişim 2 numaralı dış hat terminalin işletme hakkını 2009 yılında bir önceki işletmeciler olan Çelebi Holding ve IC Holding'den devralmıştır. Bu terminalleri işletme hakkı ve anlaşma içindeki bütün varlıkları kullanma hakkı 2024'ün sonuna kadardır.
- İstanbul-Atatürk Uluslararası Havaalanı'nın dış hat terminalinin işletme hakkı, 1997 yılında TAV (Tepe İnşaat ve Akfen Holding ortak girişimi) kazanmıştır. İnşaatın ardından 2000 yılında TAV, terminalin işletmesine başlamıştır. 2005 yılında TAV, Atatürk Uluslararası Havaalanı'nın iç hat ve dış hat terminallerini, araba parkını ve havacılık terminalini uzun vadeli bir kiralama sözleşmesi kapsamında 15,5 yıl süre ile işletme hakkını da kazanmıştır. TAV halka açık bir şirket olup, Fransız havalimanı işletmecisi Aeroports de Paris TAV'ın %38'ini kısa zaman önce satın almıştır.
- 2004 yılında, Ankara-Esenboğa Uluslararası Havaalanı'nın iç ve dış hat terminallerinin Yap-İşlet-Devret (YİD) modeli ile yapım ve 2023'e kadar işletme hakkını TAV kazanmıştır.
- 2005 yılında, İzmir-Adnan Menderes Uluslararası Havaalanı'nın iç ve dış hat terminallerinin Yap-İşlet-Devret (YİD) modeli ile yeniden yapım ve işletme hakkı, TAV İzmir kazanmıştır. Anlaşmaya göre, anlaşma tarihinden itibaren 24 ay içerisinde havaalanının inşaatı bitirilmesi şartı ile yaklaşık 6 yıl boyunca işletme hakkını TAV elde edecektir. 2006'da imzalanan anlaşmaya göre TAV İzmir'in gerçekleştirdiği ek iş karşılığında işletme süresi 11 ay kadar uzatılmıştır. Son olarak 2011'de, Adnan Menderes Uluslararası Havaalanı'nın iç hat terminalinin YİD modeli ile yeniden yapım ve işletme hakkını TAV kazanmış ve dış hat terminalinin işletme hakkını da 2032'ye kadar uzatmıştır.
- 2004 yılında, Muğla Dalaman Havaalanı'nın dış hat terminalinin işletme hakkını, 8,5 yıl süre ile ATM liderliğindeki (Aksa, Turkuaz ve Manas firmalarının oluşturduğu) bir konsorsiyum kazanmıştır (ICAO).
- Milas-Bodrum Havaalanı'nın dış hat terminalinin YİD modeli ile yapım ve işletme hakkını, 2007 yılında 45 ay süre ile Mondial kazanmıştır (2011 yılında İtalyan inşaat şirketi Astaldi, Mondial'in hisselerinin %92,85'ini satın almıştır). Terminal 2012'den beri işletmededir.
- 2008 yılında, İstanbul-Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı yeni dış hat yolcu terminallerinin ve bazı diğer bölümlerin YİD modeli ile yapım ve işletme hakkı, 20 yıl süre ile İSG'ye verilmiştir. İSG Limak Holding, GMR Group (Hindistan) ve Malaysia Airlines Holding Berhad (MAHB) kuruluşlarının oluşturduğu konsorsiyumdur. Sabiha Gökçen Havaalanı Savunma Sanayii Müsteşarlığı'na ait olup ihale Savunma Sanayii Müsteşarlığı'na tarafından yürütülmüştür. DHMİ'nin havaalanındaki terminallerle bir bağlantılı bir operasyonu olmamasına rağmen gümrük servisini yürütmektedir.

Uzun vadeli kiralama sözleşmeleri yoluyla işletme hakları özel sektör şirketlerine verilmiş olan az sayıdaki havaalanı (örneğin Zonguldak Çaycuma Havaalanı ve Antalya-Gazipaşa Havaalanı) ve Anadolu Üniversitesi tarafından işletilen Eskişehir havaalanı haricindeki diğer ticari havaalanları ise halen DHMİ tarafından işletilmektedir (ICAO).

Rekabet

Havayolları, temel olarak, uyguladıkları fiyatlar, uçuş ağı, uçuş tarifeleri, itibar, güvenlik geçmişi, sunulan hizmet çeşitliliği ve kalitesi ile sahip oldukları uçakların tipi ve yaşı açısından rekabet etmektedirler. Pegasus; sahip olduğu hat portföyünün, düşük maliyetli işletme modelinin ve modern filosunun faaliyet gösterdiği alanların çoğunda, gerekli olduğu şekilde rekabetçi olduğunu düşünmektedir. Bununla birlikte, Türkiye'deki düşük maliyetli havayolu sektöründeki büyüme artıca, düşük maliyetli ve düşük bilet fiyatlı operatörlerden kaynaklanan rekabette bir artış görülebilecektir. Geleneksel tarzda hizmet sunan rakipler de yolcu çekmek için bilet fiyatlarını indirerek düşük maliyetli havayolu sektöründe yaşanan rekabetin artmasına sebep olabileceklerdir.

Halen, 2005 yılından beri tarifeli hizmetlerine devam eden Pegasus'a ilave olarak tarifeli seferler düzenleyen 4 büyük Türk havayolu bulunmaktadır: Türk Havayolları (düşük maliyetli markası AnadoluJet dahil), Lufthansa AG ile Türk Havayolları'nın ortak girişimi olan Güneş Ekspres Havacılık A.Ş. ("SunExpress"), Onur Air Taşımacılık A.Ş. ("Onur Air"), Atlasjet Havacılık A.Ş. ("Atlasjet").

Türkiye iç piyasasına yönelik rekabet, yurtiçi havayolları ile sınırlıyken; Pegasus uluslararası piyasalarda ise çeşitli operatörler ile rekabet etmektedir. Yurtiçindeki mevcut hatlarda ana rakiplerin Türk Havayolları, AnadoluJet, SunExpress, Atlasjet ve Onurair olduğu düşünülmektedir.

Devlet kontrolündeki taşıyıcı olan Türk Havayolları, Türkiye'nin en büyük uluslararası ve yurtiçi tarifeli seferler sağlayıcısıdır. THY; önemli orandaki birinci sınıf yolcu portföyü ve (Atatürk Havalimanı'ndan olanlar hariç olmak üzere) düşük karlılıktaki hatları AnadoluJet ve SunExpress'e devretme kararının sonucu olarak, temel olarak daha karlı olması beklenen hatlarda faaliyet göstermektedir. 31 Aralık 2012 itibarıyla, Pegasus'un yurtdışı hatlarda 36, yurtiçi hatlarda ise 30 hattı (AnadoluJet dahil olmak üzere) THY ile çakışmaktadır.

AnadoluJet, THY'nin düşük maliyetli markasıdır ve THY'den ayrı bir kuruluş olarak işletilmemektedir. Türk Havayolları'nın 2008 yılında Anadolu Jet'i kurmasından sonra, Anadolu Jet, birinci sınıf yolcu oranının görece yüksek olduğu İstanbul'a ve seçili turizm destinasyonlarına yapılan seferler hariç olmak üzere, Türk Havayolları'nın Ankara çıkışlı bütün seferlerini devralmıştır. Anadolu Jet, Türk Havayolları'nın kullandığı düzenlemelere nazaran uçakta verilen ikram hizmetlerini sınıflandırmak ve oturma kapasitesini artırmak suretiyle Türk Havayolları ile mukayese edildiğinde diğer maliyet yapılarını değiştirmeksizin düşük maliyetli taşıyıcı modelini uygulamaya çalışmaktadır. Anadolu Jet özellikle noktadan noktaya düşük fiyatlı yurtiçi hatlara odaklanmaktadır. 31 Aralık 2012 itibarıyla, Pegasus'un yurtdışı hatlarda 2, yurtiçi hatlarda ise 7 hattı AnadoluJet ile çakışmaktadır.

SunExpress, THY ve Lufthansa arasında bir ortak girişimdir. Ortaklık yapısı dolayısıyla, özellikle Almanya menşeli uluslararası destinasyonlarında etkindir. SunExpress'in merkez üsleri İzmir ve Antalya'dır. 31 Aralık 2012 itibarıyla, Pegasus'un yurtdışı hatlarda 9, yurtiçi hatlarda ise 14 hattı SunExpress ile çakışmaktadır.

Onur Air, yurtiçi tarifeli uçuşlar ve uluslararası charter ve tarifeli uçuşlar ile faaliyet göstermektedir. 31 Aralık 2012 itibarıyla, Pegasus'un yurtdışı hatlarda 1, yurtiçi hatlarda ise 12 hattı Onur Air ile çakışmaktadır.

AtlasJet, genellikle Türkiye'nin Batı ve Güney bölgelerindeki tatil destinasyonlarına uçan küçük bir yurtiçi ağa sahiptir. 31 Aralık 2012 itibarıyla, Pegasus'un Atlas Jet'in sunduğu hatlar ile çakışan 5 yurtdışı ve 7 yurtiçi tarifeli hattı bulunmaktadır.

Kasım 2009'da ticari operasyonlara yönelik yeni terminalin açılmasının ardından; THY, Anadolu Jet ve SunExpress, operasyonlarının bir kısmını Sabiha Gökçen Havaalanı'na taşımak suretiyle Pegasus'un merkez üssündeki rekabeti artırmıştır. THY bunun ardından Sabiha Gökçen'deki uçuşlarının tamamını 2010'un ilk yarısında AnadoluJet'e devretmiştir. AtlasJet, Ocak 2013'te Sabiha Gökçen Havaalanı'nda sınırlı operasyonlara başlamıştır.

2012 yılında yurtiçi tarifeli uçuşlarla taşınan toplam yolcu sayısı açısından Pegasus'un pazar payı %25,7 olarak gerçekleşmiştir. Bölgede çok sayıda ülkenin mevcudiyetinden ötürü Türkiye'ye gelen ve giden uluslararası trafik, ülke ve havayolu bazında oldukça parçalı bir görünüme sahiptir. 2012 yılında, yurtdışı tarifeli uçuşlarla taşınan toplam yolcu sayısı açısından Pegasus'un pazar payı %8,1 olmuştur. En güncel verilere ulaşılabilen tarih olan 2011 yılı itibarıyla, Türkiye'ye hizmet veren uluslararası havayollarının hiçbiri, (tarifeli ve charter dahil) yurtdışı yolcu sayısı bakımından 2011 yılında %3'ün üzerinde bir pazar payına sahip olamamıştır.

Pegasus'un yurtiçi hatları, bir dereceye kadar, başlıca otobüs şirketleri ve Türk Devlet Demiryolları olmak üzere karayolu ulaşımı alternatiflerinden kaynaklanan rekabet ile de karşı karşıyadır. Fakat düşük maliyetli işletme modelinin ve güçlü sermaye yapısının, geçmişte genellikle otobüs veya trenle uzun mesafeli yolculuklar yapmış olan yolcular arasında havayoluyla seyahate yönelik talebi teşvik edecek şekilde bilet fiyatlarının belirlenmesinde Pegasus'a esneklik sağladığı düşünülmektedir.

Charter seferler alanındaki ana rakipler Sun Express, Sky Havayolları, Hürkuş Havayolu Taşımacılık ve Ticaret A.Ş. (Freebird Airlines) ve Turistik Hava Taşımacılık A.Ş. (Corendon Airlines) olup, bu firmalar Avrupa'daki çeşitli destinasyonlara yönelik hem standart charter hem de split charter seferleri düzenlemektedirler. Charter seferlerindeki rekabet, özellikle charter trafik seviyelerinin yüksek olduğu yaz sezonuna nazaran önemli ölçüde daha düşük olduğu kış sezonunda yoğun olarak yaşanmaktadır. Kış sezonunda charter taşıyıcıları temelde fiyatlarını indirerek rekabet etmektedirler. Taşıyıcının operasyonel geçmişine bakmaksızın genellikle en düşük fiyatı veren charter taşıyıcısını tercih eden küçük tur operatörlerine nazaran büyük ölçekli tur operatörleri, genellikle kendi charter taşıyıcılarına daha bağlıdırlar.

Pegasus'un Başlıca Güçlü Yanları

Pegasus, aşağıda belirtilenler de dahil olmak üzere, stratejisini uygulamaya devam etmesini sağlayacak kilit nitelikteki bazı güçlü özelliklere sahiptir:

Cazip bir pazarda büyümeye baz oluşturacak güçlü bir platform. Pegasus'un, Türkiye'de havacılık hizmetlerine yönelik talepte gerçekleşmesi beklenen artıştan yararlanabilmek açısından iyi bir konumda bulunduğu düşünülmektedir. IATA'ya göre, Türkiye dünyanın en hızlı büyüyen havacılık pazarlarından biridir ve Avrupa'nın en hızlı büyüyen havacılık

pazarıdır. Büyüme oranlarına ilişkin bu beklentiler; diğer hususların yanı sıra, havayolu ulaşımının Türkiye’de kişi başına düşen uçuşlar bakımından düşük penetrasyon oranları, daha olgun pazarlara göre önemli ölçüde düşük bir yaş ortalaması ile birlikte Avrupa’nın üçüncü en büyük nüfusu olması gibi demografik faktörler ve Türkiye’de kişi başı GSMH oranlarında yaşanması beklenen kesintisiz büyümeden kaynaklanmaktadır. Türk havacılık piyasasının geçtiğimiz yıllar içerisinde önemli bir büyüme göstermesine karşın, Pegasus bu rakamların dahi üzerinde bir büyüme gerçekleştirmiştir. Örneğin Pegasus 2006 ile 2012 yılları arasında, yolcu sayısı olarak %31,4’lük birleşik yıllık büyüme oranı ile bu dönem zarfında Türkiye’nin en hızlı büyüyen havayolu olmanın yanı sıra, OAG verilerine göre 2011 ve 2012 yılları karşılaştırıldığında, koltuk kapasitesi açısından Avrupa’nın en büyük 25 havayolu şirketi arasında en hızlı büyüyen havayolu olmuştur.

Bununla birlikte, DHMİ verilerine göre yolcu sayısı bakımından Türkiye pazarının, 2011 ve 2015 yılları arasında %8,7’lik bir birleşik yıllık büyüme oranı ile büyüyeceği tahmin edilmektedir. Pegasus, hızlı büyümeyi ve yönetmekte sahip olduğu deneyim ve gösterdiği performans ile genişlemeye devam eden genç uçak filosunun, havacılık hizmetlerine yönelik talepte beklenen büyümeye cevap verebilmek açısından güçlü bir platform sağladığını düşünmektedir.

Düşük sabit giderler ve esnek maliyet yapısı. Pegasus’un 2012 yılında arz edilen koltuk-kilometre başına yakıt dışı gideri 5,42 Kr olarak gerçekleşmiş olup, mevcut halka açık bilgilere göre bu rakamın yerli havayolları arasında ulaşılan en düşük arz edilen koltuk km başına yakıt dışı gider olduğu ve diğer pek çok düşük maliyetli havayolunun ulaştığı ortalama arz edilen koltuk-kilometre başına yakıt dışı gider rakamından daha düşük olduğu tahmin edilmektedir. Bu sonuç, kesintisiz maliyet kontrolüne yönelik stratejinin başarılı bir şekilde uygulanmasına, genel yönetim ve idari giderlerin kontrolü de dahil olmak üzere sabit giderlerin dikkatli bir şekilde yönetilmesine ve dağıtım maliyetlerinin asgariye indirilmesine odaklanmaktan kaynaklanmaktadır. Ayrıca Şirket içinde, maliyetleri yakından takip eden ve gider kontrol kabiliyetlerini daha ileri düzeyde artırmaya yardımcı olacak verimlilik yöntemlerinin oluşturulmasından sorumlu olan bir “kesintisiz iyileştirme takımı” bulunmaktadır. En düşük ve en esnek maliyet yapısını devam ettirebilmek adına, uygun olan durumlarda şirket taşeron kullanımına gitmektedir. Ağır uçak ve motor bakımı, yer hizmetleri ve çağrı merkezi hizmetleri gibi fonksiyonların tamamı kalifiye üçüncü taraf hizmet sağlayıcılarından taşeron olarak sağlanmaktadır. Seçili uluslararası destinasyonlarda düşük maliyetli havaalanlarının kullanılması da giderleri azaltmaya imkan sağlamaktadır. Ayrıca sahip olunan Boeing 737-800NG tipi uçakların, halen faaliyette bulunan kendi sınıfındaki uçaklar içinde en düşük işletme giderlerine sahip uçak türlerinden biri olduğu ve siparişi verilen A320neo ve A321neo tipi uçakların, Boeing 737-800NG tipi uçaklara göre yakıt verimliliği daha yüksek ve işletme giderleri daha düşük olduğundan blok saat başına işletme giderlerini daha da azaltacağı tahmin edilmektedir. Sabit gider seviyesinin asgariye indirilmesinin, mevcut piyasa fırsatlarından yararlanacak şekilde uçuş ağına yönelik düzenlemelerde bulunmak açısından şirketin sahip olduğu esnekliği artırdığı düşünülmektedir. Örneğin, yeni pazarlara girmek veya çıkmak ve talepleri karşılayacak şekilde filo kullanımını düzenlemek daha düşük sabit giderlerle kolaylaşacaktır.

Dinamik düşük bilet fiyatları yapısı ve gelişmiş gelir yönetimi sistemi. Düşük maliyetli hizmet üreten ve düşük bilet fiyatları sunan Pegasus’un, bilet fiyat ortalamasına bakıldığında ana rakiplerinin uyguladığı bilet fiyatları ortalamalarından daha düşük olduğu tahmin edilmektedir. Şirket, yolcu satışlarından elde edilen gelirleri optimize etmeye yarayan bir gelir yönetim sistemi kullanmaktadır. 2012 yılında eski sistemin yerine uygulamaya konulan bu

gelir yönetimi sistemi, mevcut satışa açılan koltuk sayısı ve her bir uçuştan önceki mevcut gün sayısına bağlı olarak işlemde bulunmakta ve bir yandan aynı hat için rakiplere nazaran ortalama olarak daha düşük bilet fiyatları sunarken, diğer yandan da yolcu koltuğu satışlarından elde edilen gelirleri optimize etmeye imkan sağlamaktadır. Gelir yönetimi sistemi, diğer hususların yanı sıra aynı zamanda, çeşitli ülkeler ve destinasyonlardaki tatil sezonlarını ve okul sömestirlerini de dikkate alan çeşitli ilave algoritmalar içermektedir. Ayrıca şirket, yine bu sistem sayesinde gelirleri optimize etmek adına belirli bir uçuşa yönelik çoklu bilet fiyatı seviyelerini uygulayabilme kabiliyetine sahiptir (bkz. 3.4.1. “Gelir Yönetimi”). Ayrıca, müşteri algısında dinamik bir düşük maliyetli taşıyıcı olarak sahip olunan imajı desteklemek ve kampanya kapsamında cazip fiyatlandırma koşulları sunmak suretiyle müşterileri rezervasyonlarını uçuş tarihinden çok önce yapmaya teşvik eden promosyon kampanyaları da aktif bir şekilde düzenlenmektedir. Düşük maliyetli taşıyıcı olarak faaliyetlere yeniden başlanan 2005 yılından itibaren, biletlerin yaklaşık %27’si 50 TL altı fiyatlara, %74’ü ise 100 TL altı fiyatlarla satılmıştır. Bu kampanyaların, doluluk oranlarını ve erken satış oranlarını artırmak suretiyle dinamik bilet fiyatları yapısı modelini desteklediği düşünülmektedir.

Modern, genç ve büyüyen filo. İzahname tarihi itibarıyla Pegasus filosu, (Şirket’in iştiraki İzAir’den wet lease yöntemiyle kiraladığı üç Boeing 737-800NG tipi uçak dahil) 41’i 737-800NG ve 1’i 737-400 tipi olmak üzere 42 adet Boeing uçaktan oluşmaktadır. Yine İzahname tarihinde 3,4 uçak yaşı ortalamasıyla Pegasus, Türkiye’nin en genç havayoludur. Boeing 737-800NG tipi uçaklar Pegasus’a; uçuş hızını artırmaya, yakıt verimliliğini iyileştirmeye ve bakım prosedürlerini basitleştirmeye yardımcı olan teknolojiyi ve aerodinamik özellikleri sağlamıştır. Bu filo, Şirket’in yüksek düzeyde bir performans güvenilirliğine ulaşmasını sağlarken, aynı zamanda güvenli, zamanında, modern ve konforlu bir uçuş deneyimi sunan bir havayolu olarak müşteriler nezdinde bir itibar kazanmasına imkan sağladığı düşünülmektedir. 75 adedi kesin 25 adedi ise opsiyonlu olmak üzere 100 adede ulaşabilecek ve Airbus A320neo ve A321neo tipi uçakları kapsayan Airbus Siparişi’nin bundan sonra da bu rekabet avantajını devam ettirmeye katkıda bulunacağı düşünülmektedir (bkz. 3.4.20. “Uçak Alımları”).

Penetrasyon oranı düşük bölgelere yakın, modern bir merkez üssü. Pegasus, İstanbul’un Anadolu Yakası’nda yer alan Sabiha Gökçen Havaalanı’nda faaliyet göstermektedir. Bu özellik, halen merkez üsleri olarak İstanbul’un Avrupa Yakası’ndaki Atatürk Havaalanı’nı ya da başkent Ankara’daki Esenboğa Havaalanı’nı kullanan diğer Türk ve uluslararası havayollarının çoğundan farklıdır. Bu modern ve yüksek kapasiteli üs, Atatürk Havaalanı ile karşılaştırıldığında Sabiha Gökçen’in yakınlığını tercih edeceği tahmin edilen önemli bir potansiyel müşteri tabanına yakın olması sebebiyle gelecekte büyümenin devam etmesi açısından güçlü bir platform sunmuştur ve ileride de sunmaya devam edecektir. Sahip olduğu çok sayıda iş yeriyle İstanbul’un Anadolu Yakası’nın nüfusu yaklaşık 7-8 milyondur ve bunun yanında bölge, ortalamanın üzerinde hane halkı gelirene sahip önemli sayılarda mavi yakalı işçi içeren endüstri şehirleri olan ve iş amaçlı seyahatler açısından önemli İzmit, Yalova, Sakarya ve Bursa gibi civar illerden kaynaklanan “arkadaş ve akraba ziyareti” trafik segmenti açısından önemli bir potansiyel de taşımaktadır. Sabiha Gökçen Havaalanı, İstanbul’un Asya ve Avrupa yakalarının önemli iki iş merkezi olan Kadıköy’e yaklaşık 40 kilometre, Taksim’e ise 50 kilometre mesafede bulunmaktadır. Halen İstanbul’un Anadolu yakasında, Sabiha Gökçen Havaalanı’na 25 kilometre mesafede bulunan Ataşehir’de açılması Hükümet tarafından planlanan yeni İstanbul Uluslararası Finans Merkezi’nin de bu bölgede iş amaçlı havayolu seyahatlerine yönelik talebi artırması beklenmektedir. İSG verilerine göre Sabiha Gökçen Havaalanı, yaklaşık 20 milyonluk bir nüfusa hitap etmektedir. Havaalanı, 2009

yılında inşa edilen yeni bir yurtiçi ve uluslararası terminal binası ile birlikte modern bir görünüme sahip olup, yılda 25 milyon yolcu kapasitesine sahiptir. Sabiha Gökçen Havaalanı, 2010 Yılı Dünya Düşük Maliyetli Havayolları Kongresi'nde "Dünyanın En İyi Havaalanı" ödülünü almıştır. İSG'ye göre, mevcut durumda planlama aşamasında bulunan ve 2016 yılında hizmete girmesi hedeflenen yeni pistin ve ilave tesislerin tamamlanması durumunda, havaalanı yılda 50 milyon yolcuya hizmet verebilecektir. Atatürk Havaalanı'na göre daha az sayıda rötara ve daha kısa yerde kalma sürelerine sahip olan Sabiha Gökçen Havaalanı'nın daha az yoğun trafiğinde uçmak, Pegasus'un zamanında kalkış performansına katkıda bulunduğu düşünülmektedir. Şirket'in 2012 yılında %92,1 olarak gerçekleşen zamanında kalkış performansı, haftalık bazda takip edilmekte ve internet sitesinde yayımlanmaktadır. Pegasus, 2012 yılında Sabiha Gökçen Havaalanı'ndan yapılan yurtiçi uçuşlarda %67,5, uluslararası uçuşlarda ise %66,3 pazar payına sahiptir.

Güçlü Marka. Türkiye'de düşük maliyetli taşıyıcı modelini uygulayan ilk havayolu olan Şirket'in, Pegasus markasını Türk havayolu sektöründe inovasyon ve değer ile eşanlamli hale getirdiği düşünülmektedir. Müşterilerin Pegasus'u mükemmel değer sunan bir havayolu olarak tanımladığı ve havayolu hizmetlerinin sunulmasına yönelik basitleştirilmiş, düşük maliyetli bir işletme yaklaşımı ile Şirket'i ana rakiplerinden ayrı bir yere koydukları tahmin edilmektedir. Modern bir tek-sınıf ortamda sunulan güvenilir hizmeti, düşük bilet fiyatlarıyla birleştirerek markanın başarılı bir şekilde vurgulandığı ve Pegasus'un piyasaya girmesinden önce uygulanan yüksek bilet fiyatlarından ve karmaşık rezervasyon prosedürlerinden ötürü havayolu ile seyahati düşünmemiş olan havayolu kullanıcılarının da, Şirket hizmetlerinden faydalanmasının sağlandığı düşünülmektedir. Ayrıca, talebi artırmak ve internet sitesine yapılan ziyaretleri teşvik etmek üzere haftalık bazda düzenlenen düzenli promosyon bilet kampanyalarının da dinamik bir düşük maliyetli taşıyıcı olarak müşterilerin gözündeki imajı pekiştirdiği tahmin edilmektedir. Markanın taşıdığı güç, örneğin, 2010 yılında Pegasus'un Superbrands Ltd tarafından Türkiye'deki 10 "Süper Marka"dan biri olarak seçildiği ve 2012 Yılı Uluslararası Pazarlama Zirvesi'nde GIA Ödülleri kapsamında aldığı "yatırımları ile birlikte gelen marka-Dijital Ortam" ödülü ile de onaylanmıştır.

Yetkin, girişim odaklı yönetim takımı ve yönetim kurulu ile kendini adanmış, itibarlı bir ana hissedar. Yönetim takımı, havayolu başta olmak üzere farklı endüstrilerde derin deneyimlere sahip olan ve Pegasus'un Türkiye'nin lider düşük maliyetli taşıyıcısı olmasını sağlamış kilit nitelikteki yöneticilerden oluşmaktadır. Yönetim takımı güçlü bir operasyonel performans gösterilmesi ve ayrıca çeşitli ekonomik döngülerde operasyonların başarılı bir şekilde geliştirilmesi alanlarında iyi bir tecrübeye sahip olup, dinamik havayolu endüstrisinin sunabileceği fırsatları bilmektedir. Havacılık, gıda, sağlık, perakende ve emlak sektörlerinde önemli yatırımları bulunan ana hissedar Esas Holding; Sabancı Ailesi'nin kollarından biri tarafından kontrol edilen bir holdingdir. Sabancı Ailesi'nin bir üyesi olan Ali Sabancı da ayrıca yönetim kurulunda görev yapmaktadır ve başta düşük maliyetli havayolu işkolu olmak üzere önemli bir endüstri deneyimine sahip olan diğer bağımsız yönetim kurulu üyeleri ile birlikte kilit yöneticilere destek sağlamaktadır. Yönetim ekibi ve yönetim kurulu üyelerinin sahip olduğu müşterek deneyim ve ana hissedarın gösterdiği kararlılığın, büyüme stratejisinin uygulanmasını destekleyeceği düşünülmektedir.

3.4.3. Son üç yıl ve ilgili ara dönem itibarıyla ortaklığın net ciro tutarının faaliyet alanına ve pazarın coğrafi yapısına göre dağılımı hakkında bilgi:

2012 yılında ulaşılan PGS Operasyonel Geliri 1.791,8 milyon TL iken, bu rakam 2011’de 1.468,6 milyon TL ve 2010’da ise 977,9 milyon TL olarak gerçekleşmiştir. Tabloda belirtilen dönemler bazında elde edilen gelirler aşağıdaki tabloda gösterilmektedir.

	31 Aralık’ta sona eren yıllar için		
	2012	2011	2010
Tarifeli uçuş gelirleri	1.429.924.400	1.124.368.319	743.790.613
Yurtdışı tarifeli uçuşlar⁽¹⁾	807.313.588	649.932.264	430.341.334
Yurtiçi tarifeli uçuşlar	622.610.812	474.436.055	313.449.279
Yan gelirler	230.155.947	146.042.024	94.061.719
Tarifeli uçuş gelirleri	106.689.046	179.199.270	128.272.152
Diğer gelirler	24.989.432	18.980.950	11.738.632
PGS Operasyonel Geliri	1.791.758.825	1.468.590.563	977.863.116
AirBerlin Türkiye operasyon gelirleri	128.133.398	15.489.190	-
Toplam Gelir⁽²⁾	1.919.892.223	1.484.079.753	977.863.116

(1) Split charter uçuş gelirlerini içermektedir.

(2) Air Berlin Türkiye operasyonlarının başladığı tarih olan 1 Kasım 2011 döneminden itibaren Air Berlin Türkiye gelirleri de dahildir.

Tarifeli uçuş gelirlerinin coğrafi kırılımı, aşağıdaki tabloda sunulmaktadır.

Tarifeli Uçuş Gelirlerinin Coğrafi Kırılımı (TL)	2012	2011	2010
Yurtiçi	622.610.812	474.436.055	313.449.279
Avrupa	680.485.177	600.706.797	419.562.636
Diğer	126.828.411	49.225.467	10.778.698
Toplam	1.429.924.400	1.124.368.319	743.790.613

Ayrıca bkz. “3.4.1, Verilen Hizmetler, Tarifeli Yolcu Hizmetleri”

3.4.4. Son üç yıl ve ilgili ara dönem itibarıyla ortaklığın tamamlanmış önemli yatırımları ve bu yatırımların finansman şekilleri hakkında bilgi:

Bu İzahname tarihi itibarıyla, Pegasus’un filosu; 38 adet Boeing 737-800NG tipi uçak (azami koltuk düzenlemesiyle her uçak 189 koltukludur), 1 adet Boeing 737-400 tipi uçak (azami koltuk düzenlemesiyle 168 koltukludur) ve Şirket’in iştiraki İzAir’den wet lease yöntemiyle kiraladığı üç adet Boeing 737-800NG tipi uçaktan oluşmaktadır. İzahname tarihi itibarıyla 3,4 uçak yaşı ortalamasıyla Pegasus, Türkiye’nin en genç havayoludur. Ayrıca Şirket Temmuz 2012’de Airbus Siparişi vermiştir (bkz 3.4.20 “Uçak Alımları”).

Boeing 737-800NG tipi uçaklar tek sınıf olarak 189 yolcu taşıyabilmektedir ve yaklaşık 5.800 km.’lik bir uçuş menziline sahiptirler. Bu modeller; yakıt verimliliğinin yüksek olması, göreceli olarak basitleştirilmiş bakım rutinleri içermeleri, ekip için yalnızca tek tip standart eğitimi gerektirmeleri ve Boeing 737 klasik modellerine (-300, -400, -500,) nazaran tek sınıflı düzenlemeyle daha düşük işletme maliyetlerine sahip olmalarından ötürü etkin maliyet yapısına sahip Pegasus operasyonları açısından uygundur. Boeing 737-800NG tipi uçaklar, etkin maliyet yapısı sunmanın yanı sıra, uçuş stabilitesi talep eden müşteriler için daha

konforlu bir uçuş deneyimi sunan gelişmiş teknolojilere sahiptirler ve ayrıca Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü tarafından hazırlanan ve 2002 yılında Avrupa Birliği'nde uygulamaya konulan 3. kısım gürültü azaltma koşullarına uygundurlar.

Airbus A320neo tek sınıflı düzenlemeyle 180 yolcu taşıyabilmektedir ve 5.200 km'lik bir uçuş menziline sahiptir. Airbus A321neo tipi uçaklar ise tek bir yolcu sınıfında 220 koltuğa sahip olup, 5.000 km'lik bir uçuş menziline sahiptir. Airbus Siparişiyle teslimatı yapılacak olan Airbus A320neo ve A321neo tipi uçaklar, etkili yeni nesil motorlar ve sharklet'ler (dikey kanat uçları) içerecek olup, bu özelliklerin yanında, Airbus'a göre, klasik Airbus A320 modeline oranla uçak başına yıllık %15'lik bir yakıt tasarrufu sağlayabileceklerdir ve bu aynı zamanda yaklaşık aynı oranda karbondioksit emisyonlarında bir azalma sağlayacaktır. Klasik bir A320 ile karşılaştırıldığında; sahip oldukları yeni motorlar sayesinde Airbus A320neo tipi uçaklar ilave 1,2 ton, A321neo tipi uçaklar ise ilave 2,7 ton yük taşıyabilmektedir.

İzahname tarihi itibarıyla, filoda bulunan 42 uçaktan (26'sı finansal kiralama olmak üzere) 27'si Pegasus sahipliğinde bulunurken, 9'u Satın Alma Hakkı Devri ile olmak üzere 12 uçak operasyonel kiralama yöntemiyle işletilmektedir, Boeing 737-800NG tipi 3 uçak ise Şirket'in iştiraki İzAir tarafından wetlease yöntemiyle kiralanmıştır. 2007 yılına kadar uçak temini açısından temel olarak operasyonel kiralama yöntemi kullanılmıştır. Fakat vergi menfaatleri, (uçak satışı da dahil) faaliyet esnekliği ve (finansal kiralama ile alınan uçaklar da dahil olmak üzere) sahipliği Pegasus'ta olan uçakların bakım yönetiminin Pegasus tarafından sürdürülmesi dolayısıyla bakım verimliliğini de içeren uçak sahibi olmanın getirdiği avantajlardan yararlanmak amacıyla, bir yandan finansman esnekliği ve risk yönetimi amacıyla operasyonel kiralama idame ettirirken, diğer yandan da filoya finansal kiralama yöntemiyle kattığı uçak oranı artırılmış ve bu süreç dikkatli bir şekilde yönetilmiştir.

Filo genişletme programına esneklik kazandırmak üzere, filoda yer alan uçakların bir bölümü için operasyonel kiralama anlaşmaları kullanılmaktadır. İzahname tarihi itibarıyla 6 farklı leasing şirketi ile toplam 12 adet Boeing 737-800NG tipi uçak için operasyonel kiralama anlaşmaları imzalanmıştır. Bu 12 uçağın 9'u Satın Alma Hakkı Devri düzenlemesi yoluyla finanse edilmiştir. Satın Alma Hakkı Devri düzenlemelerinin içerdiği maliyetlerin, Ex-Im Bank destekli finansmana ve ECA'ların desteklediği finansmanın beklenen maliyetlerine göre bir parça daha yüksek olmasına karşın; Satın Alma Hakkı Devri düzenlemelerinin, Şirket'e bilanço yapısını yönetmek açısından ilave bir esneklik ve uçak sahipliğinden doğan artık değer riskini ortadan kaldırmak gibi faydalar sunmaktadır. İzahname tarihi itibarıyla, 2013 ile 2015 yılları arasında teslim edilecek olan 5 adet Boeing 737-800NG tipi uçaktan her birini Satın Alma Hakkı Devri düzenlemeleri yoluyla finanse edilmesi beklenmektedir. Şirket henüz uçakların sahip olmak ya da operasyonel kiralama yoluyla edinmek konusunda kesin kararını vermemiş olmakla birlikte, Airbus A320neo ve A321neo tipi uçaklardan oluşacak filoyu ise aktif bir şekilde yönetmeyi ve sahip olunan uçakların ve operasyonel kiralama konusu uçakların dengeli bir portföyünü idame ettirmeyi planlamaktadır.

Tabloda belirtilen tarihler itibarıyla filonun bileşimine ilişkin ilave bilgiler aşağıdaki tabloda yer almaktadır. Aşağıda yer verilen rakamlar 1 Kasım 2011 tarihinden itibaren AirBerlin Türkiye operasyonu için kullanılan uçakları kapsamamaktadır.

Filo	Koltuk Sayısı	31 Aralık itibarıyla		
		2012	2011	2010
Boeing 737-800NG	189	38 ⁽¹⁾	31	22
Boeing 737-500	131	-	1	3
Boeing 737-400	168	2	2	2
Airbus A319	144	-	3	3
Airbus A320	180	-	2	2
TOPLAM	-	40	39	32
Dönem zarfında mevcut ortalama uçak sayısı	-	39,6	37,7	28,3

(1) 31 Aralık 2012 tarihinden beri bir adet yeni Boeing 737-800NG tipi uçak teslim alınmış ve operasyonel kiralama yöntemiyle işletilen bir Boeing 737-800NG ile bir 737-400 tipi uçak, ilgili kiralayıcıya iade edilmiştir.

3.4.5. Ortaklık tarafından yapılmakta olan yatırımlarının niteliği, tamamlanma derecesi, coğrafi dağılımı ve finansman şekli hakkında bilgi:

Pegasus; 2005 yılından beri, 40 adet yeni 737-800NG tipi uçak için Boeing firmasına kesin satın alma siparişi vermiş ve bu uçakların 35'i teslim alınmıştır. Bu İzahname'nin tarihi itibarıyla, yeni 737-800NG tipi uçaklar için Boeing firmasına verilmiş olan sipariştan kalan 5 uçağın ilkinin 2013 yılında, kalan uçakların ise her yıl için iki uçak olmak üzere 2014 ve 2015 yıllarında teslim alınması beklenmektedir (bkz. 3.4.20 "Uçak Alımları").

Aşağıdaki tablo, Airbus Siparişi'nden gelecek ilk uçağın 2015'te teslim alınacağı ve ayrıca filodan uçak çıkışı olmayacağı varsayımıyla, 2013 ile kesin siparişin tamamlanacağı tarih olması tahmin edilen 2022 arasında Pegasus filosunda yaşanacak büyümeyi göstermektedir.

Uçak Tipi	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Boeing 737-800NG	2 ⁽¹⁾	2	2	-	-	-	-	-	-	-
Airbus A320neo	-	-	2	5	5	10	14	13	8	-
Airbus A321neo	-	-	-	-	-	-	-	-	5	13

- (1) Bu İzahname tarihi itibarıyla, 2013 yılında teslim alınması planlanan 2 yeni Boeing 737-800NG tipi uçaktan biri teslim alınmıştır.
(2) Pegasus'un Airbus Siparişi'nde sahip olduğu 25 uçak opsiyonunun bir bölümünü veya tamamını kullanmak istemesi durumunda, Pegasus ile Airbus arasında teslimatların daha erken yapılmasına yönelik bir anlaşma olmaması durumunda, teslimatlar 2022'den sonra başlayacaktır.

Şirket, sürekli olarak filo ihtiyacını ve piyasa şartlarını analiz etmektedir. Henüz uçakların sahip olmak ya da operasyonel kiralama yoluyla edinmek konusunda kesin kararını vermemiş olmakla birlikte, Airbus A320neo ve A321neo tipi uçaklardan oluşacak filoyu ise aktif bir şekilde yönetmeyi ve sahip olunan uçakların ve operasyonel kiralama konusu uçakların dengeli bir portföyünü idame ettirmeyi planlamaktadır. Mevcut filo planlamasına göre ve Airbus Siparişi'nden teslimlerin 2015'te başlayacağı varsayımıyla; filonun 31 Aralık 2013, 2014 ve 2015'te sırasıyla 44, 47 ve 52 uçaktan oluşması beklenmektedir. Bu rakamlar, İzAir filosunda bulunması planlanan 5 adet Boeing 737-800NG'yi de içermektedir. Aynı tarihlerde ortalama filo büyüklüğünün ise sırasıyla 43, 46 ve 52 olması beklenmektedir.

Şirket'in düşük faaliyet giderlerine sahip olmaya odaklanması, filo yapısının periyodik olarak gözden geçirileceği anlamına gelmektedir. Farklı uçak tiplerinin filoya eklenmesinin bu amaca hizmet edeceği sonucuna varılması durumunda, filo yapısı zaman içinde değişebilecektir. Fakat operasyonların düşük maliyetli yapısının korunması amaçlandığından, filo yapısına ilişkin yaklaşım, düşük satın alma fiyatına ilave olarak mümkün olan en düşük işletme giderlerini sağlayacak uçak tiplerine sahip olunmasına bağlı bulunmaktadır. Sonuç olarak, yeni bir uçak tipinin filoya dahil edilmesi, yalnızca, dikkatli incelemelerden sonra bu işlemin işletme giderlerini düşüreceğinin belirlenmesi durumunda söz konusu olabilecektir.

3.4.6. Ortaklıkla ilgili teşvik ve sübvansiyonlar vb. ile bunların koşulları hakkında bilgi:

Şirket'in;

- 30.01.2009 tarihli ve 2009/Y45 sayılı Vergi Resim ve Harç İstisna Belgesi bulunmaktadır. Belge kullanma süresi 30.01.2011'de sona ermiştir.
- 03.02.2011 tarihli ve 2011/Y56 sayılı Vergi Resim ve Harç İstisna Belgesi bulunmaktadır. Belge kullanma süresi 03.02.2013'de sona ermiştir.
- 16.01.2013 tarihli ve 2013/Y-46 sayılı Vergi Resim ve Harç İstisna Belgesi bulunmaktadır. Belge kullanma süresi 24 aydır.
- 20 Mart 2011 tarihli ve F100403 nolu Teşvik Belgesi bulunmaktadır. 2011 ve 2012 yıllarında finansal kiralama yoluyla satın alınan uçaklardan 11 adedi bu belge kapsamındadır.

3.4.7. Ortaklığın yönetim organı tarafından geleceğe yönelik önemli yatırımlar hakkında ortaklığı bağlayıcı olarak alınan kararlar, yapılan sözleşmeler ve diğer girişimler hakkında bilgi:

İzAir'e ilişkin Anlaşmalar

14 Mart 2012 tarihinde Şirket, İzAir ve Air Berlin arasında 1 Kasım 2011 tarihinde faaliyete geçen Air Berlin Türkiye Projesi'ne ilişkin olarak "AirBerlin Türkiye" markası altında İzAir tarafından Air Berlin ile bloke uçuş kodu paylaşımı esasına göre Antalya ile Almanya'da belirli şehirler arasında gerçekleştirilecek ortak split charter seferleri yapılmasını ve İzAir'in ortak kontrolünü öngören bir dizi anlaşma imzalanmıştır. Bu anlaşmaların bir parçası olarak Şirket İzAir'deki hisselerinin %46,82'lik kısmını 4 Eylül 2012 tarihinde Air Berlin'e 10.446.903 TL karşılığında satmıştır. Şirket ile Air Berlin'in ortak split charter uçuşlarını bir süreliğine askıya alma kararını müteakiben Air Berlin İzAir genel kurulu tarafından kabul edilen sermaye artırımına katılmama kararı aldığından, Air Berlin'in İzAir'deki pay sahipliğinin Nisan 2013'te %29,51'e düşmesi beklenmektedir. Sermaye artırımı süreci sonunda Pegasus'un İzAir'deki pay sahipliğinin en az %68,31'e yükselmesi beklenmekte olup, Şirket bu doğrultuda İzAir'a 1 Nisan 2013 itibarıyla finansal tablolarında tam konsolidasyona tabi olması beklenmektedir.

İzahname tarihi itibarıyla İzAir, Pegasus ve Air Berlin'in ortak kontrolü altında kalmaya devam etmekle birlikte İzAir genel kurulu tarafından 27 Mart 2013 tarihli sermaye artırımını ile eş zamanlı olarak onaylanan esas sözleşme tadilinin geçerli olmasıyla birlikte Şirket'in 5 yönetim kurulu üyesinden 3'ünü atamak suretiyle İzAir'in günlük faaliyetlerinin kontrolünü elde etmesi beklenmektedir. Bununla birlikte esas sözleşme hükümleri uyarınca (onaylanan tadiller geçerlilik kazandıktan sonraki dönemde) şirketin sivil havacılık mevzuatı uyarınca yapmak zorunda olduğu değişiklikler hariç olmak üzere esas sözleşmesinin değiştirilmesi,

teşkilat yönetimi veya işletme konusunda değişiklikler yapılması, bir mali yıl süresince tek başına veya toplamda değeri 1 milyon Avro'yu aşan varlık veya hakların elden çıkarılması veya satın alınması, üçüncü kişi lehine her türlü teminat verilmesi, işletme konusu haricinde veya piyasa emsallerine uygun olmayan şartlar içeren yükümlülükler taraf olunması, iş ortaklığı kurulması veya ortak teşebbüs sözleşmesine taraf olunması ve sivil havacılık mevzuatı uyarınca tarifeli uçuş lisansı alınması veya bu lisansın korunması için gerekli olanlar haricinde uçak alım veya kiralama işlemlerine taraf olunması ve bunların tadili ve feshi gibi önemli konularda Air Berlin'in onayı ayrıca gerekmektedir.

İzahname tarihi itibarıyla Pegasus İzAir filosunda yer alan tüm uçakları wet lease yöntemiyle kiralamakta olup Air Berlin, Air Berlin Türkiye Projesi kapsamındaki destinasyonlar arasında split charter seferlerini kendi uçakları ile ve kendi hesabına sürdürmeye devam etmektedir. Ancak Pegasus tarafından Air Berlin'e kullanması halinde İzAir'deki pay sahipliğini % 46,82'ye çıkmasını sağlayacak ve Air Berlin tarafından İzAir'in tarifeli uçuş lisansı almasını müteakip bir yıl içerisinde kullanılabilir bir satın alma hakkı tanınması öngörülmektedir. Bu hakkın Air Berlin tarafından halihazırda öngörüldüğü şartlarda kullanılmasıyla, SHGM'den tarifeli uçuş lisansı alması şartıyla, Air Berlin Türkiye Projesi'nin Air Berlin ve İzAir arasında imzalanacak bir blok uçuş kodu paylaşım (sadece pazarlayıcı taşıyıcı Air Berlin'in bilet sattığı kod paylaşımı) anlaşması çerçevesinde devam etmesi beklenmektedir. Air Berlin'in satın alma hakkını kullanılması durumunda Şirket'e ödeyeceği tutarın 27 Mart 2013 tarihinde İzAir hissedarları tarafından kabul edilen sermaye artırımında rüçhan hakkını kullanmamış olduğu payların nominal tutarı ile 31 Mart 2013 ile satın alma hakkının kullanıldığı ayın son günü itibarıyla şirketin ertelenmiş vergi varlıkları hariç toplam varlıkları ile toplam yükümlülüklerinin toplamı arasında oluşan farkın Air Berlin'in söz konusu hisselerine oranındaki tutarının toplamı üzerinden hesaplanması beklenmektedir.

Yukarıdakilere ek olarak halen yürürlükte olan Air Berlin Türkiye Projesi'ne ilişkin olarak imzalanan 14 Mart 2012 tarihli anlaşmalara göre (i) 1 Mart 2013 itibarıyla İzAir tarafından tarifeli uçuş lisansının alınamaması, (ii) İzAir'in tarifeli uçuş lisansını almış olmasına rağmen bu lisansın iptal edilmesi veya geçersiz hâle gelmesi veya (iii) Air Berlin'in İzAir'deki pay oranının doğrudan veya dolaylı olarak İzAir hissedarları tarafından 30 Nisan 2010 ve 29 Haziran 2011 tarihli sermaye artırımı ve 23 Mayıs 2011 tarihli sermaye azaltımına ilişkin genel kurul kararları veya hissedarlar tarafından açılacak sonraki tarihli başka bir dava neticesinde azalması durumlarından birinin gerçekleşmesi halinde, Air Berlin tarafından İzAir'de sahip olunan hisselerin Pegasus tarafından satın alınması gerekmektedir. İzahname tarihi itibarıyla İzAir tarifeli uçuş lisansı için SHGM'ye henüz başvuruda bulunmamıştır.

Air Berlin'in İzAir'deki paylarını Şirket'e geri satması durumunda Şirket tarafından paylar için ödenecek bedel 4 Eylül 2012 tarihinde payların Pegasus tarafından Air Berlin'e devri sırasında Air Berlin'in ödediği bedel üzerinden hesaplanacak olup, 4 Eylül 2012 tarihi ile Air Berlin'in satma hakkını kullandığı tarih arasında İzAir'in toplam varlıkları ve yükümlülüklerindeki değişime göre 4 Eylül 2012 tarihli satın alım bedelinden farklı olarak tespit edilebilecektir.

Şirket ile İzAir ve Air Berlin arasında yapılan anlaşmalar, (i) esaslı bir ihlal olması ve böyle bir ihlalin bildirimini takip eden 30 günlük süre içerisinde giderilmemesi hâlinde; veya (ii) İzAir, Air Berlin veya Pegasus'un oy haklarının %50'sinden fazlasının ilişkili olmayan biri tarafından devir alınması halinde taraflarca feshedilebilir.

İzahname tarihi itibariyle, Pegasus ile Air Berlin arasındaki mevcut sözleşmeler (Air Berlin'in satma hakkı dâhil) yürürlüktedir ve bu sözleşmeler İzAir'in hissedarlık yapısında ve operasyonel yönetiminde meydana gelen değişiklikleri yansıtabacak şekilde henüz tadil edilmemiştir. Söz konusu anlaşmaların tadiline ilişkin Pegasus ile Air Berlin arasında herhangi bir zamanlama öngörülmediği gibi alım ve satım opsiyonları da dâhil olmak üzere yapılması plânlanan tadillere ilişkin şartlar üzerinde henüz kesin olarak mutabık kalınmış değildir.

Air Manas Anlaşmaları

Air Manas, Kırgızistan Cumhuriyeti'nde 26 Ekim 2006 tarihinde kurulmuş bir limited şirkettir. 2012 Nisan ve Ağustos tarihlerinde imzalanan bir dizi anlaşmalar ile Pegasus, Air Manas'ın % 49'unu bir Kırgız vatandaşından Eylül 2012 tarihinde 245.000 Kırgızistan Somu (yaklaşık 9.227 TL) karşılığında satın almıştır. Şirketin diğer dört gerçek kişi ortağı da Kırgız vatandaşı olup, %36, %10, %2,5 ve %2,5 paya sahiptirler.

Air Manas hissedarları ile olan anlaşmalar uyarınca, Pegasus, Air Manas'ın operasyonlarını yönetme hakkına sahiptir. Bişkek ve İstanbul arasındaki tarifeli uçuş lisansının Air Manas tarafından alınmasına bağlı olarak Pegasus, Air Manas tarafından ihtiyaç duyulan uçak, kabin görevlisi, bakım hizmeti ve wet lease tarzında yapılan kiralardaki havacılık sigortasını piyasa fiyatları ile sağlamayı kabul etmiştir.

Air Manas, Bişkek – İstanbul arası günlük gidiş-dönüş seferlerine Mart 2013 tarihi itibariyle başlamıştır.

Uçak Alım Anlaşmaları

Boeing Anlaşması

Boeing anlaşması kapsamında, 40 yeni Boeing 737-800NG uçak kesin alım siparişi verilmiştir. İzahname tarihi itibariyle, bu 40 adet uçağın 5 adedi henüz teslim alınmamıştır. Bu uçaklardan birinin 2013 yılında, ikisinin 2014 yılında ve diğer ikisinin 2015 yılında teslim alınması planlanmaktadır.

Airbus Anlaşması

Airbus anlaşması kapsamında, 2012 yılının Temmuz ayında 57 adet A320neo ve 18 adet A321neo tipi uçaktan oluşan, 75 adedi kesin ve 25 adedi opsiyonlu olacak şekilde toplam 100 adet yeni uçağı kapsayan Airbus Siparişi verilmiştir. Şirket'in söz konusu uçaklarda kullanılacak motor tercihine bağlı olarak teslimler 2015 veya 2016 başlayacak, 2022 yılında tamamlanacaktır. Airbus Siparişi'nden ilk teslimatların 2015 yılında başlayacağı varsayımıyla, bu siparişe ait 63 uçağın 2017 yılı sonrasında teslim alınması beklenmektedir.

Ayrıca bkz. "3.4.20, Uçak Fiyatlandırması" ve "2.1, Şirket, özellikle uçak satın alma sözleşmeleri tahtındaki yükümlülükleri ve kiralama sözleşmeleri kapsamında tabi olduğu İzahname tarihi itibariyle yaklaşık 250 milyon ABD doları tutarındaki (yargı mercilerine taşınması durumunda ortaya çıkabilecek ek masrafları hariç olmak üzere) tazmin yükümlülükleri ile Esas Holding'in Şirket'teki pay sahipliğinin %51'in altına düşmesi veya benzer bir şekilde Şirket'in kontrolünün el değiştirmesi halinde bu kontrol değişikliğine ilişkin taahhütlerinden doğabilecek riskler nedeniyle zarara uğrayabilir."

PUEM Ortak Girişim Sözleşmesi

15 Ekim 2010 tarihinde Şirket ile SIM-Industries arasında PUEM'in kuruluşuna ilişkin olarak bir ortak girişim sözleşmesi imzalanmıştır. Ortak girişim sözleşmesi %50-50'lik bir hissedarlık yapısı öngörmektedir. Pegasus PUEM'de 2 yönetim kurulu üyesi aday gösterirken SIM-Industries 1 yönetim kurulu üyesi aday gösterebilmektedir. Ancak esas sözleşmenin tadili, genel müdürün atanması ve görevden alınması, yıllık iş planı ve bütçenin onaylanması ya da bunlarda yapılacak esaslı değişiklikler, kâr dağıtımı, hissedarlar ile işlemler gibi bazı önemli kararlar her iki hissedarın da onayını gerektirmektedir. Pegasus ve SIM-Industries'in mutabık kalamaması halinde, söz konusu karar konusu ortak girişim sözleşmesi tahtında kesin ve bağlayıcı kararlar konusunda uzman kişilerden oluşan bir kurul tarafından verilir.

Ortak girişim sözleşmesi Pegasus ve SIM-Industries'e diğer hissedarın PUEM'deki hisselerini satması durumunda ön alım hakkı tanımaktadır. Diğer taraftan hem Pegasus'un hem de SIM-Industries'in PUEM'deki hisselerini birbirlerinin rakiplerine veya Türkiye dışındaki kişilere satmama taahhüdü bulunmaktadır.

Ortak girişim sözleşmesi, SIM-Industries'e PUEM tarafından satışa çıkarılan diğer tüm uçuş simülatörlerinin ve ekipmanlarının satın alınmasına ilişkin olarak SIM-Industries tarafından diğer alternatifler ile eş veyahut daha iyi şartlarla olmak koşuluyla bir başka ön alım hakkı daha tanımaktadır. Diğer taraftan ortak girişim sözleşmesi uyarınca Pegasus PUEM ile imtiyazlı müşteri olarak bir uçuş eğitim hizmetleri anlaşması imzalamıştır.

Ortak girişim sözleşmesi, Pegasus'un ve SIM-Industries'in Türkiye'de rekabet teşkil edecek faaliyette bulunmamalarını ve bir Boeing "yeni nesil" simülatörü işleten şirkette hissedar olmamalarını öngörmektedir. SIM-Industries tarafından gelecekte Türkiye'de kurulması planlanan veya arzulanan herhangi bir Airbus simülatörü veya Boeing dışında diğer simülatörler için Pegasus'a bir ön alım hakkı tanınmaktadır. Ancak bu durum SIM-Industries'in 3. kişilere Türkiye'de Boeing ya da Airbus simülatör satma hakkını engellememektedir.

Halka Arz Kapsamında Amerikan Ex-Im Bankası'nca Desteklenen Kredi Sözleşmelerine İlişkin Açıklamalar

Şirket'in planlanan halka arzı, Amerikan Ex-Im Bankası'nca desteklenen kredilere ilişkin anlaşmalar çerçevesinde herhangi bir temerrüt teşkil etmemektedir.

Öte yandan aşağıda özetlenen hükümlerden herhangi birinin ihlali durumunda ve söz konusu ihlalin ilgili telafi süresinde giderilmemesi halinde bir temerrüt hali meydana gelebilecek ve bu gibi temerrüt halleri Amerikan Ex-Im Bankası'na kullandırılan krediler için muacceliyet kesbetme hakkı verebilecektir. Aşağıda özetlenen hükümler Amerikan Ex-Im Bankası'nca desteklenen kredilerin her birine ilişkin olarak düzenlenen belgelerde aynı şekilde yer almaktadır.

Şirket'in Faaliyeti, Şirket Varlıklarının Satışı, Birleşme, Konsolidasyon ve Satın Alma Gibi İşlemlerle İlgili Sınırlamalar

Amerikan Ex-Im Bankası destekli krediler kapsamındaki her bir finansal kiralama sözleşmesinde Şirket'in üstlendiği taahhütler arasında aşağıdakiler yer almaktadır:

a. Faaliyet Konusu

- Şirket, Türkiye'de yurtiçi ve yurtdışı ticari yolcu ve yük taşımacılığı işini yürüten bir Türk sivil hava taşıyıcısı olarak ana faaliyet konusu ve kapsamında esaslı bir değişiklik yapmamayı taahhüt etmektedir.
- Şirket, daima Türkiye Cumhuriyeti yasalarına uygun olarak işletme ruhsatına sahip ve aynı zamanda Türk hava taşıyıcılarına Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu ikili ve diğer havacılık sözleşmelerinde sağlanan haklardan faydalanabilecek bir hava taşıyıcısı olarak faaliyet göstermesini sağlamayı taahhüt etmektedir.

b. Birleşme, Konsolidasyon, Varlık Satışı

- Şirket, başka bir kuruluş ile birleşme veya konsolidasyon işlemlerine taraf olmamayı, ayrıca Amerikan Ex-Im Bankası'nın yazılı ön izni olmaksızın (tek bir işlemle veya bir dizi işlem yoluyla) halihazırda mevcut olan veya ileride elde edilebilecek faaliyet kolunun, varlıklarının, gelirlerinin, haklarının tamamı veya esaslı bir kısmının satışını, kiraya verilmesini, devrini veya başka şekilde elden çıkarılmasını gerçekleştirmemeyi taahhüt etmektedir (şu kadar ki; herhangi bir uçağın satın alım hakkının devri, Şirket filosundan belirli bir tip uçağın yenilenmesi planı kapsamında gerçekleştirilen herhangi bir uçak satışı veya başka türlü bir elden çıkarma ve şirketin olağan faaliyeti kapsamında elden çıkardığı varlıklar hariçtir).
- Ancak yukarıda yer alan sınırlamalar şu koşulların varlığı halinde Esas Holding'in Şirket'teki pay sahipliğini bir diğer bağlı şirketine devrini engellemez: devir sırasında ve devir sonrasında (i) bağlı şirketin Türkiye Cumhuriyeti yasalarına uygun olarak kurulu, tescil edilmiş ve faaliyette olması; (ii) Esas Holding'in bu bağlı şirketin çıkarılmış sermayesi (veya diğer malvarlığı haklarının) %100'üne sahip olması; (iii) Esas Holding'in söz konusu bağlı şirketi kontrol etmesi; (iv) Esas Holding'in (doğrudan veya söz konusu bağlı şirket aracılığıyla) Şirket'in çıkarılmış sermayesi (veya diğer malvarlığı haklarının) en az %51'ine sahip olması; (v) Esas Holding'in şirket üzerinde fiili kontrole sahip olması; (vi) pay devrinin aşağıda belirtilen temerrüt hallerinden birini oluşturmaması:
 - Türkiye Cumhuriyeti vatandaşları (A) Şirket sermayesinin veya benzer malvarlığı haklarının ve (B) oy hakkına sahip Şirket paylarının %51'ine sahip olmalı ve bu payı kontrol etmelidir ve
 - Şirket, Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu uluslararası havacılık hizmetlerinin sunulmasına ilişkin herhangi bir önemli ikili veya çok taraflı antlaşmada öngörülen mülkiyet ve kontrol yükümlülüklerini karşılamaya devam etmelidir.

Yukarıdakilere ek olarak Esas Holding, taraf olduğu garanti sözleşmelerinde yer alan hükümler uyarınca aşağıdaki şartları karşılamayı taahhüt etmektedir:

- (Doğrudan veya tamamına sahip olduğu bir bağlı şirket aracılığıyla) Şirket'in çıkarılmış sermayesi (veya diğer malvarlığı haklarının) her bir farklı sınıfının en az %51'ine sahip olunması ve şirket üzerinde fiili kontrole sahip olunması ve
- Şirket'teki pay sahipliği oranının azaltılmasına yönelik herhangi bir teklifin yazılı olarak Amerikan Ex-Im Bankası, kredi sözleşmelerince belirlenen ilgili teminat sorumluları ve/veya sorumlu bankalara yazılı olarak bildirmesi ve ilgili tarafların isteyeceği makul ek bilgileri sağlaması gerekmektedir. İzahname tarihi itibarıyla Esas Holding mevcut halka arz neticesinde Şirket'teki pay sahipliğinde meydana gelmesi beklenen azalma ile ilgili olarak ilgili tarafları bilgilendirmiştir.

Yukarıdakiler haricinde Şirket, taraf olduğu katılım sözleşmelerinde yer alan hükümler doğrultusunda (ve ilgili kredi sözleşmeleri kapsamında açıkça izin verilen haller dışında) finansal kiralamaya konu olan uçakları kendisine kiraya veren özel amaçlı şirkette pay sahibi olamamayı ve bu şirketlerin yönetiminde görev almamayı taahhüt etmiştir.

Faaliyetlere İlişkin Sınırlamalar

Şirket'in finansal kira sözleşmeleri uyarınca üstlendiği taahhütler arasında aşağıdaki hususlar da yer almaktadır:

- Uçak yalnızca Türkiye'de tescil edilebilir.
- Şirket'in uçağı işletimi her türlü ilgili yasal düzenleme, izin ve ruhsatlar ile ilgili güvenlik standartları, onaylanmış bakım programı, her türlü taahhüt ve ilgili sigortalara ilişkin kurullarla uyumlu olmalıdır.
- Uçak esasen ticari yolcu ve yük taşımacılığı amacıyla kullanılmalıdır.
- Şirket, uçağı Amerikan Ex-Im Bankası'nca kullanımı hariç tutulan ülkelerde, sigorta kapsamında yer almayan ülkelerde veya sigorta poliçesinde belirtilen kurallara aykırı şekilde kullanamaz.
- Şirket, Türk yasaları tarafından yasaklanmadıkça ve teminat sorumlusu yazılı ön izin vermedikçe uçağı alt kiraya veremez.

Yukarıda belirtilenlere ek olarak Şirket, taraf olduğu katılım sözleşmelerinde yer alan hükümler uyarınca finansal kiralamaya konu uçakları münhasıran şahıs ve malların Türkiye Cumhuriyeti yasalarınınca izin verilen şekilde ticari taşımacılığı amacıyla kullanılmalıdır.

3.4.8. Son üç yıl ve ilgili ara dönem itibarıyla ortaklığın araştırma ve geliştirme politikaları ile sponsorluk yaptığı araştırma ve geliştirme etkinlikleri için harcanan tutarlar da dahil olmak üzere bu etkinlikler için yapılan ödemeler hakkında bilgi:

Yoktur.

3.4.9. Araştırma ve geliştirme süreci devam eden önemli nitelikte ürün ve hizmetler ile söz konusu ürün ve hizmetlere ilişkin araştırma ve geliştirme sürecinde gelinen aşama hakkında ticari sırrı açığa çıkarmayacak nitelikte kamuya duyurulmuş bilgi:

Yoktur.

3.4.10. Ortaklığın ticari faaliyetleri ve karlılığı açısından önemli olan patent, lisans, sınai-ticari, mali vb. anlaşmalar ile ortaklığın faaliyetlerinin ve finansal durumunun ne ölçüde bu anlaşmalara bağlı olduğuna ilişkin özet bilgi:

İşbirliği ve Ortaklıklar

Air Berlin Türkiye İşbirliği

Esas Holding'in Air Berlin firmasının en büyük hissedarı olmasının ardından (Esas Holding bu İzahname tarihi itibarıyla %12,02 oranında pay ile en büyük ikinci hissedar konumundadır), Eylül 2009'da Air Berlin ile internet bağlantısı yoluyla bir işbirliği başlatılmıştır. Bu işbirliği; Pegasus ile AirBerlin arasında, taşıyıcılardan herhangi birinin internet sitesini ziyaret eden yolcuların, uçmak istedikleri hattı işleten taşıyıcının internet sitesine otomatik olarak yönlendirildiği internet çapraz bağlantıları yoluyla sürdürülmektedir. Ayrıca Haziran 2010'da Air Berlin firması ile bir kod paylaşımı sözleşmesi imzalanmıştır. Bu kod paylaşımı sözleşmesi, uçuşu gerçekleştiren taşıyıcı sıfatıyla Pegasus'un ya da Air Berlin'in, önceden belirlenmiş hatlarda gerçekleştirilen uçuşlarda satması için diğer taşıyıcıya tahsis edilen mevcut kapasitenin tabi olacağı çerçeveyi belirlemektedir. Bu sözleşmeye istinaden kod paylaşımli uçuşlar Eylül 2011'de başlatılmıştır. Bu uçuşlar Almanya ile İstanbul arasındaki uluslararası hatları kapsamakta ve Pegasus'un uçuşu gerçekleştiren taşıyıcı olduğu Sabiha Gökçen Havaalanı ile Ankara ile İzmir arasındaki uçuşlar arasında bağlantı kurmaktadır. Kod paylaşımı düzenlemelerinin kapsadığı hatların sayısı, tarafların mutabakata varmasına bağlı olarak artırılabilir.

Haziran 2011'de Air Berlin Türkiye Projesi ("AirBerlin Türkiye" markası altında Antalya ile belirli Alman şehirleri arasında gerçekleştirilecek split charter seferlerini kapsayacak olan paylaşımli bir operasyon) için İzAir ve Air Berlin ile müzakerelere başlanmıştır. Air Berlin Türkiye Projesi, Kasım 2011 ile Mart 2013 arasında değişik süreçlerle devam etmiştir. Mart 2012'de, Şirket'in İzAir'deki %46,82 oranındaki payını Air Berlin'e satma ve Air Berlin ile işletmeyi ortak kontrol etme konusunda anlaşmaya varılmıştır. Mart 2013'te ise Pegasus ve Air Berlin bu operasyonların şu an için durdurulmasına karar vermiştir. Bu İzahname tarihi itibarıyla, İzAir filosunda bulunan tüm uçaklar wet lease yöntemi ile Pegasus'a tahsis edilmiştir.

AirBerlin Türkiye Projesi'nin durdurulmasına yönelik Pegasus ve AirBerlin arasındaki mutabakat ile Air Berlin'in İzAir'deki payının %29,51'e düşmesiyle sonuçlanması beklenen Mart 2013 tarihinde gerçekleşen İzAir sermaye artırımını gereğince; AirBerlin'e, kullanılması halinde AirBerlin'in İzAir'deki payını %46,82'ye çıkaracak satın alma opsiyonu verilmesi prensip olarak kararlaştırılmıştır. AirBerlin, bu opsiyonu İzAir'in tarifeli uçuş lisansı almasından sonraki bir yıl içerisinde kullanma hakkına sahiptir. AirBerlin'in bu opsiyonu halihazırda planlandığı şekliyle kullanması ve İzAir'in SHGM'den tarifeli uçuş lisansı alması durumunda, AirBerlin Türkiye Projesi'nin AirBerlin ve İzAir arasındaki bir blok kod paylaşımli anlaşmayla (sadece pazarlayıcı taşıyıcının bilet sattığı kod paylaşımı anlaşması)

devam edeceği düşünülmektedir. Bu İzahname tarihi itibarıyla İzAir, tarifeli uçuş lisansı almak üzere yapacağı başvurunun koşulu olan en az beş uçak kriterini sağlamadığından, böyle bir başvuruda bulunmamıştır.

Azal

Pegasus; Mayıs 2012’de, Azerbaycan Hava Yolları CJSC (“Azal”) ile bir uçuş kodu paylaşımı düzenlemesi kapsamında İstanbul Sabiha Gökçen Havaalanı ile Azerbaycan’ın Bakü şehri arasında ortak uçuşlara başlamıştır. Bu ortak uçuşlar Azal tarafından gerçekleştirilmekte, Pegasus ise pazarlayıcı taşıyıcı olarak hizmet vermektedir ve bu uçuşlar flypgs.com da dahil olmak üzere her iki havayolu tarafından sunulmaktadır. Bu kod paylaşımı düzenlemesine ilave olarak, Azal ile imzalanmış olan karşılıklı bir prorata sözleşmesi de bulunmaktadır ve bu sözleşmeye istinaden Azal, gerçekleştirdiği uçuşlar ile Sabiha Gökçen Havaalanı veya Atatürk Havaalanı’na taşıdığı yolcular için Pegasus’un uçuş ağına yönelik bağlantılar sağlamaktadır.

Air Manas

Pegasus, Nisan ve Ağustos 2012 tarihli bir dizi anlaşmalar neticesinde Kırgızistan Cumhuriyeti’nde kurulmuş bir limited şirket olan Air Manas’ın %49 payını şirketin eski bir gerçek kişi ortağından 245.000 Kırgız somu (yaklaşık 9.227 TL) karşılığında Ağustos 2012’de satın almıştır. Şirketin diğer dört gerçek kişi ortağı da Kırgız vatandaşı olup, %36, %10, %2,5 ve %2,5 paya sahiptirler. Satın alım tarihi itibarıyla hiç bir faaliyeti bulunmayan Air Manas, bu İzahname tarihi itibarıyla Kırgızistan Cumhuriyeti Sivil Havacılık Makamı tarafından verilmiş olan bir işletme belgesine (*air operator’s certificate*) sahiptir. Pegasus, diğer hissedarlar ile yaptığı düzenlemeler aracılığıyla Air Manas şirketinin alacağı önemli kararlar üzerinde söz hakkına sahiptir.

Kasım 2012’de Şirket ile Air Manas arasında bir wet lease sözleşmesi imzalanmıştır. Bu wet lease düzenlemesi, gerekli bütün izinleri Kırgız makamlarından ve Türk Sivil Havacılık makamından alınması ile Mart 2013’te yürürlüğe girmiştir. Bu sözleşme 30 Haziran 2013’te sona ermektedir. Bu İzahname tarihi itibarıyla Şirket ile Air Manas arasındaki wet lease sözleşmesi kapsamında, Pegasus Air Manas’a ihtiyacı olan kapasiteyi kiralamaktadır. Air Manas ise İstanbul’daki Sabiha Gökçen Havaalanı ile Kırgızistan’daki Bişkek Havaalanı arasında gerçekleştirilecek olan uçuşların ticari kontrolünü üstlenmiştir. Air Manas, Mart 2013’te İstanbul ve Bişkek arasında günlük gidiş-dönüş seferlere başlamıştır.

Diğer İşbirlikleri

İzahname tarihi itibarıyla, Pegasus herhangi bir büyük havayolu ittifakının üyesi değildir ve yakın gelecekte de bu tür ittifaklara katılmayı beklememektedir. Fakat Air Berlin ile kurulan işbirliğine ilave olarak, merkez üs olan İstanbul’daki Sabiha Gökçen Havaalanı’nda faaliyet gösteren diğer havayolları ile, Pegasus’un uluslararası ve/veya yurtiçi uçuş ağına dahil yolcuların seferler arasında kaydırılmasını içerecek olan işbirliklerinde bulunmanın yolları aranmaktadır. Bu stratejiye uygun olarak, bu İzahname’nin tarihi itibarıyla; Pegasus’un taşıyıcı, diğer havayolunun ise pazarlayıcı taşıyıcı olarak hareket etmesini öngören bir kod paylaşımı düzenlemesine yönelik olarak büyük bir uluslararası havayolu ile yürütülmekte olan müzakerelerin son aşamalarında gelinmiştir. Bu havayolunun, ayrıca kendisiyle imzalanacak bir prorata sözleşmesine istinaden, Pegasus’un yurtiçi uçuşları için de bilet satması beklenmektedir. Bu kod paylaşımı anlaşması, fiyatlama stratejisi ve ücret yapısı da dahil olmak üzere Pegasus’un düşük maliyetli taşıyıcı modelini etkilemeyecektir.

3.4.11. Son finansal tablo tarihi itibarıyla ortaklığın finansal kiralama yolu ile edinilmiş bulunanlar dahil olmak üzere sahip olduğu veya yönetim kurulu kararı uyarınca ortaklıkça edinilmesi planlanan önemli maddi duran varlıklara ilişkin bilgi:

31.12.2012 tarihi itibarıyla sahip olunan önemli maddi varlıklara ilişkin bilgiler aşağıdaki tabloda yer almaktadır:

Cinsi	Edinildiği Yıl	Defter Değeri (TL)	Kullanım Amacı	Kapasite
TC-APD	2010	21.739.110	Yolcu taşımacılığı	168

Kaynak: Şirket

31.12.2012 tarihi itibarıyla finansal kiralama yoluyla edinilen önemli maddi varlıklara ilişkin bilgiler aşağıdaki tabloda yer almaktadır:

Cinsi	Kira Dönemi Sonu	Kiralama Süresi Sonunda Kiralananın Kime Ait Olacağı	Defter Değeri (TL)	Kapasite
TC – AAE	Kas.19	Pegasus	45.998.982	189
TC – AAH	Oca.20	Pegasus	45.673.551	189
TC – AAI	Ağu.20	Pegasus	47.979.022	189
TC – AAJ	Şub.21	Pegasus	58.271.854	189
TC – AAL	Haz.21	Pegasus	55.677.784	189
TC – AAN	Ağu.21	Pegasus	54.121.933	189
TC – AAS	Mar.22	Pegasus	58.351.175	189
TC – AAT	Nis.22	Pegasus	61.206.883	189
TC – AAU	Nis.22	Pegasus	60.600.764	189
TC – AAV	Haz.22	Pegasus	70.487.672	189
TC – AAY	Haz.22	Pegasus	68.228.542	189
TC – AAZ	Haz.22	Pegasus	68.076.029	189
TC – ABP	Haz.22	Pegasus	68.032.597	189
TC – ACP	Tem.22	Pegasus	65.531.924	189
TC – ADP	Oca.23	Pegasus	65.108.417	189
TC – AEP	Mar.23	Pegasus	63.955.915	189
TC – AGP	Mar.23	Pegasus	63.500.114	189
TC – ANP	May.23	Pegasus	61.423.117	189
TC – AIS	Ara.23	Pegasus	74.340.453	189
TC – AVP	Ara.23	Pegasus	75.881.672	189
TC – AZP	Oca.24	Pegasus	76.676.232	189
TC – CPA	Oca.24	Pegasus	74.672.570	189
TC – CPB	Mar.24	Pegasus	74.971.162	189
TC – CPC	Mar.24	Pegasus	74.327.756	189
TC – CPD	Nis.24	Pegasus	69.094.213	189
TC – CPE	May.24	Pegasus	77.156.441	189

Yukarıdaki tabloda belirtilen tüm maddi varlıkların kullanım amacı yolcu taşımacılığıdır.

Kaynak: Şirket

Gayrimenkuller

Şirket'in mülkiyetinde herhangi bir gayrimenkul bulunmamaktadır. Halen Sabiha Gökçen Havaalanı'nda kullanılan tesisler; havaalanı apronunda (uçakların park ettiği, boşaltıldığı veya yüklendiği, yakıt ikmalinin yapıldığı ve yanıştırıldığı yer) bulunan tesislerin kullanımı ile ilgili olarak bu havaalanının işletmecisi olan Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş. ("HEAŞ") şirketi ve bilet satış yerleri ve operasyonel ve idari ofislerin kullanımı için de havaalanındaki yolcu terminalleri ve bir takım diğer tesislerin işletmecisi olan İSG ile çeşitli kira sözleşmeleri imzalanmış olup bu alanlar kiralık olarak kullanılmaktadır. Hizmet verilen belli başlı havaalanlarındaki tesisleri kullanmak ve işletmek üzere, DHMİ ve özel havaalanı terminali işletmecileri ile imzalanmış olan anlaşmalar bulunmaktadır. Check-in ve binış bankoları, operasyonlar destek alanı ve bagaj servisi ofisleri de dahil olmak üzere terminallerdeki yolcu hizmet alanlarına yönelik anlaşmalar, kira ücretlerine yönelik periyodik ayarlamalara ve ilgili kira sözleşmesinin süresinin uzatılmasına ilişkin hükümler içermektedirler. Ayrıca, Sabiha Gökçen Havaalanı yakınında yer alan ve Pegasus müşterilerine uygun fiyatlı otopark hizmeti sunan Ekopark'a ilişkin, Pegasus'un taraf olduğu kira sözleşmeleri bulunmaktadır.

Şirket'in merkez ofisi, İstanbul Sabiha Gökçen Havaalanı yakınında bulunmakta olup Esas Holding'in bir bağlı şirketi olan EAG Turizm İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş.'den kiralanmıştır. Pegasus mevcut merkez ofisine 2012 yılının Eylül ayında taşınmıştır. Ticari, operasyon, teknoloji, finans ve yönetim personeli asıl olarak merkez ofisinde bulunmaktadır. Burada sayılanlar haricinde Türkiye genelinde bakım tesislerinin kullanılmasına yönelik anlaşmalar bulunmaktadır.

3.4.12. Maddi duran varlıkların rayiç/gerçeğe uygun değerinin bilinmesi halinde rayiç/gerçeğe uygun değer ve dayandığı değer tespit raporu hakkında bilgi:

Yoktur.

3.4.13. Maddi duran varlıklar üzerinde yer alan kısıtlamalar, aynı haklar ve ipotek tutarları hakkında bilgi:

Finansal kiralama yoluyla filoya giren 26 uçağa ait Ex-Im Bank lehine birinci derece birinci sıra ipotekler mevcuttur. Ayrıca Türk Sivil Hava Aracı siciline şerh edilen bu ipotekler, TC-APD uçağı için 10 milyon ABD doları, TC-AAE, TC-AAH ve TC-AAI için toplam 150 milyon ABD Doları, TC-AAJ, TC-AAL ve TC-AAN uçakları için toplam 150 milyon ABD doları, TC-AAS uçağı için 150 milyon ABD doları, TC-AAT, TC-AAU, TC-AAV, TC-AAY, TC-AAZ, TC-ABP ve TC-ACP uçakları için 400 milyon ABD dolarıdır. Ayrıca, 2011 Ocak ve 2012 Mayıs arasında Boeing firmasından teslim alınmış toplam 12 uçak için 725 milyon ABD doları tutarında ipotek şerh edilmiştir.

Aşağıdaki tabloda Pegasus'un hâlihazırda kullandığı uçakların ipotek miktarları gösterilmektedir.

Uçak Tescil Kodu	İpotek Tutarları (AB Doları)
TC-APD	10.000.000
TC-AAE	
TC-AAH	150.000.000
TC-AAI	
TC-AAJ	
TC-AAL	150.000.000
TC-AAN	
TC-AAS	150.000.000
TC-AAT	
TC-AAU	
TC-AAV	
TC-AAY	400.000.000
TC-AAZ	
TC-ABP	
TC-ACP	
TC-ADP	
TC-AEP	
TC-AGP	
TC-ANP	
TC-AIS	
TC-AVP	725.000.000*
TC-AZP	
TC-CPA	
TC-CPB	
TC-CPC	
TC-CPD	
TC-CPE	

*Bu tutar 2011 ve 2012 yıllarında Boeing'den teslim alınmış olan 12 uçak için geçerli olan toplam değerdir.
Kaynak: Şirket

3.4.14. Ortaklığın maddi duran varlıklarının kullanımını etkileyecek çevre ile ilgili tüm hususlar hakkında bilgi:

Havayolu taşıyıcıları; materyaller ve kimyasal maddelerin tasfiyesi ve uçak gürültüsü de dahil olmak üzere çevrenin korunmasına ilişkin çeşitli yasal düzenlemelere tabidir. Bu yasal düzenlemeler, olası bir ihlal durumunda gündeme gelebilecek hukuki ve cezai yaptırımlardan ayrı olarak idari müeyyideler uygulayabilecek olan çeşitli resmi makamlarca denetlenmektedirler. Havacılık sektörü, 2012 yılı başında AB Emisyon Ticareti Sistemi'ne tabi olmuştur. Fakat Avrupa Komisyonu, Kasım 2012'de, ulaşılabilecek havacılık emisyon değerleri konusunu ele alan küresel bir anlaşmaya varılabilmemesine daha fazla zaman tanımak amacıyla, AB Emisyon Ticareti Sistemi'ne dahil ülkelere ve bu ülkelere yapılan uçuşlara bu sistemin uygulanmasının, 2013 yılında yapılacak ICAO genel kurulundan sonrasına kadar ertelenmesi yönünde bir teklif sunmuştur. Emisyon Ticareti Sistemi, halen uygulanmakta olan 31 Avrupa ülkesi dahilinde ve bunlar arasında gerçekleştirilen bütün uçuşlar için geçerli

olmaya devam edecektir. Bu İzahname'nin tarihi itibarıyla, Emisyon Ticareti Sistemi Türkiye'de uygulanmamaktadır.

Bu düzenleme halihazırda AB üye ülkelerine sefer düzenleyen havayolu taşıyıcılarının faaliyetlerini etkilemektedir. Şimdiye kadar temelde enerji üreticileri için uygulanmış olan bu düzenleme, genel olarak, kendi CO verimliliklerini iyileştirmeleri için endüstriyi teşvik etmek üzere uygulanan, karbonmonoksit ("CO") emisyonlarına yönelik bir "sınırlandır ve ticaretini yap" sistemidir. Bu düzenleme kapsamında, havayollarına, tarihsel "ton-kilometre başına gelir" ve bir CO verimliliği karşılaştırmasına bağlı olarak başlangıç niteliğinde CO istihkakları tanınmaktadır. Eksik istihkak miktarları ise açık piyasadaki ve/veya resmi müzayedelerden satın alınmalıdır.

3.4.15. Son üç yılda, ortaklığın veya grup şirketlerinden herhangi birinin taraf olduğu, olağan ticari faaliyetler nedeniyle imzalanan sözleşmeler hariç olmak üzere, ortaklığın ilgili olduğu önemli sözleşmelerin özeti:

Yoktur.

3.4.16. Son üç yıl, ilgili ara dönem ve son durum itibarıyla personel sayısı, belli başlı faaliyet alanları ve coğrafi bölge itibarıyla dağılımı ile bu sayıda görülen önemli değişiklikler hakkında açıklama:

31 Aralık 2012 itibarıyla, Şirket'in, toplam 2.045 çalışmanı bulunmaktadır. Belirtilen tarihler itibarıyla faaliyet alanı bazında sahip olunan çalışanların dökümü aşağıdaki tabloda yer almaktadır. Aşağıda yer verilen rakamlar 1 Kasım 2011 tarihinden itibaren AirBerlin Türkiye operasyonlarını kapsamamaktadır.

Fonksiyon	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010
Operasyon harici	309	383	362
Operasyon	1.736	1.667	1.329
Toplam	2.045	2.050	1.691

31 Aralık 2012 itibarıyla, çalışanların coğrafi dağılımı aşağıdaki tabloda verilmiştir:

Çalışanların Coğrafi Kırılımı	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010
Türkiye	2.021	2.042	1.652
Avrupa	23	8	39
Diğer	1	-	-
Toplam	2.045	2.050	1.691

Pilotlar, kabin mürettebatı ve diğer personel gruplarından her biri için ayrı standart iş akitleri yapılmaktadır. Çalışanlar sendikali değildir ve şimdiye kadar hiçbir grev veya esaslı nitelikte iş bırakma eylemi yaşanmamıştır.

Pegasus'un işe aldığı pilotların büyük bir kısmı Boeing 737 yeterliliğine sahip deneyimli pilotlardan oluşmaktadır, işe alındığı dönemde Boeing 737 yeterliliklerine sahip olmayan pilotlara ise gerekli eğitimler verilmektedir. Sahip oldukları becerileri korumaları ve geliştirmeleri için pilotların, Şirket'in belirlemiş olduğu koşullara ve ilgili mevzuat hükümlerine uygun olarak düzenlenen idame eğitimlerine katılmaları gerekmektedir.

Geçmişte Pegasus pilotları, THY ve Uluslararası Uçuş Eğitim Merkezi (IFTC Uçuş Hizmetleri ve Ticaret A.Ş.) tarafından eğitim maksatlı İstanbul'da işletilen Boeing 737-800NG uçuş simülatörlerini kullanmışlardır. Pegasus ile SIM-Industries'in işbirliği ile İstanbul'da bir Boeing 737-800NG uçuş simülatörü açılmış olup, Pegasus pilotları Ocak 2011'den beri bu tesiste eğitim görmektedirler. 31 Aralık 2011 itibarıyla 338, 31 Aralık 2010 itibarıyla 247 pilotu bulunan Şirket, 31 Aralık 2012 itibarıyla, toplam 360 pilot istihdam etmektedir.

Kabin mürettebatının tamamı, önceki deneyimlerine göre başlangıç eğitimlerine tabi tutulmaktadır. Bu eğitimlerin büyük bir kısmı şirket içi eğitimciler tarafından verilmektedir. Verilen eğitimler arasında emniyet ve acil durum prosedürleri (SEP) eğitimi, ilk yardım, kabin tanıma, anonslar, giyim-kuşam, yolcu hizmetleri ve uçuş içi satış becerileri eğitimleri bulunmaktadır. Kabin mürettebatı, ayrıca, tehlikeli maddelerin ve sorun çıkaran yolcuların ele alınması gibi eğitimler ile güvenlik farkındalığı eğitimleri almaktadırlar. Kabin mürettebatının ayrıca her yıl SEP ve ilkyardım konularını kapsayan ilave eğitimlere katılmaları gerekmektedir. Kabin mürettebatı genelde Türk kökenlidir, fakat büyümeyi desteklemek üzere yabancı mürettebat da işe alınmaya başlanmıştır.

Şirket'in başarılarını devam ettirebilmesinin, diğer faktörlerin yanı sıra, yönetim personelinin ve çalışanların destek vermesine ve kendilerini işlerine adanmalarına bağlı olduğuna inanılmaktadır. Performans tabanlı teşvikler sunmak suretiyle personeli motive etmeye ve Şirket bünyesinde tutmaya yönelik girişimlerde bulunmaktadır. Şirket'in personel ücret politikası, personeli bir yandan motive ederek Şirket'e bağlı tutarken, diğer yandan da verimliliğin ve üretkenliğin azamiye çıkartılmasına odaklanmaktadır. Bu stratejiye uygun olarak Nisan 2005'den beri çalışanları kapsayan bir prim sistemi uygulanmaktadır. Bu sistem kapsamında ödenecek primin tutarı, vergi öncesi karın %10'u olacak şekilde tespit edilmektedir ve bir yılını doldurmuş ve belirlenmiş asgari performans seviyesine ulaşmış olan çalışanlara ödenmektedir. Bu plandan yararlanma hakkına sahip çalışanlara ayrılan toplam kar miktarı, aldıkları brüt maaş tutarlarına ve elde ettikleri performans değerlendirmesi puanlarına bağlı olarak bu çalışanlar arasında dağıtılmaktadır. Bu prim sisteminin temel amacı, iyi performans gösteren çalışanları ödüllendirmek, motivasyonu artırmak ve çalışanların Şirket tarafından ödüllendirilmesini pekiştirmektir. Bu planın aynı zamanda çalışanların Şirket'i sahiplenmesini sağlamanın etkili bir yolu olduğu düşünülmektedir.

Halka arz sonrasında Şirket, yönetim kurulunun belirleyeceği tutarlar doğrultusunda çalışanlarına yönelik olarak performans, motivasyon ve işi daha iyi yapmayı teşvik edici prim uygulamasına devam edecektir.

3.4.17. Personelin ortaklığa fon sağlamasını mümkün kılan her türlü anlaşma hakkında bilgi:

Yoktur.

3.4.18. Son 12 ayda mali durumu önemli ölçüde etkilemiş veya etkileyebilecek, işe ara verme haline ilişkin bilgi:

Yoktur.

3.4.19. Son 12 ayda ortaklığın ve/veya grubun finansal durumu veya karlılığı üzerinde önemli etkisi olmuş veya izleyen dönemlerde etkili olabilecek davalar, hukuki takibatlar ve tahkim işlemleri:

Aşağıda bahsi geçenler dışında Şirket veya iştirakleri, Şirket'in mali durumu ve faaliyet sonuçları aleyhinde münferiden veya toplu olarak önemli olumsuz etki yaratabilecek herhangi bir dava, tahkim veya diğer idari davaya taraf bulunmamaktadır.

İzahname tarihi itibarıyla, Şirket aleyhine açılmış ve derdest olan 84 adet dava ve İzAir aleyhine açılmış ve derdest olan beş adet dava bulunmaktadır. Bu davalar çoğunlukla, müşteri şikayetleri ve eski çalışanların ileri sürdüğü işe iade ve buna bağlı tazminat talepleri ile sözleşme feshine ilişkin olarak alacak veya tazminat talepleri de dâhil olmak üzere ticari ve sözleşme kaynaklı alacak taleplerine ilişkin davalardan oluşmaktadır. Bu davalar ile talep edilen toplam tutar, 4 Nisan 2013 tarihi itibarıyla geçerli Merkez Bankası avro alış kuru dikkate alındığında yaklaşık 2.944.000 TL olup, davacıların fazlaya ilişkin saklı tuttukları hakları ve işleyecek faiz talepleri bu rakama dâhil değildir.

İzahname tarihi itibarıyla, Şirket tarafından açılmış ve devam etmekte olan (Şirket'in şikâyetine bağlı olarak açılan ceza davaları da dâhil olmak üzere) toplam 42 adet dava ve icra takibi ile İzAir tarafından açılmış 1 adet dava bulunmaktadır. Bu davalar çoğunlukla çeşitli idari düzenlemeler, para cezaları ve Türkiye'deki idari kurumlar tarafından tesis edilmiş işlemlere karşı açılmış olan idari davalar ve başta pilotlar olmak üzere, hizmet sözleşmelerinin feshine ilişkin olarak eski çalışanlardan talepler, yolcular tarafından elde edilmiş çeşitli tüketici hakem heyeti kararlarına karşı itirazlar ve ticari alacak taleplerinden oluşmaktadır.

Aşağıda, Atatürk Havalimanı Gümrük Müdürlüğü tarafından Şirket aleyhine tesis edilen para cezasına ilişkin açılmış olan idari davalar, çeşitli İzAir genel kurul kararlarının iptali talebiyle açılan davalar ve Şirket'e ilişkin olarak gerçekleştirilen bir vergi incelemesine ilişkin olarak devam etmekte olan sürece ilişkin açıklamaları içermektedir.

Para Cezasına Karşı Açılan İdari Dava

Haziran 2008'de, İstanbul Atatürk Havalimanı Gümrük Müdürlüğü tarafından, geçici ithalat beyannamesiyle Mayıs 2008'de Şirket tarafından yurtiçine geçici ithalatı yapılan uçağın süresi içinde yurt dışına çıkarılmadığı iddiasıyla Şirket aleyhine 545.366 TL tutarında idari para cezası verilmiştir. İstanbul 4. Vergi Mahkemesi nezdinde açılan davada mahkeme Aralık 2009'da Şirket aleyhine karar vermiş olup, karar Şirket tarafından temyiz edilmiştir. Temyiz incelemesi İzahname tarihi itibarıyla Danıştay 7. Dairesi nezdinde devam etmektedir. İstanbul Atatürk Havalimanı Gümrük Müdürlüğü tarafından tesis edilen idari para cezasına ilişkin herhangi bir ödeme yapılmamış olup söz konusu ceza ve işlemlerini içeren 931.212 TL tutarında bir teminat mektubu sunulmuş olup ilgili uçağın yurtdışı edilme işlemleri tamamlanmıştır. Ocak 2011'de, İstanbul Atatürk Havalimanı Gümrük Müdürlüğü tarafından söz konusu teminat mektubunun paraya çevrilmesine ilişkin olarak bir ödeme emri alınmış olup bu ödeme emrinin iptali için Şirket tarafından ayrıca İstanbul 2. Vergi Mahkemesi nezdinde dava açılmıştır. Bu davada mahkeme öncelikle Şubat 2012'de bir ihtiyati tedbir kararı vermiş, daha sonrasında ise Eylül 2012'de İstanbul Atatürk Havalimanı Gümrük Müdürlüğü'nün işlemini iptal etmiştir. Bunu takiben, İstanbul Atatürk Havalimanı Gümrük Müdürlüğü tarafından karar temyiz edilmiş olup, temyiz incelemesi halen Danıştay 7. Dairesi nezdinde devam etmektedir.

İzAir Genel Kurul Kararlarının İptaline İlişkin Davalar

İzAir'in bazı pay sahipleri tarafından 30 Nisan 2010, 23 Mayıs 2011 ve 29 Haziran 2011 tarihli İzAir ortaklar genel kurulunca alınan bir takım kararların iptali talebiyle açılmış ve devam etmekte olan üç adet dava bulunmaktadır.

Bunlardan ilki, İzAir ortaklar genel kurulu tarafından 30 Nisan 2010 tarihli olağan genel kurul toplantısında alınan çeşitli kararların iptaline yönelik olarak 15 İzAir ortağı tarafından açılmış olan davadır. Bu kapsamda, davacılar sermayenin 15.500.000 TL'den 52.500.000 TL'ye yükseltilmesine ilişkin kararın iptalini talep etmektedirler. Aynı taleplerle İzmir 4. Asliye Ticaret Mahkemesi nezdinde açılmış olan bir diğer dava, İzmir 5. Asliye Ticaret Mahkemesi nezdinde görülmekte olan bu dava ile birleştirilmiştir. Taraflar yazılı beyanlarını sunmuş olup, mahkeme davaya ilişkin bilirkişi heyetinden bir rapor ve tarafların itirazları sonrasında ek bir bilirkişi raporu almıştır. Söz konusu davaya ilişkin bir sonraki duruşma tarihi ise 16 Nisan 2013 olarak belirlenmiştir.

İkinci dava 23 Mayıs 2011 tarihli İzAir ortaklar genel kurul toplantısında alınan çeşitli kararların iptaline yönelik olarak 3 İzAir ortağı tarafından açılmıştır. Bu kapsamda davacılar şirket sermayesinin 52.500.000 TL'den 2.000.000 TL'ye azaltılmasına ilişkin kararın iptalini talep etmektedirler. İzmir 6. Asliye Ticaret Mahkemesi tarafların beyanlarını inceledikten sonra 28 Mayıs 2012 tarihinde davacıların iptal taleplerini reddetmiştir. Bu karar 30 Ekim 2012 tarihinde davacılar tarafından temyiz edilmiş olup izahname tarihi itibarıyla, temyiz incelemesi devam etmektedir. Son olarak İzAir temyiz dilekçesine karşı cevaplarını 22 Kasım 2012 itibarıyla dosyaya sunmuştur.

Üçüncü dava, 29 Haziran 2011 tarihli İzAir ortaklar genel kurul toplantısında İzAir sermayesinin 2.000.000 TL'den 24.500.000 milyon TL'ye artırılmasına ilişkin olarak alınan kararın iptali talebiyle bir adet İzAir ortağı tarafından açılmıştır. İzmir 9. Asliye Ticaret Mahkemesi tarafların beyanlarını inceledikten sonra 9 Ekim 2012 tarihinde davacının taleplerini reddetmiştir. Mahkemenin vermiş olduğu bu karar davacı tarafından temyiz edilmiş olup izahname tarihi itibarıyla temyiz incelemesi devam etmektedir.

Şirket ile Air Berlin arasındaki mevcut sözleşmeler uyarınca İzAir pay sahipleri tarafından açılan yukarıda bahsi geçen üç davadan herhangi biri veya pay sahipleri tarafından açılacak müteakip davaların doğrudan veya dolaylı sonucu olarak Air Berlin'in İzAir'deki hissedarlığının azalması halinde Şirket Air Berlin'in İzAir'deki paylarının tamamını geri almak durumunda kalabilir.

Finansal Kiralama Sözleşmelerinden Kaynaklanan Katma Değer Vergisine İlişkin Vergi İncelemesi

2012 yılı içerisinde Maliye Bakanlığı Vergi Denetim Kurulu müfettişlerince 2009, 2010, 2011 yılları ve Ocak 2012 için Şirket kanuni defter ve belgeleri üzerinde finansal kiralama işlemleri ile sınırlı olarak KDV yönünden bir inceleme gerçekleştirmiştir. Vergi müfettişleri, Şirket tarafından finansal kiralamaya taraf yerleşik olmayan uçak kiralama şirketlerine uygulanan KDV oranlarına itiraz etmiş olup, sonrasında ilgili vergi dairesi tarafından belirtilen dönemlere ilişkin olarak re'sen tarha konu edilen toplam 30.872.430 TL (ilgili işleyecek faizler hariç olmak üzere) KDV ile 46.308.645 TL tutarında vergi ziyayı cezası kesilerek Aralık 2012'de Şirket'e tebliğ edilmiştir. Gelecek dönemlere ilişkin riskin azaltılması amacıyla ve uygulanan KDV oranındaki değişim Şirket'te nakit para çıkışına yol

açmadığından Şirket 1 Aralık 2012 tarihinden itibaren daha önce uygulamakta olduğu %1 KDV oranı yerine %18 KDV oranını “itirazı kayıt ile” uygulamaya başlamıştır.

İzahname tarihi itibarıyla Şirket tarafından kendisine tebliğ edilen re’sen tarhiyat işlemi ve vergi zıyaı cezasına karşı açılmış herhangi bir dava bulunmamaktadır. Şirket tarafından söz konusu vergi ve ceza tutarlarının tamamı için Maliye Bakanlığı Merkezi Uzlaşma Komisyonu Başkanlığı’na 21 Aralık 2012 tarihinde uzlaşma talebinde bulunulmuş olup izahname tarihi itibarıyla uzlaşma için Şirket’e gün verilmiş değildir. Vergi Usul Kanunu’nun 7. Ek Maddesi hükmü uyarınca, Merkezi Uzlaşma Komisyonu Başkanlığı ile Pegasus arasında uzlaşmanın vaki olmaması hâlinde Şirket, tarh edilen katma değer vergisi ve kesilen vergi zıyaı cezasına karşı uzlaşmanın vaki olmadığına dair tutanağın kendisine tebliğinden itibaren 15 gün içerisinde vergi mahkemeleri nezdinde dava açma hakkını haizdir.

Şirket, hukuk danışmanlarının, vergi uzmanlarının görüşleri doğrultusunda ve Gelir İdaresi Başkanlığı tarafından konu ile ilgili farklı mükelleflere verilen ve yukarıda bahsedilen değişik dönemler için uygulanan KDV oranlarını teyit eden çeşitli özgelere de göz önüne alarak konsolide finansal tablolarda incelenmeyen dönem de dahil olmak üzere herhangi bir karşılık ayırmamıştır.

Yukarıda yer verilen, Şirket’in vergi tarhiyatı ve cezasına ilişkin karşılık ayrılmasına gerek görmediği yönündekiler de dahil, açıklamalara ek olarak, T.C. Başbakanlık Sermaye Piyasası Kurulu’nun talebi üzerine Şirket’in talep ettiği şekilde uzlaşmanın vaki olmaması ve akabinde Şirket’in dava yoluna başvurması durumunda yargı mercilerince verilecek nihai kararın söz konusu re’sen tarh ve vergi cezası işleminin iptaliyle sonuçlanmaması durumunda söz konusu bu tutarların 31.12.2012 finansal tabloları üzerindeki etkisini gösterir tablo aşağıda yer almaktadır. Söz konusu tabloda yer alan bilgiler Sermaye Piyasası Kurulu’nun talebi doğrultusunda gerçekleştirilmiş olan Şirket’in simülasyon çalışmasının ürünüdür, kesin değildir ve Şirket’in 31.12.2012 tarihi itibarıyla veya İzahname tarihi itibarıyla mali durumunu yansıtmamaktadır.

(TL)	Raporlanan	Olası Vergi Etkisi ⁽¹⁾	Olası Vergi Etkisi Sonrası
Nakit ve Nakit Benzerleri	210.150.238	85.521.994	124.628.244
Dönen Varlıklar	339.329.147	85.521.994	253.807.153
Toplam Varlıklar	2.209.011.035	85.521.994	2.123.489.041
Özkaynaklar	327.352.148	85.521.994	241.830.154
Diğer Faaliyet Gelir ve Giderleri (net)	4.189.016	85.521.994	-81.332.978
Faaliyet Karı	192.688.912	85.521.994	107.166.918
Dönem Karı	126.303.516	85.521.994	40.781.522

(1) Olası vergi etkisi, 46.308.645 TL vergi zıyaı, 30.872.430 TL re’sen KDV terhiyatı ve 31 Aralık 2012 tarihi itibarıyla Gelir İdaresi’nce açıklanan gecikme faiz oranları baz alınarak öngörülen 8.340.919 TL tutarında gecikme faizi tutarından oluşmaktadır.

3.4.20. Son üç yıldaki finansal ve diğer yatırım politikaları:

Finansal Yatırımlar

NAKİT VE NAKİT BENZERLERİ	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010
Kasa	75.657	410.659	238.503
Banka	210.074.581	19.125.477	49.012.170
- Vadesiz mevduatlar	24.779.531	10.395.510	8.415.430
- Vadeli mevduatlar	185.295.050	8.729.967	40.596.740
Diğer hazır değerler	-	13.228	33.796
Toplam	210.150.238	19.549.364	49.284.469

FİNANSAL YATIRIMLAR	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010
Türev enstrümanlar gerçeğe uygun değeri	14.898.232	11.782.110	2.035.162
Toplam	14.898.232	11.782.110	2.035.162

ÖZKAYNAK YÖNTEMİYLE DEĞERLENEN YATIRIMLAR	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010
Ortak yönetime tabi işletmeler			
Pegasus Uçuş Eğitim Merkezi A.Ş.	379.771	496.756	-
İştirakler			
KPA LLC.	69.141	69.141	69.141
İzmirliiler Otelcilik A.Ş.	1.132.440	165.430	286.360
Değer düşüklüğü karşılığı	(69.141)	(69.141)	(69.141)
Toplam	1.512.211	662.186	286.360

Yatırım Harcamaları

Şirket'in yatırım harcamaları temel olarak uçakları kapsayan teslimat öncesi ödemeler ile ilgili harcamalardan oluşmaktadır. Geçmişte genel olarak borçlanma yoluyla karşılanan yatırım harcaması gereksinimleri, temel olarak; Ex-Im Bank garantili krediler, ana hissedar Esas Holding'den temin edilen borçlar, Esas Holding'in gerçekleştirdiği özsermaye enjeksiyonları, muhtelif bankalardan alınan borçlar ve operasyonlardan elde edilen nakitler yoluyla finanse edilmiştir. 31 Aralık 2012, 2011 ve 2010 tarihlerinde sona eren yıllarda, üretim sürecindeki uçaklar için yapılan teslimat öncesi ödemelere ilişkin yatırım harcamaları, uçak filosuyla ilgili yatırım harcamaları, uçak üreticisi tarafından yapılan teslimat öncesi ödemelerin geri ödemeleri ve diğer yatırım harcamaları şeklinde sınıflandırılmış olan yatırım harcamaları aşağıdaki tabloda gösterilmektedir.

	31 Aralık'ta sona eren yıllar için, ('000 TL)		
	2012	2011	2010
Uçaklar için yapılan teslimat öncesi ödemeler, net	(13.919) ⁽³⁾	(47.576)	94.259
Uçak filosu ile ilgili ⁽¹⁾	2.832	6.050	3.788
Diğer⁽²⁾	17.226	5.835	3.293
TOPLAM	6.139	(35.691)	101.340

(1) Uçak filosuyla ilgili yatırım harcamaları arasında yedek parça ve onarımları kapsayan yatırım harcamaları da bulunmaktadır.

(2) Diğer yatırım harcamaları, demirbaş, motorlu taşıtlar, özel giderler ve makine ve ekipmanlarla ilgili yatırım harcamalarını da kapsamaktadır.

(3) 2012'de Airbus Siparişi için yapılan 8,8 milyon Amerikan doları ön ödemeleri de içermektedir.

Uçak Alımları

Şirket'in büyüme stratejisi kapsamında; filo büyütülmekte ve temel olarak Airbus A320neo ve A321neo tipi uçaklar ve Boeing 737-800NG tipi uçakların alınması ile ilgili olmak üzere önemli yatırım harcamalarında bulunmaya devam edilmesi beklenmektedir. Bu İzahname'nin tarihi itibarıyla, daha önce verilen 40 yeni Boeing 737-800NG uçak kesin alım siparişinden, 5 adedi henüz teslim alınmamıştır. Bu uçaklardan birinin 2013 yılında, ikisinin 2014 yılında ve diğer ikisinin 2015 yılında teslim alınması planlanmaktadır.

2012 yılının Temmuz ayında 57 adet A320neo ve 18 adet A321neo tipi uçaktan oluşan, 75 adedi kesin ve 25 adedi opsiyonlu olacak şekilde toplam 100 adet yeni uçağı kapsayan Airbus Siparişi verilmiştir. Aralık 2012'de kamuya açıklanan bu sipariş, verildiği tarih itibarıyla Türk sivil havacılık tarihinde bir seferde verilmiş en büyük sipariştir. Şirket'in söz konusu uçaklarda kullanılacak motor tercihinine bağlı olarak teslimler 2015 veya 2016 başlayacak, 2022 yılında tamamlanacaktır. Airbus Siparişi'nden ilk teslimatların 2015 yılında başlayacağı varsayımıyla, bu siparişe ait 63 uçağın 2017 yılı sonrasında teslim alınması beklenmektedir.

Kısa vadede doğabilecek kapasite ihtiyacını karşılamak üzere de Şirket, iştiraki İzAir'in 2013 yılında operasyonel kiralama yöntemiyle teslim alması beklenen uçakları wet lease yöntemiyle kiralarak kullanmayı planlanmaktadır.

Uçak Fiyatlandırması

Boeing ve Airbus firmalarına verilen siparişler, liste satın alma fiyatları üzerinden verilmiş olan gizli fiyat ve ödeme koşulları imtiyazlarına ve ayrıca (Airbus için belli bir sınıra kadar) eskalasyon ayarlaması maddelerine bağlı olarak yapılacak ayarlamalara tabi bulunmaktadır ve bu nedenle sipariş edilen uçaklar için Şirket tarafından ödenen fiili satın alma fiyatı, ilgili uçakların liste fiyatlarından, tipik olarak daha düşük olmak üzere, farklı olacaktır. Bu esaslar uyarınca, teslimat tarihinde ödenecek olan teslimat tarihindeki tahmini fiyatları (fiyat ve ödeme koşulları hariç tutulmakla birlikte tahmini fiyat artışı ve uçak konfigürasyonundan kaynaklanan uyarlamalar göz önüne alındığında) baz alındığında, 2013 ila 2022 yılları arasında teslim edilecek olan Boeing uçaklarını kapsayan kesin siparişler ile Airbus Siparişi için yapılması beklenen toplam yatırım harcamaları 31 Aralık 2012 itibarıyla 12,5 milyar ABD doları olup; bunun 0,5 milyar ABD dolarlık kısmı 5 adet yeni Boeing 737-800NG tipi uçağı kapsayan yatırım harcamalarından, yaklaşık 12,0 milyar ABD dolarlık kısmı ise Airbus A320neo ve A321neo uçaklarını kapsayan (opsiyon hakkının tamamının kullanıldığı varsayımıyla) 75'i kesin 25'i opsiyonel toplam 100 uçaklık Airbus Siparişi'nden kaynaklanan yatırım harcamalarından oluşmaktadır. Planlanan yatırım harcamalarının fonlanması için kullanılması öngörülen kaynaklar, halka arz işleminden elde edilecek hasılanın bir kısmı,

temin edilecek borçlar ve operasyonlardan elde edilecek nakit şeklindedir. Şirket, yakın vadede sadece filo dışı kısıtlı yatırım harcamaları olacağını tahmin etmektedir.

İzahname tarihi itibarıyla, toplam 9 adet Boeing 737-800NG, Satın Alma Hakkı Devri yoluyla finanse edilmiştir. Bu düzenleme kapsamında uçak siparişi ilk olarak bir leasing şirketine transfer edilmiş ve bunun ardından bu leasing şirketi ile bir operasyonel kiralama anlaşması imzalanarak, devredilen siparişe istinaden leasing şirketinin satın almış olduğu uçak kiralanmıştır. Bu operasyonel kiralama sözleşmelerine istinaden yapılan kiralama işlemlerinin süresi 8 yıldır. Satın Alma Hakkı Devri düzenlemelerinin içerdiği maliyetlerin, Ex-Im Bank destekli finansal kiralamalara ve ECA'ların desteklediği finansmanın beklenen maliyetlerine göre bir parça daha yüksek olmasına karşın; Satın Alma Hakkı Devri düzenlemelerinin, Şirket'e bilanço yapısını yönetmek açısından ilave bir esneklik ve uçak sahipliğinden doğan net defter değeri riskini azaltma kabiliyeti de dahil olmak üzere belirli faydalar sunduğu düşünülmektedir. 2013 ile 2015 yılları arasında teslim edilecek olan 5 adet Boeing 737-800NG tipi uçaktan her birinin Satın Alma Hakkı Devri düzenlemeleri yoluyla finanse edilmesi beklenmektedir. Şirket, henüz uçakların sahip olmak ya da operasyonel kiralama yoluyla edinmek konusunda kesin kararını vermemiş olmakla birlikte, Airbus A320neo ve A321neo tipi uçaklardan oluşacak filoyu ise aktif bir şekilde yönetmeyi ve sahip olunan uçakların ve operasyonel kiralama konusu uçakların dengeli bir portföyünü idame ettirmeyi planlamaktadır. Şirket'in dengeli bir uçak sahipliği ve kiralaması bileşimine sahip olması, filoya uçak giriş ve çıkışlarını daha etkin bir şekilde yönetme fırsatı vererek Pegasus'a operasyonel ihtiyaçlara göre filo büyüklüğünü düzenleme imkanı sunmakta ve operasyonel anlamda esneklik sağlamaktadır.

Sipariş edilen her bir Boeing 737-800NG tipi uçağın teslimatından önce, spesifik tarihlerde teslimat öncesi ödemeler yapılması gerekmektedir. 31 Aralık 2012 itibarıyla teslimatı yapılmamış Boeing 737-800NG ile Airbus A320neo ve A321neo tipi uçaklar için yapılan teslimat öncesi biriken ödemelerin toplam tutarı 50,0 milyon Amerikan doları olmuştur. Her teslimat öncesi ödemenin tutarı, ilgili uçağın liste fiyatına göre değişmektedir. Nihai teslimat öncesi ödeme tutarı ise uçağın Boeing firması tarafından teslim edildiği zaman itibarıyla, tipik olarak tanınan fiyat imtiyazlarından ötürü liste fiyatının önemli ölçüde altında olan uçağın fiili satın alma fiyatı bazında tespit edilmektedir. Uçağın liste fiyatına göre yapılan teslimat öncesi ödemeler ve finansman tutarının toplamı ile uçağın fiili satın alma fiyatına bağlı olarak tespit edilen teslimat öncesi ödeme tutarı arasındaki fark, Boeing firması tarafından geri ödenmekte veya diğer uçaklar için yapılacak teslimat öncesi ödemelerden düşülmektedir. 2010, 2011 ve 2012 yıllarında Boeing firmasından Şirket'e yapılan teslimat öncesi geri ödemelerin toplam tutarı sırayla 15,2 milyon Amerikan doları, 70,0 milyon Amerikan doları ve 40,7 milyon Amerikan doları olarak gerçekleşmiştir. Önceden sipariş edilmesine ve bedelin ödenmesine karşın daha sonra bir Satın Alma Hakkı Devri düzenlemesine konu edilmiş olan uçaklar için yapılan teslimat öncesi ödemelerin toplam tutarı Boeing tarafından Pegasus'a geri ödenmektedir.

Airbus Siparişi de teslimat öncesi ödeme sistemi içermektedir.

Akdi Yükümlülükler ve Şarta Bağlı Yükümlülükler

Temel olarak uçak alımları ile ilgili olmak üzere gelecekte yapılacak ödemeler açısından, Şirket'in çeşitli akdi yükümlülükleri ve ticari taahhütleri bulunmaktadır. 31 Aralık 2012 itibarıyla, tabloda belirtilen süreler içinde, söz konusu sözleşmelerde belirtilmiş olan yükümlülükler aşağıdaki tabloda belirtilmektedir.

	1 aydan kısa	1 ay ile 3 ay arası	3 ay ile 1 yıl arası	1 yıl ile 5 yıl arası	5 yıl üstü	Toplam
Mali Yükümlülükler	2.747.783	-	48.630.965	-	-	51.378.748
Ticari Borçlar (ilgili taraflar dahil)	88.538.575	-	-	-	-	88.538.575
Diğer Borçlar	42.010.805	9.062.074	6.709.086	-	-	57.781.965
Finansal Kiralama Yükümlülükleri	19.067.920	16.377.733	105.940.038	582.282.296	705.874.233	1.429.542.220
TOPLAM	152.365.083	25.439.807	161.280.089	582.282.296	705.874.233	1.627.241.508

Pegasus; 31 Aralık 2012 itibarıyla kiralık olarak 1 adet Boeing 737-400 ve 12 adet Boeing 737-800NG uçak olmak üzere toplam 13 adet uçağı operasyonel kiralama anlaşmaları kapsamında işletmektedir. Buna ek olarak, Satın Alma Hakkının Devri yöntemiyle 2013'te bir adet yeni Boeing 737-800NG uçağı teslim alınmış ve operasyonel kiralama yöntemiyle işletilen bir Boeing 737-800NG ile bir 737-400 tipi uçak, ilgili kiralayıcıya iade edilmiştir. Bu uçaklar Pegasus tarafından operasyonel kiralama yöntemiyle işletildiği için, Şirket uçakların maliki değildir. Şirket, ilgili kiralama sürelerinin sonunda bu uçakları satın alma hakkına veya yükümlülüğüne sahip değildir. Operasyonel kiralama tamamı ABD doları cinsinden yapılmaktadır ve bunların hepsi, sabit kira ödemeleri yapılmasını gerektirmektedir.

Bilanço Dışı Yükümlülükler

Bilanço dışı düzenleme; konsolide edilmemiş bir tüzel kişiye yönelik bir akdi yükümlülüğü, anlaşmayı veya işlemi kapsamakta olup, bu düzenleme kapsamında bir şirketin (i) devredilen varlıklardan doğan şarta bağlı bir menfaate alıkoymasına (ii) Şirket'e yönelik finansman, likidite, piyasa riski veya kredi riski desteği sağladığı veya Şirket'e yönelik kiralama, finansal riskten korunma işlemi veya araştırma ve geliştirme hizmetlerini içerdiği üzere konsolide olmamış bir tüzel kişilikte esaslı nitelikteki değişken bir menfaatten kaynaklanan bir yükümlülüğe sahip olmasına (iii) garantilerde bulunmasına veya (iv) (ii) özsermaye olarak sınıflandırılan türev enstrümanlar kapsamında bir yükümlülüğe sahip olmasına bağlıdır. İşletme, mali durum veya faaliyet neticeleri üzerinde; mevcut veya müstakbel bir esaslı menfi etkiye sahip olabileceği düşünülen yukarıdaki ilk üç kategoride belirtilen türden bir bilanço dışı yükümlülüğü bulunmamaktadır. 31 Aralık 2012 itibarıyla, temel olarak çeşitli havaalanları ve hava trafiği makamlarına, hizmet şirketlerine ve tedarikçilere sunulmuş olan teminat mektupları ile ilgili olanlar olmak üzere, üçüncü tarafların menfaatine Pegasus tarafından verilmiş olan garantilerin toplam tutarı 98.531.069 TL'dir. Şirket'in aynı tarih itibarıyla, operasyonel kiralamalardan kaynaklanan ve 44.814.564 TL'ye ulaşan kiralama süresinin sonuna kadar devam eden teminatları bulunmaktadır. Jet yakıtı hedging gibi aktif bir piyasada işlem görmeye türev ürünlerin piyasa değeri, piyasa oranları ve beklenen getirilerin baz alındığı değerlendirme teknikleri kullanılarak hesaplanmaktadır. Bu türev ürünler üzerinden gerçekleşen kar/zararlar, bilanço tarihi itibarıyla belirlenen piyasa değerinden takas günü itibarıyla farklı olabilir.

3.5.Eğilim Bilgileri

3.5.1. Üretim, satış, stoklar, maliyetler ve satış fiyatlarında görülen önemli en son eğilimler hakkında bilgi:

2012 yılsonu itibarıyla DHMİ'nin kesinleşmemiş verilerine göre Türkiye genelindeki toplam uçuş sayısı 0,8 milyon olarak gerçekleşmiştir. Bu rakam 2011 yılı aynı dönemle karşılaştırıldığında %4,6 oranında artış göstermiştir. 2012 yılsonu itibarıyla iç hatlarda uçuş

sayısı 2011 yılı aynı döneme göre %3,5 oranında artarken dış hat uçuşlarında %6,1 oranında artış yaşanmıştır.

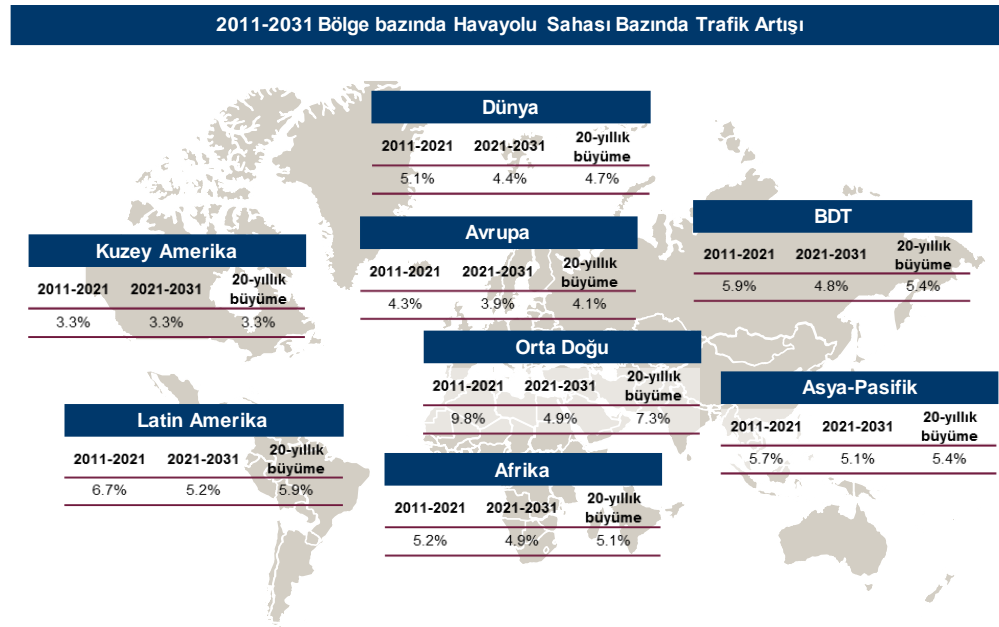
Havayolu taşımacılığının petrol fiyatlarındaki dalgalanmalardan etkilendiği bilinmektedir. Petrol fiyatları 2009 yılından itibaren ani dalgalanmalar yaşamıştır. Pegasus'un ödediği petrol fiyatı yakıt alımları için ödediği ton başına finansal riskten korunma işlemlerinden arındırılmış ortalama fiyat 2010 yılında 1.203 TL iken 2011 yılında 1.833 TL'ye yükselmiş ve 2012 yılında 1.949 TL olmuştur.

Şirket'in son hesap dönemi olan 31.12.2012 tarihinden İzahname tarihine kadar geçen süre içerisinde şirket performansını ve finansal durumunu önemli derecede olumsuz etkileyen herhangi bir eğilim bulunmamaktadır.

Ayrıca, fiyatlandırma eğilimleri için bkz. "10.2, Fiyatlandırma", satış eğilimleri için bkz. "3.4.1, Mevcut Durum"

3.5.2. Ortaklığın finansal durumunu ve faaliyetlerini önemli ölçüde etkileyebilecek eğilimler, belirsizlikler, talepler, taahhütler veya olaylar hakkında bilgiler:

DHMİ, 2011 ile 2015 yılları arasında Türk Havacılık sektörünün yaklaşık %8,7 BYBO ile büyüyeceğini öngörmektedir. Bu rakam, Airbus ve Boeing firmalarının 2011-2031 dönemine ilişkin Dünya genelindeki %4,7 ve %5,0 oranındaki Ücretli Yolcu Kilometre (trafik ölçü birimi) BYBO beklentisi ile mukayese edilebilir. Buna ilave olarak, aşağıdaki şemada görüldüğü üzere, Dünya'daki büyük bölgelerin Ücretli Yolcu Kilometre'de güçlü büyüme göstermesi beklenmektedir.



Kaynak: "Global Market Forecast 2012" – Boeing

Şirket, 2012 yılında verdiği 100 yeni uçak siparişi ile önemli bir taahhüt altına girmiştir. Uçak alımlarının yabancı para cinsinden gerçekleşmesi ve finansman ihtiyacını nedeniyle Türk Lirası'nın yabancı para birimleri karşısında değer kaybetmesi durumunda Şirket'in finansal durumu olumsuz yönde etkilenebilir.

4. SEÇİLMİŞ FİNANSAL BİLGİLER

Özet Finansal Veriler (TL)	31/12/2012	31/12/2011	31/12/2010
Toplam Varlıklar	2.209.011.035	1.832.188.848	1.236.045.574
Dönen Varlıklar	339.329.147	198.137.315	109.016.329
Duran Varlıklar	1.869.681.888	1.634.051.533	1.127.029.245
Toplam Borçlar	1.881.658.887	1.643.491.773	1.067.065.154
Kısa Vadeli Borçlar	538.075.762	557.525.418	390.733.503
Uzun Vadeli Borçlar	1.343.583.125	1.085.966.355	676.331.651
Özkaynak	327.352.148	188.697.075	168.980.420
Ana Ortaklığa Ait Özkaynaklar	327.352.148	188.766.259	174.395.237
Azınlık Payları	0	(69.184)	(5.414.817)
Satılmaya Hazır Finansal Varlıklar	-	-	-

(TL)	31.12.2011	31.12.2011	31.12.2010
Net Satışlar	1.919.892.223	1.484.079.753	977.863.116
Brüt Kar	319.104.314	107.331.347	110.080.605
PGS Operasyonel Faiz ve Vergi Öncesi Kar	202.465.215	10.820.124	43.379.077
PGS Operasyonel FAVÖK	306.866.993	86.690.271	82.927.236
PGS Operasyonel FAVKÖK	391.628.753	198.332.655	161.316.442
Net Dönem Karı/Zararı	126.303.516	-14.085.900	20.237.310
Dönem karı/(zararının) dağılımı			
Ana ortaklık payları	126.303.516	-15.323.004	25.536.874
Kontrol gücü olmayan paylar	-	1.237.104	-5.299.564
Pay Başına Kazanç	1,68	-0,20	1,07
Sulandırılmış Pay Başına Kazanç	1,68	-0,20	1,07
Pay Başına Temettü	0	0	0
Operasyonel Faal. Doğan Nakit Akımı	462.447.667	47.467.049	126.622.093
Yatırım Faal. Doğan Nakit Akımı	10.545.034	33.610.221	-101.798.816
Finansman Faal. Doğan Nakit Akımı	-282.391.827	-110.812.375	18.143.006
Dönem Başı Nakit ve Nakit Benzerleri	19.549.364	49.284.469	6.318.186
Dönem Sonu Nakit ve Nakit Benzerleri	210.150.238	19.549.364	49.284.469

5. MEVCUT SERMAYE VE SERMAYE PİYASASI ARAÇLARI HAKKINDA BİLGİLER

5.1.

Kayıtlı Sermaye Tavanı : 500.000.000 TL
Çıkarılmış Sermayesi : 75.000.000 TL

5.2.Son genel kurul toplantısı ve son durum itibarıyla sermayedeki veya toplam oy hakkı içindeki payları doğrudan veya dolaylı olarak %5 ve fazlası olan gerçek ve tüzel kişiler ayrı olarak gösterilmek kaydıyla ortaklık yapısı:

Ortağın ticari unvanı veya adı soyadı	Son Genel Kurul İtibarıyla 27.03.2013		Son Durum İtibarıyla 04.04.2013	
	(TL)	(%)	(TL)	(%)
Esas Holding A.Ş.	72.375.570	96,5	72.375.570	96,5
Diğer (gerçek kişiler)	2.624.430	3,5	2.624.430	3,5
Toplam	75.000.000	100,0	75.000.000	100,0

5.3.Sermayedeki veya toplam oy hakkı içindeki payları %5 ve fazlası olan gerçek kişi ortakların birbiriyle akrabalık ilişkileri:

Şirket'in sermayesinde veya toplam oy hakkı içinde payları %5 ve fazlası olan gerçek kişi bulunmamaktadır.

5.4.Ortaklığın yönetim hakimiyetine sahip olanların adı, soyadı, ticaret unvanı, yönetim hakimiyetinin kaynağı ve bu gücün kötüye kullanılmasını engellemek için alınan tedbirler:

İşbu izahnamenin 5.2 maddesinde belirtilen Şirket ortakları yönetim hâkimiyetine sahiptir. Şirket ortaklarının yönetim hâkimiyetinden doğan gücünü kötüye kullanılmasını engellemek amacıyla Şirket'in esas sözleşmesinde yer alan tedbirler aşağıda belirtilmektedir.

- Madde 6-Sermaye, maddesi gereğince sermayedarlar arasında herhangi bir pay grubu bulunmaması,
- Madde 10-Yönetim Kurulu, maddesi gereğince;
 - En az 5 en çok 8 üyeden oluşan Yönetim Kurulu'nda görev alacak bağımsız üyelerin sayısı ve nitelikleri Sermaye Piyasası Kurulu'nun kurumsal yönetim ilkelerine ilişkin düzenlemelerine göre tespit edilmesi,
 - Bağımsız Yönetim Kurulu üyelerinin Sermaye Piyasası Kurulu Kurumsal Yönetim İlkelerinde belirlenmiş niteliklere haiz bağımsız üyelerden oluşması,
- Madde 13-Yönetim Kurulunda Görev Dağılımı, maddesi gereğince Yönetim Kuruluna destek olmak amacıyla Denetimden Sorumlu Komite, Kurumsal Yönetim Komitesi, Adaylık ve Atamalar Komitesi ve Riskin Erken Saptanması Komitesi kurulması:
 - Denetimden Sorumlu Komite'nin, Şirket'in muhasebe sisteminin, finansal bilgilerin denetimi ile kamuya açıklanmasının ve iç kontrol sisteminin

işleyişinin ve etkinliğinin gözetimini sağlamak amacıyla Yönetim Kurulu'na destek vermesi,

- Denetimden Sorumlu Komite'nin iki üyeden oluşması ve üyelerinin ikisi de bağımsız Yönetim Kurulu üyeleri arasından seçilmesi,
- Şirket'in kurumsal yönetim ilkelerine uyumu, ücret, ödül ve performans değerlemesi, kariyer planlaması ve kamuyu aydınlatma konularında çalışmalar yapmak suretiyle Yönetim Kuruluna destek vermek üzere kurulan Kurumsal Yönetim Komitesi başkanının bağımsız Yönetim Kurulu üyeleri arasından tayin edilmesi,
- Yönetim Kurulu üyeleri ve üst düzey yöneticilerin seçimi için yeterlilik kriterlerinin belirlenmesi ve Yönetim Kurulu üyeliği ve üst düzey yönetici pozisyonları için belirlenen kriterleri haiz adayların bulunması konularında çalışmalar yapmak suretiyle Yönetim Kuruluna destek vermek üzere kurulan Adaylık ve Atamalar Komitesi başkanının bağımsız Yönetim Kurulu üyeleri arasından tayin edilmesi,
- Şirket'in varlığını, gelişmesini ve devamını tehlikeye düşüren sebeplerin erken teşhisi, bunun için gerekli önlemler ile çarelerin uygulanması ve riskin yönetilmesi amacıyla uzman bir komite kurmak, sistemi çalıştırmak ve geliştirmekle ilgili olarak Yönetim Kuruluna destek vermek üzere kurulan Riskin Erken Saptanması Komitesi başkanının bağımsız Yönetim Kurulu üyeleri arasından tayin edilmesi,
- Madde 16-Denetleme, maddesi gereğince Şirket'in ve ilgili mevzuatta öngörülen diğer hususların denetimi hakkında Türk Ticaret Kanunu ve Sermaye Piyasası Kanunu hükümleri ile bu çerçevede yürürlüğe konan ilgili düzenlemeler uygulanması,
- Madde 17- Ortaklar Genel Kurulu, maddesi gereğince Genel Kurul toplantılarında her pay sahibinin oy hakkı, sahip olduğu payların itibari değerleri toplamının, Şirket sermayesinin itibari değerinin toplamına oranlamasıyla hesaplanması,

Ayrıca, paylar Borsa'da işlem görmeye başladıktan sonra, Şirket'in halka açılmanın getireceği denetimlere tabi olması ve Yatırımcı İlişkileri bölümünün kurulması da kontrol gücünün kötüye kullanımını engelleyecek tedbirler arasındadır.

5.5.Sermayeyi temsil eden paylara ilişkin bilgi:

Şirket'in sermayesini temsil eden paylar herhangi bir gruba bölünmemiştir.

Grubu	Nama/ Hamiline Olduğu	İmtiyazları (Kimin sahip olduğu türü)	Bir Payın Nominal Değeri (TL)	Toplam (TL)	Sermayeye Oranı (%)
-	Nama	-	1,00	75.000.000	100,00

Kaynak: Şirket

5.6.Ortaklığın paylarından, kendisi tarafından bizzat tutulan veya onun adına tutulan veya bağlı ortaklıklarının sahip oldukları ortaklık paylarının adedi, defter değeri ve nominal değeri:

Yoktur.

5.7.Ortaklığın yönetim hakimiyetinde değişikliğe yol açabilecek anlaşmalar hakkında bilgi:

Yoktur.

5.8.Son üç yıl içinde yapılan sermaye artırımları ve kaynakları ile sermaye azaltımları, yaratılan/iptal edilen pay grupları ve pay sayısında değişikliğe yol açan diğer işlemlere ilişkin bilgi:

Sermaye Artırımı		Artırım Tutarı (TL)		Artırım Kararının Alındığı Genel Kurul Toplantısı Tarihi	Ticaret Sicil Gazetesi İlan Tarihi	Rüçhan Hakkı Kullanma Tarihleri
Artırım Öncesi Sermaye	Artırım Sonrası Sermaye	Bedelli Artırım	Bedelsiz Artırım			
17.075.000	23.575.000	6.500.000		09.03.2010	16.03.2010	
23.575.000	75.000.000	51.425.000		16.12.2010	24.12.2010	

Kaynak: Şirket

Şirketin, 16.03.2010 tarihinde tescil edilmiş sermayesi içinde artırıma konu 6.500.000 TL ortaklar tarafından nakden ödenmiştir. 24.12.2010 tarihinde tescil edilen sermayesi içinde artırıma konu 51.425.000 TL'nin, 49.625.125 TL tutarındaki Esas Holding A.Ş. payı alacağına mahsubu yoluyla, diğer ortaklar sözkonusu sermaye artırımına payları oranında nakden katılmıştır.

5.9.Son 3 yılda sermayenin % 10'undan fazlası aynı olarak ödenmişse konu hakkında bilgi:

Yoktur.

5.10.Ortaklığın son on iki ay içinde halka arz veya tahsisli satış suretiyle pay ihracının bulunması halinde, bu işlemlerin niteliğine, bu işlemlere konu olan payların sayısı ve niteliklerine ve tahsisli satış yapılan gerçek ve/veya tüzel kişilere ilişkin açıklamalar:

Yoktur.

5.11.Varanlı sermaye piyasası araçları, oydan yoksun paylar, hisse senedine dönüştürülebilir tahvil, hisse senedi ile değiştirilebilir tahvil vb. sermaye piyasası araçlarının miktarı ve dönüştürme, değişim veya talep edilme esaslarına ilişkin bilgi:

Yoktur.

5.12.Grup şirketlerinin opsiyona konu olan veya koşullu ya da koşulsuz bir anlaşma ile opsiyona konu olması kararlaştırılmış sermaye piyasası araçları ve söz konusu opsiyon hakkında ilişkili kişileri de içeren bilgi:

Yoktur.

5.13.Sermayeyi temsil etmeyen kurucu ve intifa senetleri vb. payların sayısı ve niteliği hakkında bilgi:

Yoktur.

5.14.Ortaklığın aynı grup paylarının borsaya kote olup olmadığına/borsada işlem görüp görmediğine veya bu hususlara ilişkin bir başvurusunun bulunup bulunmadığına ilişkin bilgi:

Yoktur.

5.15.Borsada işlem görmesi amaçlanan sermaye piyasası araçlarıyla eş zamanlı olarak,
- Söz konusu araçlarla aynı grupta yer alanların tahsisli satışa konu edilmesi veya satın alınmasının taahhüt edilmesi veya,
- Söz konusu araçların başka bir grubunun tahsisli satışa ya da halka arza konu edilmesi durumunda
bu işlemlerin mahiyeti ve bu işlemlerin ait olduğu sermaye piyasası araçlarının sayısı ve özellikleri hakkında ayrıntılı bilgi:

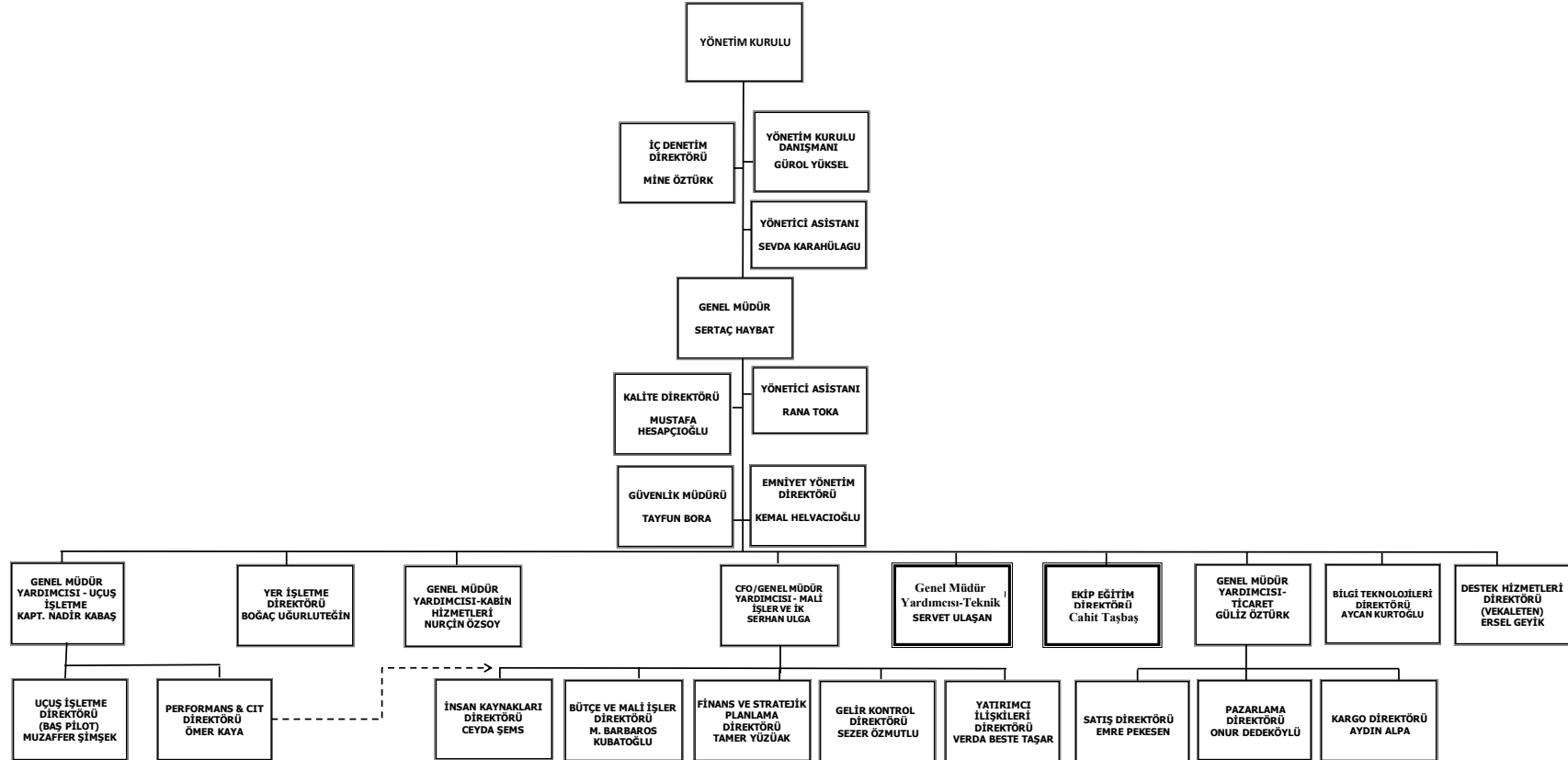
Yoktur.

5.16.İzahnamenin hazırlandığı yıl ve bir önceki yılda eğer ortaklık halihazırda halka açık bir ortaklık ise;
- Ortaklığın payları üzerinde üçüncü kişiler tarafından gerçekleştirilen ele geçirme teklifleri,
- Söz konusu tekliflerin fiyat ve sonuçları hakkında bilgi:

Yoktur.

6. YÖNETİM VE ORGANİZASYON YAPISINA İLİŞKİN BİLGİLER

6.1.Ortaklığın genel organizasyon şeması:



6.2. Ortaklığın yönetim kurulu üyelerine ilişkin bilgi:

Türk Ticaret Kanunu ve Şirket esas sözleşmesine göre, Yönetim Kurulu Şirket'in yönetiminden sorumludur. Esas sözleşmeye göre, Yönetim Kurulu toplam yönetim kurulu üye sayısının en az üçte birini oluşturan bağımsız kurul üyeleri de (bu terim SPK'da tanımlanmaktadır) dahil olmak üzere, hissedarlar tarafından seçilen en az beş en çok sekiz üyeden oluşacaktır. Bu İzahname'nin tarihi itibarıyla Yönetim Kurulu sekiz üyeden oluşmaktadır.

Esas sözleşme, aşağıda daha ayrıntılı belirtildiği üzere Yönetim Kurulu'na yardım etmeleri için Denetimden Sorumlu Komite, Kurumsal Yönetim Komitesi, Riskin Erken Saptanması Komitesi ve Adaylık ve Atamalar Komitesi'nin oluşturulmasını gerektirmektedir, fakat Yönetim Kurulu nihai karar verme yetkisini uhdesinde tutmaya devam etmektedir. Yönetim Kurulu ayrıca gerekli görmesi halinde diğer komiteleri oluşturmaya da yetkili bulunmaktadır. Türk Ticaret Kanunu'na göre, Yönetim Kurulu üyeleri, hissedarlar arasından veya hissedar olmayan üçüncü kişiler arasından seçilebilmekte, hem gerçek hem de tüzel kişiler Yönetim Kurulu üyeleri olarak atanabilmektedir. Bir tüzel kişinin Yönetim Kurulu üyesi olarak atanması durumunda, kendi temsilcisi olarak hareket etmesi ve bu tüzel kişinin Yönetim Kurulu üyesi olarak sahip olduğu bütün hakları kullanması ve görevleri yerine getirmesi için bu tüzel kişi Yönetim Kurulu üyesi tarafından bir gerçek kişi atanmalıdır.

Adı Soyadı	Görevi	İş Adresi	Temsil Ettiği Tüzel Kişilik	Son 5 Yılda Ortaklıkta Üstlendiği Görevler	Görev Süresi / Kalan Görev Süresi	Sermaye Payı	
						(TL)	(%)
Ali İsmail Sabancı	Yönetim Kurulu Başkanı	Esas Plaza Rüzgarlıbahçe	Ortak	Yönetim Kurulu Başkanı	1 yıl	874,810	1,17
Hüseyin Çağatay Özdoğru	Yönetim Kurulu Başkan Vekili	Mah. Kavak Sok.No:3 Beykoz-İstanbul	-	Yönetim Kurulu Üyesi	1 yıl	-	-
Sertaç Haybat	Yönetim Kurulu Üyesi	Aeropark, Yenişehir Mah.Osmanlı Bulvarı No:11 Kurtköy/Pendik-İstanbul	-	Genel Müdür	1 yıl	-	-
Şükrü Emre Berkin	Yönetim Kurulu Üyesi		-	Yönetim Kurulu Üyesi	1 yıl	-	-
Raymond Douglas Webster	Yönetim Kurulu Üyesi		-	-	1 yıl	-	-
Conor John McCarthy	Yönetim Kurulu Üyesi		-	Yönetim Kurulu Üyesi	1 yıl	-	-
Mehmet Cem Kozlu ⁽¹⁾	Yönetim Kurulu Üyesi		-	-	1 yıl	-	-
Mehmet Sağiroğlu ⁽¹⁾	Yönetim Kurulu Üyesi		-	-	1 yıl	-	-

(1) Yönetim kurulu kararıyla seçilmiştir, yerine geldiği üyenin kalan görev süresi boyunca görev alacaktır ve ataması bir sonraki genel kurulda ortakların onayına tabidir.

6.3.Yönetim kurulu üyelerinin ortaklık paylarına yönelik sahip oldukları opsiyonlar hakkında bilgi:

Yoktur.

6.4.Yönetim kurulu üyelerinin son beş yılda yönetim ve denetim kurullarında bulunduğu veya ortağı olduğu bütün şirketlerin unvanları, bu şirketlerdeki sermaye payları ve bu yönetim ve denetim kurullarındaki üyeliğinin veya ortaklığının halen devam edip etmediğine dair bilgi:

Ali Sabancı'nın son 5 yılda Yönetim Kurulu'nda bulunduğu ve ortağı olduğu şirketlere ilişkin bilgiler aşağıda sunulmuştur.

	Şirket	Faaliyet Konusu	Görevi	Sermayesi (TL)	Pay Tutarı (TL)
1	Esas Holding A.Ş.	Holding Yatırımları	Yönetim Kurulu Üyesi	365.000.000	73.000.000
2	Alarm Sağlık Hizmetleri San.ve Tic. A.Ş..	Sağlık	Yönetim Kurulu Üyesi	20.000.000	2.123.204
3	Esasligrup Gıda San. ve Tic. A.Ş.	Gıda	Yönetim Kurulu Üyesi	20.000.000	500
4	Gıdaser Gıda Dağıtım San.ve Tic. A.Ş.	Gıda	-	15.200.000	3.040
5	Esas Hava Taşımacılık ve Turizm A.Ş.	Hava Taşımacılığı	Yönetim Kurulu Üyesi	7.500.000	75.000
6	Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.	Hava Taşımacılığı	Yönetim Kurulu Başkanı	75.000.000	874.810
7	Acil Yardım Akademisi A.Ş.	Sağlık	-	1.200.000	5.040
8	Odea İnşaat Turizm Yatırımları A.Ş.	İnşaat Yatırımlar	-	51.500.000	5.150
9	Er Gayrimenkul Geliştirme ve İşletme A.Ş.	Gayrimenkul Yatırımları	-	500.000	40.000
10	Lotus İç ve Dış Tic. Yatçılık Turizm A.Ş.	Turizm	-	10.000.000	2.950.000
11	Esom Mağazacılık ve Tic. A.Ş.*	Mağazacılık	-	5.500.000	495.000
12	Eag Turizm ve İnşaat San. Tic. A.Ş.	İnşaat Yatırımları	-	70.000.000	16.500.000
13	Esbon Süt Ürünleri San.ve Tic. A.Ş.	Gıda	-	18.700.000	54.800
14	Kiraz 1 Gayrimenkul ve Yatırım Danışmalığı A.Ş.	Gayrimenkul Yatırımları	-	50.000.000	5.000.000
15	Kültür ve Gös. Mer. İş A.Ş.	Sinema	Yönetim Kurulu Başkanı	300.000	0,5
16	BSK Sağlık Hizmetleri A.Ş.	Sağlık	-	66.000.000	6.600.000
17	Med-cen Başoğlu Teşhis Sağlık Merkezi A.Ş.	Sağlık	-	100.000	100
18	BSK Aydın Sağlık	Sağlık	-	2.500.000	2.500

	Şirket	Faaliyet Konusu	Görevi	Sermayesi (TL)	Pay Tutarı (TL)
	Hizmetleri A.Ş.				
19	BSK Konya Sağlık Hizmetleri A.Ş.	Sağlık	-	13.800.000	250
20	Kiraz 2 Gayrimenkul Yatırımı ve Danışmanlık A.Ş.	Gayrimenkul Yatırımları	-	126.200.000	10.096.000
21	Pegasus Uçuş Eğitim Merkezi	Hava Taşımacılığı	-	200.000	400
22	AFM Uluslararası Film Pro. Tic. A.ş	Sinema	Yönetim Kurulu Başkanı	13.490.362-	-
23	MARS Sinema Turz.Sportif Tes.A.Ş	Sinema	Yönetim Kurulu Üyesi	102.327.500 -	-
24	Mars Sportif Tes.İşlt.A.Ş	Spor	Yönetim Kurulu Üyesi	6.472.000-	-
25	Mars Entertainment Group A.Ş	Sinema	Yönetim Kurulu Üyesi	21.281.488-	-
26	Saray Bahçe Property Development		Yönetim Kurulu Üyesi	108.000.000 -	-
27	Callpex Çağrı Merkezi ve Müşteri Hiz. A.Ş.	Hizmet	Yönetim Kurulu Üyesi	1.000.040	280.010
28	RM Arşiv Yönetim Hiz. A.Ş.	Hizmet	Yönetim Kurulu Üyesi	3.240.000	5

Kaynak: Şirket

(1) Tasfiye halinde

Ali Sabancı, bu İzahname tarihi itibarıyla Esas Holding'in %12,02 oranında payıyla en büyük ikinci hissedarı olduğu AirBerlin yönetim kurulunda da görev yapmaktadır.

Hüseyin Çağatay Özdoğru'nun son 5 yılda Yönetim Kurulu'nda bulunduğu ve ortağı olduğu şirketlere ilişkin bilgiler aşağıda sunulmuştur.

	Şirket	Faaliyet Konusu	Görevi	Sermayesi	Pay Tutarı (TL)
1	Kültür ve Gösteri Merkezleri İşletmecilik ve Ticaret A.Ş.	Eğlence Hizmetleri	Eski Yönetim Kurulu Üyesi	300.000 TL	-
2	Afm Uluslararası Film Prodüksiyon Ticaret ve Sanayi A.Ş.	Eğlence Hizmetleri	Yönetim Kurulu Üyesi	13.490.362 TL	-
3	G.C.Gıda Sanayi ve Ticaret A.Ş.	Gıda	Eski Yönetim Kurulu Üyesi	37.134.003 TL	-
4	Alarm Sağlık Hizmetleri Sanayi ve Ticaret A.Ş.	Sağlık Hizmetleri	Eski Yönetim Kurulu Üyesi	20.000.000 TL	-
5	Esaslı Grup Sanayi ve Ticaret A.Ş.	Gıda	Yönetim Kurulu Üyesi	20.000 TL	-
6	Gıdaser Gıda Dağıtım Sanayi ve Ticaret A.Ş.	Gıda	Eski Yönetim Kurulu Üyesi	15.200.000 TL	-

	Şirket	Faaliyet Konusu	Görevi	Sermayesi	Pay Tutarı (TL)
7	Esas Hava Taşımacılık Turizm ve Ticaret A.Ş.	Hava Taşımacılığı	Yönetim Kurulu Üyesi / Başkan	7.500.000 TL	-
8	Acil Yardım Akademisi A.Ş./Tasfiye Halinde	Hizmet	Yönetim Kurulu Üyesi	1.200.000 TL	-
9	Odea İnşaat Turizm Yatırımları ve Dış Ticaret A.Ş.	Turizm	Yönetim Kurulu Üyesi / Başkan	51.500.000 TL	-
10	Electroworld İç ve Dış Ticaret A.Ş.	Perakende	Yönetim Kurulu Üyesi	107.550.000 TL	-
11	Bsk Sağlık Hizmetleri A.Ş.	Sağlık Hizmetleri	Eski Yönetim Kurulu Üyesi	66.000.000 TL	-
12	Kiraz 1 Gayrimenkul ve Yatırım Danışmanlığı A.Ş.	Gayrimenkul	Yönetim Kurulu Üyesi	50.000.000 TL	-
13	Kiraz 2 Gayrimenkul ve Yatırım Danışmanlığı A.Ş.	Gayrimenkul	Yönetim Kurulu Üyesi	126.200.000 TL	-
14	Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.	Hava Taşımacılığı	Yönetim Kurulu Üyesi/ Başkan Yardımcısı	75.000.000 TL	-
15	Peyman Kuruyemiş	Gıda	Yönetim Kurulu Üyesi / Başkan	17.515.715 TL	-
16	Mars Sinema Turz.Sportif Tes.A.Ş	Eğlence Hizmetleri	Yönetim Kurulu Üyesi	102.327.503 TL	-
17	Mars Sportif Tes. İşlt.A.Ş	Spor Hizmetleri	Yönetim Kurulu Üyesi	6.472.000 TL	-
18	Mars Entertainment Group A.Ş	Holding (sinema &spor)	Yönetim Kurulu Üyesi	21.281.488 TL	-
19	Esbon Süt Ürünleri San.Tic.A.Ş/ Tasfiye Halinde	Gıda	Yönetim Kurulu Üyesi	18.700.000 TL	-
20	Esom Mağazacılık ve Tic.A.Ş.*	Gıda	Yönetim Kurulu Üyesi	5.500.000 TL	-
21	Kiraz 4 / Yurtdışı	Gayrimenkul	Yönetim Kurulu Üyesi	2.217.285 ABD doları	-
22	Mars Medya Sinema Reklamcılık A.Ş	Medya	Yönetim Kurulu Üyesi	200.000 TL	-
23	Esas Holding A.Ş	Holding	Yönetim Kurulu Üyesi	365.000.000 TL	-
24	Kültürel Sosyal ve Sağlık Tesisleri İşlt.A.Ş	Eğitim	Eski Yönetim Kurulu Üyesi	10.986.699 TL	138,69
25	Kron Telekomünikasyon Hizmetleri A.Ş	Telekomünikasyon	Yönetim Kurulu Üyesi	14.268.513 TL	1,93

Kaynak: Şirket
(1) Taşfiye halinde

Sertaç Haybat'ın son 5 yılda Yönetim Kurulu'nda bulunduğu ve ortağı olduğu şirketlere ilişkin bilgiler aşağıda sunulmuştur.

	Şirket	Faaliyet Konusu	Görevi	Sermayesi (TL)	Pay Tutarı (TL)
1	Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.	Hava Taşımacılığı	Yönetim Kurulu Üyesi	75.000.000	-
2	Pegasus Uçuş Eğitim Merkezi A.Ş.	Simülasyon Hizmet	Yönetim Kurulu Başkanı	200.000	-
3	IHY İzmir Havayolları A.Ş.	Hava Taşımacılığı	Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı	37.500.000	-

Kaynak: Şirket

Şükrü Emre Berkin'in son 5 yılda Yönetim Kurulu'nda bulunduğu ve ortağı olduğu şirketlere ilişkin bilgiler aşağıda sunulmuştur.

	Şirket	Faaliyet Konusu	Görevi	Sermayesi (TL)	Pay Tutarı (TL)
1	Alcatel Lucent Teletaş Telekomünikasyon A.Ş.	Telekomünikasyon	Yönetim Kurulu Üyesi	38.700.772	-
2	Anadolu Bilişim Hizmetleri A.Ş.	Bilişim Hizmetleri	Yönetim Kurulu Üyesi	8.583.526	-
3	Garanti Bilişim Teknoloji ve Tic. Türk A.Ş.	Bilişim Hizmetleri	Yönetim Kurulu Üyesi	994.000	-
4	Noktacom Medya İnternet Hizmetleri San Ve Tic. A.Ş.	İnternet Medya	Yönetim Kurulu Üyesi	1.896.300	1 nominal hisse
5	Hedef Medya Tanıtım İnteraktif Medya Pazarlama A.Ş.	Digital Pazarlama	Yönetim Kurulu Üyesi	2.000.000	-
6	Metis Bilgisayar Sistemleri San ve Tic. A.Ş.	Çağrı Merkezi	Yönetim Kurulu Üyesi	500.000	-
7	BASE Gayrimenkul Turizm ve Tic. A.Ş.	Gayrimenkul Yatırım	Yönetim Kurulu Üyesi	500.000	100.000
8	ÇİT Kurumsal Danışmanlık ve Yatırım Tic. A.Ş.	Yatırım ve Danışmanlık	Yönetim Kurulu Üyesi	725.000	80.513
9	CBG Kurumsal Danışmanlık ve Yatırım Tic. A.Ş.	Yatırım ve Danışmanlık	Yönetim Kurulu Üyesi	1.050.000	116.605
10	CBG Elektronik Tic ve Sanal Mağazacılık Gıda San ve Tic A.Ş.	e-ticaret	Yönetim Kurulu Üyesi	815.350	8.000

	Şirket	Faaliyet Konusu	Görevi	Sermayesi (TL)	Pay Tutarı (TL)
11	Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.	Havayolu Taşımacılığı	Yönetim Kurulu Üyesi	75.000.000	-
12	Thomas Cook Group Plc, Britanya	Turizm	Yönetim Kurulu Üyesi	-	-
13	Mekanistnet BV, Hollanda	İnternet Hizmetleri	Yönetim Kurulu Üyesi	67.170 Avro	46.129 pay

Kaynak: Şirket

Raymond Douglas Webster'in son 5 yılda Yönetim Kurulu'nda bulunduğu ve ortağı olduğu şirketlere ilişkin bilgiler aşağıda sunulmuştur.

	Şirket	Faaliyet Konusu	Görevi	Sermayesi (TL)	Pay Tutarı (TL)
1	Kuoni Group	Turizm	Direktör, Denetim Komitesi Üyeliği, Atamalar Komitesi Üyeliği	-	-
2	Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.	Hava Taşımacılığı	Yönetim Kurulu Üyesi	75.000.000	-

Kaynak: Şirket

Conor John McCarthy'nin son 5 yılda Yönetim Kurulu'nda bulunduğu ve ortağı olduğu şirketlere ilişkin bilgiler aşağıda sunulmuştur.

	Şirket	Faaliyet Konusu	Görevi	Sermayesi (TL)	Pay Tutarı (TL)
1	PlaneConsult Aviation Consultancy	Danışmanlık (Havacılık)	Genel Müdür	-	% 100
2	Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.	Hava Taşımacılığı	Yönetim Kurulu Üyesi	75.000.000	-

Mehmet Cem Kozlu'nun son 5 yılda Yönetim Kurulu'nda bulunduğu ve ortağı olduğu şirketlere ilişkin bilgiler aşağıda sunulmuştur.

	Şirket	Faaliyet Konusu	Görevi	Sermayesi (TL)	Pay Tutarı (TL)
1	Anadolu Endüstri Holding A.Ş.	Fon yönetimi	Yönetim Kurulu Üyesi	180.000.000 TL	-
2	Evyap Holding A.Ş.	İdare merkezi faaliyetleri	Yönetim Kurulu Üyesi	135.600.000 TL	-
3	Coca-Cola İçecek A.Ş.	Meyve ve sebze suları, maden suyu, meşrubat ve diğer alkolsüz	Yönetim Kurulu Üyesi	254.371.000 TL	-

		içeceklerin toptan ticareti			
4	Kamil Yazıcı Yönetim ve Danışma A.Ş.	Holding yönetimi	Yönetim Kurulu Üyesi	2.170.000 TL	-
5	Anadolu Kafkasya Enerji Yatırımları A.Ş.	Elektrik enerjisi üretimi	Yönetim Kurulu Üyesi	43.000.000 TL	-
6	Yazıcılar Holding A.Ş.				-
8	Anadolu Termik Santralleri Elektik Üretim A.Ş.	Elektrik enerjisi üretimi	Yönetim Kurulu Üyesi	192.000.000 TL	-
9	Anadolu Efes Biracılık ve Malt Sanayii A.Ş.	Malt ve bira imalatı	Yönetim Kurulu Üyesi	592.105.263 TL	-
10	Noktacom Medya İnternet Hizmetleri Sanayi ve Ticaret A.Ş.	İnternet medya	Yönetim Kurulu Üyesi	1.896.300 TL	-

Mehmet Sağıroğlu'nun son 5 yılda Yönetim Kurulu'nda bulunduğu ve ortağı olduğu şirketlere ilişkin bilgiler aşağda sunulmuştur.

	Şirket	Faaliyet Konusu	Görevi	Sermayesi (TL)	Pay Tutarı (TL)
1	Alarko GYO A.Ş.	Gayrimenkul yatırım ortaklığı	Yönetim Kurulu Üyesi	10.650.794 TL	-
2	Global Menkul Değerler A.Ş.	Aracı Kurum	Yönetim Kurulu Üyesi	40.000.000 TL	-

6.5.Ortaklığın denetim kurulu üyelerine ilişkin bilgi:

27 Mart 2013 tarihli Şirket olağan genel kurul toplantısında, DRT Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş. bağımsız denetçi olarak seçilmiştir.

6.6.Denetim kurulu üyelerinin ortaklık paylarına yönelik sahip oldukları opsiyonlar hakkında bilgi:

Yoktur.

6.7.Denetim kurulu üyelerinin son beş yılda yönetim ve denetim kurullarında bulunduğu veya ortağı olduğu bütün şirketlerin unvanları ve bu yönetim ve denetim kurullarındaki üyeliğinin veya ortaklığının halen devam edip etmediğine dair bilgi:

Yoktur.

6.8.Yönetimde söz sahibi olan personele ilişkin bilgi:

Adı Soyadı	Görevi	İş Adresi	Son 5 Yılda Ortaklıkta Üstlendiği Görevler	Sermaye Payı	
				(TL)	(%)
Sertaç Haybat	Genel Müdür	Aeropark, Yenişehir Mah.Osmanlı Bulvarı No:11 Kurtköy/Pendik- İstanbul	Genel Müdür	-	-
Serhan Ulga	Mali İşler ve İnsan Kaynaklarından Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı		-	-	-
Tayfun Bora	Güvenlik Müdürü		-	-	-
K. Mustafa Helvacıoğlu	Emniyet Yönetim Direktörü		-	-	-
Nadir Kabaş	Uçuş Operasyonlarından Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı		Uçuş İşletme Direktörü Kaptan (Baş) Pilot	-	-
Aycan Kurtoğlu	Bilgi Teknolojileri Direktörü		-	-	-
Boğaç Uğurluteğin	Yer İşletme Direktörü		-	-	-
Nurçin Özsoy	Uçuş Hizmetlerinden Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı		-	-	-
Güliz Öztürk	Ticaretten Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı		Tarifeli Uçuşlar Müdürü (2005-2008) Tarifeli Uçuşlar Satış Direktörü (2008-2010)	-	-
Mustafa Hesapçıoğlu	Kalite Direktörü		-	-	-
Verda Beste Taşar	Yatırımcı İlişkileri Direktörü		-	-	-
Cahit Taşbaş	Eğitim Direktörü		-	-	-
Servet Ulaşan	Teknikten Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı		-	-	-
Mine Öztürk	İç Denetim Direktörü		-	-	-
Gürol Yüksel	Yönetim Kurulu Danışmanı ve İzAir Genel Müdürü	-	-	-	
Utkan Önder	PUEM Genel Müdürü	-	-	-	
Ilgar Alptekin	Air Manas Genel Müdürü	-	-	-	

6.9.Yönetimde söz sahibi olan personelin son beş yılda yönetim ve denetim kurullarında bulunduğu veya ortağı olduğu bütün şirketlerin unvanları ve bu yönetim ve denetim kurullarındaki üyeliğinin veya ortaklığının halen devam edip etmediğine dair bilgi:

Sertaç Haybat için bkz. 6.4. Diğer yönetimde söz sahibi personelin böyle bir üyeliği veya ortaklığı bulunmamaktadır.

6.10.Yönetimde söz sahibi olan personelin ortaklık paylarına yönelik sahip oldukları opsiyonlar hakkında bilgi:

Yoktur.

6.11.Ortaklığın yönetim ve denetim kurulu üyeleri ile yönetimde söz sahibi olan personelin yönetim ve uzmanlık deneyimleri hakkında bilgi:

Yönetim Kurulu Üyeleri:

Ali İsmail Sabancı. Ali İsmail Sabancı 2005'ten beri yönetim kurulu başkanı olarak görev yapmaktadır. 1991 ile 1997 yılları arasında Morgan Stanley & Co. Incorporated ve Akbank T.A.Ş. kuruluşlarında çeşitli görevlerde bulunmuştur. Kendisi aynı zamanda 1997 ile 2001 yılları arasında Sabancı Holding projelerinden sorumlu yönetici ve 2001 ile 2004 yılları arasında ise strateji ve iş geliştirmeden sorumlu icracı genel müdür yardımcısı olarak görev yapmıştır. Ali İsmail Sabancı, Esas Holding A.Ş. ünvanlı kuruluşun yönetim kurulu üyesi olarak görev yapmaktadır. Ali İsmail Sabancı, Tufts Üniversitesi'nden Ekonomi ve Politika

dalında Yüksek Lisans Derecesi ve Columbia Üniversitesi, İşletme Fakültesi'nden Uluslararası Finans dalında Lisans Derecesi almıştır.

Hüseyin Çağatay Özdoğru. Hüseyin Çağatay Özdoğru 2007 yılından beri yönetim kurulu üyesi olarak görev yapmaktadır. Hüseyin Çağatay Özdoğru, 1997 ile 2011 yılları arasında, France Telecom Group bünyesinde farklı pozisyonlarda görev yaptıktan sonra Rusya, Doğu Avrupa, Orta Doğu ve Afrika bölgelerinden sorumlu başkan yardımcısı olmuştur. 2002 ile 2005 yılları arasında Sabancı Holding'te BT & telekomünikasyon endüstrileri yöneticisi olarak görev yaptığı süre içinde, Turk Nokta Net, Akinternet, I-BimSA ve Sabancı Telekom gibi grup şirketlerinde genel müdür, genel müdür yardımcısı ve yönetim kurulu icracı üyesi gibi görevlerde bulunmuştur. Hüseyin Çağatay Özdoğru, Haziran 2005'te icra komitesinin bir üyesi olarak Esas Holding A.Ş. kuruluşuna geçmiştir. Hüseyin Çağatay Özdoğru, halihazırda, Esas Holding'in iştirakleri de dahil olmak üzere Esas Holding A.Ş.'nin yan kuruluşlarında yönetim kurulu üyesi olarak görev yapmaktadır. Hüseyin Çağatay Özdoğru, George Washington Üniversitesi'nden Telekomünikasyon dalında Yüksek Lisans Derecesi ve İstanbul Teknik Üniversitesi'nden Elektronik ve Telekomünikasyon dalında lisans derecesi almıştır.

Şükrü Emre Berkin. Şükrü Emre Berkin 2010 yılından beri yönetim kurulu üyesi olarak görev yapmaktadır. Şükrü Emre Berkin 1983 yılında Digital Equipment Corporation kuruluşunda çalışmaya başlamış ve Birleşik Devletler ve Türkiye'de satış, danışmanlık, destek ve hizmet pozisyonlarında görev yapmıştır. Şükrü Emre Berkin 1993 ile 2006 yılları arasında Microsoft Corporation kuruluşunda çalışmış ve Avrupa, Ortadoğu ve Afrika bölgeleri başkan yardımcılığı ve Ortadoğu ve Afrika Operasyonları Başkanlığı da dahil olmak üzere çeşitli görevlerde bulunmuştur. Şükrü Emre Berkin ayrıca Microsoft Türkiye'nin ilk genel müdürü olmuştur. Şükrü Emre Berkin halen uluslararası iş geliştirme, birleşmeler ve satın almalar, fonlama ve yatırımlar konularında danışmanlık vermektedir. Şükrü Emre Berkin ayrıca diğer şirketlerin yönetim kurullarında da üyelik yapmaktadır (bkz. 6.4). Şükrü Emre Berkin, bilgisayar mühendisliği dalında DePaul Üniversitesi'nden yüksek lisans derecesi ve Ortadoğu Teknik Üniversitesi'nden lisans derecesi almıştır.

Sertaç Haybat. Sertaç Haybat 2005 yılından beri yönetim kurulu üyesi olarak görev yapmaktadır ve halen Şirket'in genel müdürüdür. Sertaç Haybat 1979 yılında Bursa Havayolları'nda bakım müdürü olarak iş hayatına başlamıştır. Sertaç Haybat, 1982 ile 1987 yıllarında mühendislik ekibinin bir üyesi olarak, 1989 ile 1993 yılları arasında sırasıyla stratejik planlama ve yatırım yöneticiliği, pazarlama müdürlüğü, Singapur, Malezya ve Endonezya satış müdürlüğü görevlerinde bulunmuştur. Ayrıca 2003 yılına kadar THY-Thomas Cook ortak girişimi olan Sun Express charter havayolu şirketinin yönetim kurulu üyesi olarak çalışmıştır.. Sertaç Haybat 1976 yılında Manchester Üniversitesi'nden havacılık mühendisliği dalında lisans derecesi almıştır.

Mehmet Cem Kozlu. Mehmet Cem Kozlu 2013 yılından beri yönetim kurulu üyesi olarak görev yapmaktadır. Mehmet Cem Kozlu, The Coca-Cola Company şirketinde 1996 ve 2006 yılları arasında farklı pozisyonlarda çalışmış ve son olarak Orta Avrupa, Avrasya ve Orta Doğu'dan sorumlu başkanlık görevini yürütmüştür. 2006 yılından beri Coca-Cola'nın Avrasya ve Afrika Grubu'nda danışman olarak görev yapmaktadır. Mehmet Cem Kozlu, 1991 ve 1995 yılları arasında millet vekilliği yapmış ve 1988 ile 1991 yılları arasında Türk Havayolları'nın genel müdürlüğü görevini yürütmüştür. Ayrıca, 1990 yılında Avrupa Havayolları Birliği'nin başkanlığını yapmıştır. Mehmet Cem Kozlu, Denison

Üniversitesi'nden lisans ve Stanford Üniversitesi'nden yüksek lisans dereceleri almış, Boğaziçi Üniversitesi'nde ise işletme doktorası yapmıştır.

Conor McCarthy. Conor McCarthy, 2012 tarihinden beri yönetim kurulunun bir üyesi olarak görev yapmaktadır. Conor McCarthy 1978 yılında Aer Lingus kuruluşunda çalışmaya başlamış ve mühendislik, operasyonlar ve bakımdan ticari planlama, pazarlama, hat ekonomisi, finans, stratejik yönetim, filo planlaması ve genel yönetime kadar havayolu işletmesinin bir çok alanında toplam 18 yıl boyunca çalışmıştır. Conor McCarthy, Aer Lingus Commuter'in baş icracı sorumlusu olarak görev yaparken 1996 yılında bu firmadan ayrılmış, Ryanair kuruluşunda işe başlamış ve 2000 yılına kadar grup operasyonları yöneticisi olarak görev yapmıştır. Conor McCarthy halen Dublin Aerospace Ltd kuruluşunun icracı başkanı ve ayrıca müştereken kurulmasına katkıda bulunduğu AirAsia kuruluşunun bir yöneticisi olarak görev yapmaktadır. Conor McCarthy ayrıca PlaneConsult.com sitesinin idari yöneticisidir. Conor McCarthy, Trinity College Dublin okulundan mühendislik derecesi almıştır.

Mehmet Sağıroğlu. Mehmet Sağıroğlu 2013 yılından beri yönetim kurulu üyesi olarak görev yapmaktadır. Mehmet Sağıroğlu, Türkiye Sinai Kalkınma Bankası'nda 1980 ve 1999 yılları arasında farklı pozisyonlarda çalışmış ve son olarak kurumsal finansmandan sorumlu müdür olarak görev yapmıştır. Mehmet Sağıroğlu, Alman yatırım bankası IEG Investment Banking tarafından ortak girişim olarak kurulan bir kurumsal finansman danışmanlık şirketinin genel müdürlüğü görevini yürütmüştür. Halihazırda, Alarko Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı A.Ş.'de bağımsız yönetim kurulu üyesi ve Borsaya Kote Ortaklık Yöneticileri Derneği'nin (Koteder) başkanı olarak görev yapmaktadır. Mehmet Sağıroğlu, Boğaziçi Üniversitesi'nden lisans derecesi almıştır.

Raymond Douglas Webster. Raymond Douglas Webster 2008 tarihinden beri yönetim kurulunun bir üyesi olarak görev yapmaktadır. Webster, Air New Zealand Limited kuruluşunda 1965 yılından 1996 yılına kadar çalışmış olup, Amerika'da mühendislik ve kargo işletme birimlerinde ve pazarlama, satış ve operasyonlar alanlarında çeşitli görevler üstlenmiş ve daha sonra stratejik planlamadan sorumlu genel müdür görevine getirilmiştir ve bu görev kapsamında, Avustralya – Asya pazarında kısa mesafeli hatlarda hizmet verecek olan bir havayolu için konsept geliştirme ve planlanma da dahil olmak üzere kurumsal geliştirme opsiyonlarının belirlenmesi, değerlendirilmesi ve uygulanmasından sorumlu olmuştur. Raymond Douglas Webster, 1996 ile 2005 yılları arasında EasyJet plc firmasında idari yönetici olarak görev yapmış ve daha sonra EasyJet plc kuruluşunun Londra Borsası'na kote olmasından önce baş icracı sorumlunun görevlerini üstlenmiştir. Raymond Douglas Webster, Canterbury Üniversitesi'nden mühendislik dalında lisans derecesi almıştır.

Yönetimde Söz Sahibi Personel

Sertaç Haybat. (bkz. 6.11).

Serhan Ulga. Serhan Ulga, 2007 yılından beri finans ve insan kaynaklarından sorumlu genel müdür yardımcısı olarak görev yapmaktadır. Serhan Ulga, 1998 ile 1995 yılları arasında İstanbul ve Boston şehirlerinde olmak üzere Ernst & Young şirketinde çeşitli görevlerde bulunmuştur. 1995'den 2000'e kadar, Rockwell International kuruluşu (şimdiki ismi Rockwell Automation) bünyesinde Pittsburgh, Birleşik Devletler'de Kıdemli Dahili Denetçi ve Costa Mesa, Birleşik Devletler'de Finans Muhasebesi Müdürü olarak çalışmıştır. 2000 yılında, Boston Scientific Corporation kuruluşu bünyesinde, kuruluşun Birleşik Devletler, Natick'te bulunan dünya merkezinde Uluslararası Finansal Raporlama Müdürü olarak göreve

başlamış ve bunun ardından Boston Scientific kuruluşunun Uluslararası Satış Bölümü'nde, bölümsel ve küresel finans politikalarının geliştirilmesi ve uygulanmasından sorumlu Kıdemli Müdür olarak görev yapmıştır. Serhan Ulga 2003 yılında Türkiye'ye dönerek Paxar Türkiye (şimdiki ismi Avery Dennison) kuruluşunda 2004 yılına kadar Finans ve IT Direktörü olarak görev yapmıştır. Serhan Ulga daha sonra 2006 yılına kadar Doğan Yayın Holding'de Finans Kontrolörü olarak ve 2007 yılına kadar da Polisan Holding kuruluşunda Baş Finans Sorumlusu ve Yönetim Komitesi Üyesi olarak görev yapmıştır. Serhan Ulga Şubat 2007'de Pegasus'a katılmıştır. Serhan Ulga, Boğaziçi Üniversitesi'nden İşletme Lisans Derecesi almıştır. Serhan Ulga, Amerika Birleşik Devletleri'nin Massachusetts Eyaleti'nde bir Yeminli Mali Müşavirdir ve ayrıca bir Yeminli Yönetim Muhasibidir.

Tayfun Bora. Tayfun Bora 2005 yılından beri güvenlikten sorumlu müdür olarak görev yapmaktadır. 1987 yılında Çelebi Yer Hizmetleri A.Ş.'de çalışma hayatına atılmış ve 12 yıl boyunca farklı pozisyonlarda bulunmuştur. Tayfun Bora, Türkiye Özel Sektör Havacılık İşletmeleri Derneği'ni temsilen Türkiye Ulusal Sivil Havacılık Güvenlik Komitesi üyesidir. Tayfun Bora askeri lise mezunudur.

K. Mustafa Helvacıoğlu. K. Mustafa Helvacıoğlu 2012 yılından bu yana emniyet yönetimi sistemlerinden sorumlu müdür olarak görev yapmaktadır. K. Mustafa Helvacıoğlu Pegasus'a 1998 yılında katılmış uçuş güvenliği ve acil durum müdahale müdürlüğü ve yer eğitmenliği gibi farklı görevlerde bulunmuştur. K. Mustafa Helvacıoğlu Hava Harp Okulu mezunudur.

Nadir Kabaş. Nadir Kabaş 2012'den beri uçuş operasyonlarından sorumlu genel müdür yardımcısı olarak görev yapmaktadır. 1992'de İstanbul Havayolları'nda çalışmaya başlayan Kabaş, Pegasus'a 2000 yılında katılmıştır. Nadir Kabaş, 2005-2011 yılları arasında Pegasus'ta baş pilot ve uçuş işletme direktörü olarak görev yapmıştır. Kabaş, 1976 yılında Hava Harp Okulu'ndan mezun olmuş ve sivil havacılığa geçmeden önce 15 yıl boyunca hava kuvvetlerine hizmet etmiştir.

Aycan Kurtoğlu. Aycan Kurtoğlu 2005 yılından beri bilgi teknolojilerinden sorumlu direktör olarak görev yapmaktadır. Aycan Kurtoğlu Pegasus'a katılmadan önce, 1989 ve 2003 yılları arasında Türk Havayolları'nda çalışmış ve son olarak bilgi teknolojilerinden sorumlu müdür olarak görev yapmıştır. Kendisi aynı zamanda Türk Havacılık ve Uzay Sanayi A.Ş. ile Halk Bankası'nda sistem programcısı olarak çalışmıştır. Aycan Kurtoğlu Orta Doğu Teknik Üniversitesi'nden mühendislik lisans derecesi almıştır.

Boğaç Uğurluteğin. Boğaç Uğurluteğin 2007 yılından beri yer hizmetlerinden sorumlu direktör olarak görev yapmaktadır. Boğaç Uğurluteğin Pegasus'a 1994 yılında yer hizmetleri memuru olarak katılmış ve farklı pozisyonlarda görev almıştır. Boğaç Uğurluteğin London International College mezunudur.

Nurçin Özsoy. Nurçin Özsoy 2007 yılından beri uçuş hizmetlerinden sorumlu kıdemli genel müdür yardımcısı olarak görev yapmaktadır. Nurçin Özsoy, kabin görevlisi, kıdemli kabin görevlisi, kabin mürettebatı müfettişi, kabin mürettebatı eğitmeni ve kabin mürettebatı eğitim süpervizörü görevleri de dahil olmak üzere 1974 ile 1993 yılları arasında Türk Havayolları'nda çeşitli görevlerde bulunmuş ve daha sonra kabin mürettebatı eğitim müdürü olarak atanmış ve 1993 ile 2003 arasında bu görevi yürütmüştür. 2007 yılında Pegasus'a katılmadan önce kabin mürettebatı müdürü olarak Onur Air'de çalışmıştır.

Güliz Öztürk. 2005 ve 2008 yılları arasında tarifeli uçuşlar müdürü, 2008 ile 2010 yılları arasındaysa tarifeli uçuşlar satış direktörü olarak görev yapan Güliz Öztürk, 2010 yılından beri de ticari operasyonlardan sorumlu genel müdür yardımcısı olarak görevini sürdürmektedir. Güliz Öztürk 1990 ile 2003 yılları arasında Türk Havayolları'nda çalışmış ve uluslararası ilişkiler ve anlaşmalar uzmanı, asistan müdür ve müdür, kıdemli genel müdür yardımcısı ve pazarlama ve satıştan sorumlu genel müdür yardımcısı da dahil olmak üzere çeşitli görevlerde bulunmuştur. Güliz Öztürk, 2003 ile 2005 yılları arasında, Ciner Group'un turizm ve havacılık bölümünde insan kaynakları direktörü olarak çalışmıştır. Güliz Öztürk, Temmuz 2005'te Pegasus'a katılmış ve tarifeli uçuşların yönetiminden sorumlu olmuştur. Güliz Öztürk, Boğaziçi Üniversitesi'nden psikoloji lisans derecesi almıştır.

Mustafa Hesapçioğlu. Mustafa Hesapçioğlu 2008 yılından beri kalite direktörü olarak görev yapmaktadır. Pegasus'a katılmadan önce, Mustafa Hesapçioğlu 1988 ve 2008 yılları arasında İstanbul Havayolları, Atlasjet ve Free Bird Airlines gibi farklı havayolu şirketlerinde çalışmıştır. Mustafa Hesapçioğlu Hava Harp Okulu mezunudur ve Türk Silahlı Kuvvetleri'nde çalışmıştır.

Cahit Taşbaş. Cahit Taşbaş 2006 yılından beri eğitim direktörü olarak görev yapmaktadır. 1999 yılında Pegasus'a pilot olarak katılan Cahit Taşbaş bu tarihe kadar Türk Silahlı Kuvvetleri'nde yine pilot olarak görev yapmıştır. Cahit Taşbaş Hava Harp Okulu mezunudur.

Servet Ulaşan. Servet Ulaşan 2011 yılından beri teknikten sorumludur, 2013 yılından beri teknikten sorumlu genel müdür yardımcısı olarak görev yapmaktadır ve 1996 ile 2012 yılları arasında bakım müdürlüğü de dahil olmak üzere çeşitli pozisyonlarda görev yapmıştır. Servet Ulaşan Pegasus'a katılmadan önce 1985 ve 1996 yılları arasında Türk Havayolları'nda çalışmıştır.

Mine Öztürk. İTÜ İşletme Mühendisliği Bölümü'nden 1988 yılında mezun olan Mine Öztürk, 1989 yılında Türk Hava Yolları'nda (THY) finansman uzmanı olarak çalışmaya başlamıştır. 1989 – 2000 yılları arasında THY'nin teknik, ticaret ve mali işler departmanlarında çeşitli görevler üstlenen Öztürk, 2000 yılında muhasebe başkanı olarak atanmıştır. 2003 yılına dek sürdürdüğü bu görevi sırasında THY'nin yönetim muhasebesi sisteminde birçok değişiklik yapan ve uçuş muhasebesine geçmesini sağlayan ekibe liderlik etmiştir. 2005'te Pegasus'a katılan Öztürk, 2007'ye kadar önce bütçe ve mali işler müdürü, ardından iç denetim müdürü olarak görev yapmıştır. Mart 2007 – Eylül 2010 tarihleri arasında bir Pegasus iştiraki olan İzAir'de koordinatör olarak görev yapan Öztürk, Eylül 2010'dan beri iç denetim direktörü olarak çalışmaktadır.

Gürol Yüksel. Gürol Yüksel 2007 yılından beri İzAir'in genel müdürü ve yönetim kurulu üyesi olarak görev yapmaktadır. 1975 yılında Türk Hava Yolları pazarlama ekibinde çalışmaya başlayan Gürol Yüksel, 1987 yılında kargo direktörü olarak atanmadan önce Kuveyt, Suudi Arabistan ve Ürdün'de ülke müdürlükleri de dahil çeşitli pozisyonlarda çalışmıştır. Gürol Yüksel, Havaş Yer Hizmetleri A.Ş., Sky Havayolları ve Inter Havayolları şirketlerinde genel müdürlük ve SunExpress şirketinde yönetim kurulu üyeliği görevlerini icra etmiştir. Gürol Yüksel İstanbul Üniversitesi'nden lisans derecesi almıştır.

Utkan Önder. Utkan Önder 2011 yılından beri PUEM'in genel müdürü olarak görev yapmaktadır ve havacılık sektöründe 19 yıllık deneyime sahiptir. Utkan Önder 1993 ve 2009 yılları arasında Türk Havayolları'nda eğitim müdürü olarak çalışmış ve Kocaeli

Üniversitesi'nde 2 yıl boyunca ders vermiştir. Utkan Önder, Yıldız Teknik Ünivertesi'nden mühendislik lisans derecesi almıştır.

Ilgar Alptekin. Ilgar Alptekin 2012 yılından beri Air Manas'ın genel müdürü olarak görev yapmaktadır. Air Manas'a katılmadan önce, Ilgar Alptekin 1994 ve 2003 yılları arasında Türk Havayolları'nda Türkiye, Orta Doğu ve Kuzey Afrika satışlarından sorumlu müdürlük ve müdür yardımcılığı ile Japonya direktörlüğü de dahil olmak üzere çeşitli pozisyonlarda çalışmıştır.

Verda Beste Taşar. Nisan 2013 yılından bu yana Pegasus yatırımcı ilişkileri direktörü olarak görev yapmaktadır. Taşar, Pegasus'a katılmadan önce, 2006-2013 yılları arasında, Doğu Otomotiv Strateji ve İş Geliştirme Bölümünde ve yatırımcı ilişkilerinde müdür olarak görev almıştır. Kendisi, Marmara Üniversitesi işletme ve idari bilimler alanında lisans derecesine sahiptir.

6.12.Ortaklık son 5 yıl içerisinde kurulmuş ise ortaklığın kurucularına ilişkin bilgi:

Ortaklık son 5 yıl içerisinde kurulmamıştır.

6.13.Ortaklığın mevcut yönetim, denetim kurulu üyeleri ve yönetimde söz sahibi olan personel ile ortaklık son 5 yıl içerisinde kurulmuş ise kurucuların birbiriyle akrabalık ilişkileri hakkında bilgi:

Kurucular ile ortaklığın şu anki hissedarları arasında akrabalık ilişkisi yoktur.

6.14.Son 5 yılda, ortaklığın mevcut yönetim ve denetim kurulu üyeleri ile yönetimde söz sahibi olan personel hakkında yüz kızartıcı suçlardan dolayı alınmış cezai kovuşturma ve/veya hükümlülüğünün ve ortaklık işleri ile ilgili olarak taraf olunan dava konusu hukuki uyuşmazlık ve/veya kesinleşmiş hüküm bulunup bulunmadığı hakkında bilgi:

Şubat 2007'de, Polonyalı düşük maliyetli havayolu şirketi AirPolonia sahipleri tarafından Pegasus yönetim kurulu üyesi Conor McCarthy aleyhine, AirPolonia'ya yöneltilen ve beklenen ancak gerçekleşmemiş olduğu iddia edilen yatırımın AirPolonia'yı zarara uğratmış olduğu iddiasıyla bir hukuk davası açılmıştır. Ekim 2011'de, Varşova Bölge Mahkemesi yöneltilen iddiaların dayanaktan yoksun ve yanlış kişiye yöneltilmiş olduğunu belirterek iddiaları reddetmiştir. Davacı taraflar, Varşova Bölge Mahkemesi'nin bu kararını temyize götürmüş, ancak temyiz başvurusu da Varşova Temyiz Mahkemesi tarafından Ağustos 2012'de reddedilmiştir. Yargılama sürecinde, davacı taraflar, yukarıda bahsi geçen davada ileri sürmekte oldukları aynı iddialarla bu sefer Varşova Bölge Savcılığı'na suç duyurusunda bulunmuştur. Varşova Bölge Savcısı Conor McCarthy aleyhinde cezai takibat başlatmak amacıyla iletilen suç duyurusuna ilişkin davacı tarafların iki ayrı talebini reddetmiş ve bunun akabinde davacı taraflar (Polonya ceza usul yasasının verdiği imkânlar doğrultusunda) Conor McCarthy aleyhine Varşova Bölge Mahkemesi'nde, yukarıda belirtildiği şekilde yatırımda bulunulacağı iddialarına rağmen yatırım yapılmamasının dolandırıcılık suçu teşkil ettiği iddiasıyla doğrudan kendileri dava açmıştır. İzahname tarihi itibarıyla cezai takibat devam etmektedir. Conor McCarthy ve avukatları, Varşova Bölge Mahkemesi ve Varşova Temyiz Mahkemesi'nin hukuk davasına ilişkin vermiş oldukları kararlarına dayanarak, ceza davasında aleyhte yöneltilen iddiaların reddedileceğine ve bunu takiben davanın düşeceğine inanmaktadırlar.

Bu konu haricinde, diğer yönetim kurulu üyeleri hakkında belirtilen kapsamlarda herhangi bir dava veya hüküm bulunmamaktadır.

6.15.Son 5 yılda, ortaklığın mevcut yönetim ve denetim kurulu üyeleri ile yönetimde söz sahibi olan personelin, yönetim ve denetim kurulu üyesi veya yönetimde söz sahibi olduğu şirketlerin iflas, kayyuma devir ve tasfiyeleri hakkında ayrıntılı bilgi:

Pegasus yönetim kurulu başkanı Ali İsmail Sabancı'nın %9 paya sahip olduğu ve Hüseyin Çağatay Özdoğru'nun yönetim kurulu üyesi olduğu Esom Mağazacılık ve Tic. A.Ş. tasfiye halindedir.

6.16.Son 5 yılda, ortaklığın mevcut yönetim ve denetim kurulu üyeleri ile yönetimde söz sahibi olan personele ilişkin yargı makamlarınca, kamu idarelerince veya meslek kuruluşlarınca kamuya duyurulmuş davalar/suç duyuruları ve yaptırımlar hakkında bilgi:

Yoktur.

6.17.Son 5 yılda, ortaklığın mevcut yönetim ve denetim kurulu üyeleri ile yönetimde söz sahibi olan personelin yönetim ve denetim organlarındaki üyeliklerine veya ortaklıktaki yönetim görevlerine, mahkemeler veya kamu otoriteleri tarafından son verilip verilmediğine dair ayrıntılı bilgi:

Yoktur.

6.18.Yönetim ve denetim kurulu üyeleri, yönetimde söz sahibi personel ile ortaklık son 5 yıl içerisinde kurulmuş ise kurucuların ortaklığa karşı görevleri ile şahsi çıkarları arasındaki çıkar çatışmalarına ilişkin bilgi:

- Bu kişilerin yönetim veya denetim kurullarında veya üst yönetimde görev almaları için, ana hissedarlar, müşteriler, tedarikçiler veya başka kişilerle yapılan anlaşmalar hakkında bilgi:

- Bu kişilere belirli bir süre ortaklığın sermaye piyasası araçlarının satışı konusunda getirilmiş sınırlamalar hakkında ayrıntılı bilgi:

Yönetim kurulu üyelerinden Conor McCarthy ile Emre Berkin'in kontrolü elinde bulundurduğu veya yönetim kurulunda bulunduğu şirketlerle olan ilişkiler için bkz. "8. İlişkili Taraf ve İlişkili Taraflarla Yapılan İşlemler Hakkında Bilgiler, Diğer Anlaşmalar"

6.19.Ortaklığın denetimden sorumlu komite üyeleri ile diğer komite üyelerinin adı, soyadı ve bu komitelerin görev tanımları:

Şirket, Kurumsal Yönetim İlkelerine uyum amacıyla esas sözleşmesinde, Kurumsal Yönetim Komitesi, Adaylık ve Atamalar Komitesi ve Riskin Erken Saptanması Komitesi kurulacağını belirtmiştir. Söz konusu komitelerin oluşturulmasına yönelik çalışmalar devam etmektedir.

Denetimden Sorumlu Komite ise ilk olarak 21 Nisan 2011'de oluşturulmuştur. Denetimden Sorumlu Komite üyeleri Kurumsal Yönetim İlkelerine göre revize edilecektir.

Görev Tanımları

Esas Sözleşme'nin 13. maddesinde bu komitelerin görevleri belirtilmiştir:

Yönetim kurulu her yıl olağan Genel Kurul toplantısından sonra yapacağı ilk toplantıda bir başkan ve yokluğu halinde başkanlık görevini yapmak üzere bir başkan vekili seçer.

Yönetim Kuruluna aşağıda belirtilen doğrultuda destek olmak amacıyla Denetimden Sorumlu Komite, Kurumsal Yönetim Komitesi, Adaylık ve Atamalar Komitesi ve Riskin Erken Saptanması Komitesi kurulacaktır.

Denetimden Sorumlu Komite

Denetimden Sorumlu Komite, Şirket'in muhasebe sisteminin, finansal bilgilerin denetimi ile kamuya açıklanmasının ve iç kontrol sisteminin işleyişinin ve etkinliğinin gözetimini sağlamak amacıyla Yönetim Kurulu'na destek verecektir. Denetimden Sorumlu Komite iki üyeden oluşur. Denetimden Sorumlu Komite üyelerinin ikisi de bağımsız Yönetim Kurulu üyeleri arasından seçilir.

Halka arz sonrasında Denetimden Sorumlu Komite, bağımsız denetçi seçiminde yönetim kuruluna destek olacaktır.

Ayrıca Şirket bünyesinde, denetim komitesine yardımcı olan bir iç denetim bölümü mevcuttur. İzahname tarihi itibarıyla, iç denetim bölümünün toplam 3 çalışanı bulunmaktadır. İlerleyen dönemlerde, Şirket, iç denetim bölümünü, çalışan sayısını arttırmak suretiyle genişletmeyi planlamaktadır.

Denetim komitesi, mevcut ve olası sorunları tartışmak ve bu sorunlara çözümler bulmak amacıyla, iç denetim bölümü ile düzenli olarak toplanmaktadır.

Kurumsal Yönetim Komitesi

Kurumsal Yönetim Komitesi, Şirket'in kurumsal yönetim ilkelerine uyumu, ücret, ödül ve performans değerlemesi, kariyer planlaması ve kamuyu aydınlatma konularında çalışmalar yapmak suretiyle Yönetim Kuruluna destek verecektir. Kurumsal Yönetim Komitesi, başkan bağımsız Yönetim Kurulu üyeleri arasından tayin edilmek üzere üç üyeden oluşur. Başkan haricinde gerek duyulduğunda Yönetim Kurulu üyesi olmayan, konusunda uzman kişiler de Kurumsal Yönetim Komitesi üyesi olarak atanabilir.

Adaylık ve Atamalar Komitesi

Adaylık ve Atamalar Komitesi, Yönetim Kurulu üyeleri ve üst düzey yöneticilerin seçimi için yeterlilik kriterlerinin belirlenmesi ve Yönetim Kurulu üyeliği ve üst düzey yönetici pozisyonları için belirlenen kriterlere haiz adayların bulunması konularında çalışmalar yapmak suretiyle Yönetim Kuruluna destek verecektir. Adaylık ve Atamalar Komitesi, başkan bağımsız Yönetim Kurulu üyeleri arasından tayin edilmek üzere üç üyeden oluşur. Başkan haricinde gerek duyulduğunda Yönetim Kurulu üyesi olmayan, konusunda uzman kişiler de Adaylık ve Atamalar Komitesi üyesi olarak atanabilir.

Riskin Erken Saptanması Komitesi

Riskin Erken Saptanması Komitesi, Şirket'in varlığını, gelişmesini ve devamını tehlikeye düşüren sebeplerin erken teşhisi, bunun için gerekli önlemler ile çarelerin uygulanması ve riskin yönetilmesi konusunda Yönetim Kuruluna destek verecektir. Riskin Erken Saptanması Komitesi, başkanı bağımsız Yönetim Kurulu üyeleri arasından tayin edilmek üzere üç üyeden oluşur. Başkan haricinde gerek duyulduğunda Yönetim Kurulu üyesi olmayan, konusunda uzman kişiler de Riskin Erken Saptanması Komitesi üyesi olarak atanabilir.

Denetimden Sorumlu Komite, Kurumsal Yönetim Komitesi ve Atamalar ve Adaylık Komitesi üyeleri, görev ve yetkileri ve bu komitelerin çalışma esasları Şirket Esas Sözleşmesi'nde belirlenen esaslar doğrultusunda Yönetim Kurulu tarafından belirlenir.

Emniyet Komitesi

Kurumsal Yönetim İlkeleri ve Şirket esas sözleşmesi kapsamında böyle bir komitenin kurulması gerekmemekle birlikte, Şirket operasyonların emniyetli bir şekilde yürütülmesine atfettiği önem nedeniyle ikisi icrada yer almayan yönetim kurulu üyesi ve biri genel müdür olmak üzere en az üç üyeden oluşan bir Emniyet Komitesi kurmuştur. Yönetim Kurulu Emniyet Komitesi'ni (i) yönetimin, çalışanların ve yolcuların emniyetini sağlamak amacıyla aldığı önlemleri izlemek, (ii) yönetime en üst düzey sektör standartlarına sahip bir emniyet kültürünün oluşturulmasında destek olmak ve (iii) periyodik olarak, Emniyet Yönetim Direktörü ve Postholder'ların danışmanlığında ve gerektiğinde Şirket dışı uzmanlar ile emniyete ilişkin programları, emniyet olaylarını, olay soruşturma programlarını ve sonuçlarını, risklere ilişkin değerlendirmeleri ve önerileri, operasyonel risk yönetimi stratejilerini ve politikalarını ve emniyet ile ilgili yasalara ve düzenlemelere uyum sağlanıp sağlanmadığını gözden geçirmekle yetkilendirilmiştir. Emniyet Komitesi 6 ayda bir toplanmaktadır.

Şirket esas sözleşmesi uyarınca Yönetim Kurulu, işlerin ilerleyişini takip etmek ve alınan kararların uygulanmasını gözetmek gibi çeşitli amaçlarla ve uygun gördüğü sayıda, gerek kendi üyeleri gerekse de konusunda uzman kişiler arasından atanacak kişilerce oluşturulacak, komite veya komisyon kurabilir.

6.20.Seri: IV, No: 41 “Sermaye Piyasası Kanunu’na Tabi Olan Anonim Ortaklıkların Uyacakları Esaslar Hakkında Tebliği” uyarınca kurulması zorunlu olan ortaklığın pay sahipleri ile ilişkiler birimi yöneticisi hakkında bilgi:

Şirket bünyesinde Pay Sahipleri ile İlişkiler Birimi kurulmuş olup, personel istihdam edilmiştir.

Adı Soyadı:	Verda Beste Taşar
Görevi, Unvanı:	Yatırımcı İlişkileri Direktörü
Adresi:	AEROPARK Yenişehir Mah. Osmanlı Bulvarı No:11 Kurtköy 34912 Pendik-İstanbul
Telefonu:	0 216 560 75 80
E-posta Adresi:	beste.tasar@flypgs.com

Verda Beste Taşar Kurumsal Yönetim Derecelendirme Lisansı'na sahip olup, Sermaye Piyasaları Faaliyetleri İleri Düzey Lisansı'nı ise tamamlama aşamasındadır.

6.21.Seri: IV, No: 41 “Sermaye Piyasası Kanunu’na Tabi Olan Anonim Ortaklıkların Uyacakları Esaslar Hakkında Tebliği” uyarınca ortaklığın sermaye piyasası mevzuatından kaynaklanan yükümlülüklerinin yerine getirilmesinde ve kurumsal yönetim uygulamalarında koordinasyonu sağlayan görevli personelin adı, soyadı ve iletişim bilgileri ve sermaye piyasası faaliyet lisanslarının türü:

Yasal mevzuat uyarınca, gerekli özelliklere ve lisanslara sahip görevli halka arzdan sonraki 3 ay içerisinde istihdam edilecektir.

6.22.Son yıllık hesap dönemi itibarıyla ortaklığın yönetim ve denetim kurulu üyeleri ile yönetimde söz sahibi personeline;

- Ortaklık ve bağlı ortaklıklarına verdikleri her türlü hizmet için ödenen ve sağlanan şarta bağlı veya ertelenmiş ödemeler de dahil olmak üzere her türlü ücret ve faydaların tutarı ve türü:

TL	2012
Ücret ve Primler	4.211.143

Kaynak: Denetim Raporu

2010, 2011 ve 2012 yıllarında ortaklığın yönetim ve denetim kurulu üyeleri ile yönetimde söz sahibi personeline ödenen her türlü ücret ve faydaların toplam tutarı sırasıyla 4.211.143 TL, 2.639.769 TL ve 1.944.669 TL düzeyindedir. Bunlara ek olarak Şirket, yönetimde söz sahibi personeline özel emeklilik paketi ve araç gibi farklı imkanlar da sunmaktadır.

Şirket Mart 2011’de yeni bir yönetici ikramiye planını devreye sokmuştur. Direktör seviyesi ve üstü personel bu plan çerçevesinde ikramiye almaktadır ve işbu İzahname’nin yazım tarihi itibarıyla 23 kişi bu plandan faydalanmaktadır.

Tamamı nakit olup herhangi bir hisse bazlı bileşeni bulunmayan bu plan çerçevesinde dağıtılan ikramiyeler Pegasus Operasyonel Geliri performansına ve ilgili dönemde kişisel hedeflerin gerçekleştirilmesine bağlıdır. Yönetici ikramiye planına dahil olan her kişinin bir ikramiye havuzu bulunmaktadır ve ödemeler 4 senelik bir dönemde yapılmaktadır.

Ayrıca bkz. 3.4.16.

- Emeklilik aylığı, kıdem tazminatı veya benzeri faydaları ödeyebilmek için ortaklık veya bağlı ortaklıklarının ödediği veya tahakkuk ettirdikleri toplam tutarlar:

TL	2012
Toplam Kıdem Tazminatı Yükümlülüğü	621.895

Kaynak: Denetim Raporu

6.23.Son yıllık hesap dönemi itibarıyla ortaklık ve bağlı ortaklıklar tarafından, yönetim ve denetim kurulu üyelerine ve yönetici personele, iş ilişkisi sona erdirildiğinde yapılacak ödemeler/sağlanacak faydalara ilişkin sözleşmeler hakkında bilgi:

Yoktur.

6.24.Ortaklığın kurumsal yönetim ilkelerine uygun hareket edip etmediğine dair açıklama, kurumsal yönetim ilkeleri karşısındaki durumu ve kurumsal yönetim ilkelerine uyulmuyorsa bunun nedenine ilişkin gerekçeli açıklama:

Pegasus, ortaklarına ticari sır niteliğindeki ve/veya henüz kamuya açıklanmamış bilgiler hariç olmak üzere, Şirket ile ilgili tüm önemli bilgileri zamanında, doğru, eksiksiz, anlaşılabilir, yorumlanabilir, düşük maliyetle kolay erişilebilir bir şekilde kamuya duyurulması konusunda tüm hassasiyeti gösterecektir.

Şirket'in esas sözleşmesinde yapılan değişikliklerle kurumsal yönetim ilkelerine uyum çalışmaları başlamıştır. Şirket ve organları Sermaye Piyasası Kurulu tarafından yayınlanan Kurumsal Yönetim İlkelerine titizlikle uymaya gayret edecektir. Söz konusu ilkelerin tam olarak uygulanamaması halinde bunun gerekçesi ve sonuçları SPK mevzuatı gereği her yıl hazırlanacak Kurumsal Yönetim İlkeleri Uyum Raporu ile kamuoyuna açıklanacaktır.

7. GRUP HAKKINDA BİLGİLER

7.1.Ortaklığın dahil olduğu grup hakkında özet bilgi, grup şirketlerinin faaliyet konuları, ortaklıkla olan ilişkileri ve ortaklığın grup içindeki yeri:

Bu İzahname'nin tarihi itibarıyla, Pegasus, hem doğrudan hem de Esas Holding aracılığıyla olmak üzere Sabancı Ailesi üyelerinin % 100 kontrolü altında bulunmaktadır.

Tedavüldeki paylara sahip olanlar ile ilgili belirli bilgilere aşağıdaki tabloda yer verilmektedir.

Sahibin adı	Halka Arz'dan Önce Sahip Olunan Paylar		Halka Arz'dan Sonra Sahip Olunan Paylar (ilave payların satılmayacağı varsayımıyla)		Halka Arz'dan Sonra Sahip Olunan Paylar (ilave bütün payların satıldığı varsayımıyla)	
	Adet	Tedavüldeki pay yüzdesi	Adet	Tedavüldeki pay yüzdesi	Adet	Tedavüldeki pay yüzdesi
Esas Holding	72.375.570	96,5%	67.562.570	66,01%	64.353.570	62,92%
Ali Sabancı	874.810	1,17%	874.810	0,86%	874.810	0,86%
Emine Kamışlı	874.810	1,17%	874.810	0,86%	874.810	0,86%
Kazım Köseoğlu	437.405	0,58%	437.405	0,43%	437.405	0,43%
Can Köseoğlu	437.405	0,58%	437.405	0,43%	437.405	0,43%
Halka Açık Kısım	0	0,0%	32.085.000	31,37%	35.294.000	34,51%
TOPLAM	75.000.000	100,0%	102.272.000	100,0%	102.272.000	100,0%

Sayın Şevket Sabancı'dan itibaren gelen birinci ve ikinci kuşak Sabancı Ailesi üyeleri tarafından bir girişim şirketi olarak 2000 yılında kurulmuş olan Esas Holding halihazırda Türkiye'nin önde gelen holding şirketleri arasında yer almaktadır. Esas Holding, 31 Aralık 2012 itibarıyla, havacılık, gıda, sağlık, perakende ve emlak sektörlerinde faaliyet gösteren toplam 11 grup şirketine sahiptir. Esas Holding tamamen Sabancı Ailesi üyelerinin sahipliğinde bulunmaktadır. Bu İzahname'nin tarihi itibarıyla Esas Holding'in hissedarları aşağıdaki tabloda belirtilmektedir.

Hissedarın adı	Sahip olunan tedavüldeki payların yüzdesi
Şevket Sabancı	%20
Zerrin Sabancı	%20
Emine Kamışlı	%20
Ali İsmail Sabancı	%20
Kazım Köseoğlu	%10
Can Köseoğlu	%10
TOPLAM	%100

Holding'in bünyesindeki şirket gruplarının sektör dağılımı aşağıda verilmektedir.

Havacılık:

ESAS Holding ortaklarının %100'ünü elinde bulundurduğu Şirket, Esas Holding için stratejik bir yatırım konumundadır. 1990'da kurulan Pegasus 2005'te Esas Holding çatısı altına girmiştir.

AirBerlin'de azınlık paya sahip olan Esas Holding %12,02 oranla katılım sağlamaktadır. AirBerlin, başta Almanya olmak üzere, Avrupa'daki birçok noktaya ve Kuzey Afrika'daki belirli merkezlere uçuşlar düzenlemektedir.

Air Lease Corp. İse ABD merkezli bir ticari uçak kiralama şirketidir. Esas Holding'in %3 payına sahip olduğu bu Şirket 2010'da holdinge katılmıştır.

Gıda:

Gıdaser Gıda Dağıtım Sanayi ve Ticaret A.Ş., Esas Holding tarafından Ağustos 2005'te kurulmuştur. Şirket "ev dışı tüketim" olarak tanımlanan sektörde faaliyet gösteren bir gıda dağıtım ve hizmet şirketidir.

Kuruyemiş sektöründe paketlenme ve satış yapan Peyman Kuruyemiş Gıda Aktariye Kimyevi Maddeler Tarım Ürünleri Sanayi ve Ticaret A.Ş., 1995 yılında Eskişehir'de kurulmuştur. Esas Holding'in şirkette %30 payı bulunmaktadır.

Esas Holding %100 oranında sahip olduğu Esaslı Gıda San. ve Tic. A.Ş., Antalya'da 2008 yılında satın alınan tesislerde, Bonbeef ve Meziyet markası ile 2009 yılı mart ayı itibarıyla üretime başlamıştır. Şirket ayrıca Carrefour, Şok ve Metro'ya hizmet veren önemli etiket üreticileri arasında yer almaktadır.

Sağlık:

1995 yılında Türkiye'nin ilk özel mobil sağlık hizmetini vermeye başlayan Medline, 2001 yılından itibaren Esas Holding iştiraklerinden biri olmuştur. Holding, 2011 yılı itibarıyla sağlık alanındaki yatırımlarını Medline Sağlık Grubu çatısı altında toplamıştır.

Perakende:

2001 yılında kurulan Mars Sinema Turizm ve Sportif Tesisler İşletmeciliği A.Ş.'ye Esas Holding 2011 yılında %70 oranında ortak olmuştur.

Dixons Retail'in tescilli markası olan Electro World, Türkiye'de Dixons Retail-Esas Holding/ODESA ortaklığı ile hizmet vermektedir.

Türkiye'de yaygın bir spor kulübü zinciri olan Mac & Macfit'in %70'lik payı Kasım 2011'de Esas Holding tarafından satın alınmıştır.

Gayrimenkul:

Faaliyetine 2009 yılında ticari gayrimenkul projelerine yatırım yaparak başlayan Esas Gayrimenkul, bugüne kadar yurtiçi ve yurtdışında toplam 100 milyon ABD doları tutarında yatırım gerçekleştirmiştir. Şirketin yurtiçi ve yurtdışında gayrimenkulleri bulunmaktadır.

7.2.Unvanı, merkezi, iştirak ve oy hakkı oran ve tutarları gibi bilgiler dahil olmak üzere ortaklığın doğrudan ya da dolaylı tüm bağı ortaklıklarının dökümü:

Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş., Türkiye Cumhuriyeti yasalarına göre kurulmuş olan bir anonim şirkettir. Bu İzahname'nin tarihi itibarıyla, yapılmış olan ortak girişim yatırımları ve sahip olunan iştirakler aşağıdaki tabloda belirtilmektedir:

İştirakin Ticaret Unvanı	Merkezi	Ödenmiş Sermayesi	Sermayedeki Pay Tutarı	Sermayedeki Pay Oranı (%)	Oy Hakkı (%)
IHY İzmir Havayolları A.Ş.	Türkiye	37.500.000	19.125.000 TL	51,00 ⁽¹⁾	51,00 ⁽¹⁾
Pegasus Uçuş Eğitim Merkezi A.Ş.	Türkiye	200.000 TL	98.800 TL	49,40	49,40
Air Manas Air Company LLC	Kırgızistan	12.425.000 KGS	6.088.250 KGS	49,00	49,00
İzmirli Otelcilik A.Ş.	Türkiye	4.205.000 TL	2.499.995 TL	59,45	59,45

(1) İzAir ortakları tarafından 27 Mart 2013 tarihinde kabul edilen ve Air Berlin'in rüçhan haklarını kullanmamaya karar verdiği sermaye artırımı sürecinin Esas Sözleşme onayıyla tamamlanmasının ardından, Pegasus'un İzAir'deki payı oranı ve oy hakkının %68,31'e yükselmesi (İzAir'in diğer ortaklarının rüçhan haklarını kullanmaması durumunda ise %69,12'ye kadar yükselmesi) beklenmektedir

Kaynak: Şirket

İzAir

Şirket, Eylül 2010'da İzair'in %72,57 payını hakim ortağı konumundaki Esas Holding'den ve Sabancı ailesi üyelerinden satın almıştır. Pegasus'un İzAir'deki pay sahipliği, her ikisi de sermaye artırımı yöntemi ile olmak üzere, Haziran 2011'de %96,79'a, Mart 2012'de ise %97,82'ye yükselmiştir. Pegasus, sahip olduğu İzAir paylarının %46,82'lik bölümünü Eylül 2012'de 10.446.903 TL'ye AirBerlin'e satmıştır. İzAir ortakları tarafından 27 Mart 2013 tarihinde kabul edilen ve Air Berlin'in rüçhan haklarını kullanmamaya karar verdiği sermaye artırımı sürecinin Esas Sözleşme onayıyla tamamlanmasının ardından, İzAir'in diğer ortaklarının tümünün rüçhan haklarını tamamıyla kullanacakları ve %2,18'lik paylarını koruyacakları varsayımıyla, Pegasus'un İzAir'deki payının %68,31'e yükselmesi, Air Berlin'in payının ise %29,51'e düşmesi beklenmektedir. İzAir'in diğer ortaklarının (yaklaşık 110 kişi) rüçhan haklarını kullanmaması durumunda, Pegasus'un İzAir'deki payı %69,12'ye kadar yükselebilecektir. Sermaye artırımının ve Pegasus'un İzAir'deki pay artışının tamamlanmasının ardından, 1 Nisan 2013 tarihinden itibaren finansal raporlama amacıyla İzAir Pegasus mali tablolarında konsolide edilmesi planlanmaktadır. 1 Kasım 2011 ile 30 Mart 2013 arasında, AirBerlin ile yapılan sözleşmeye göre, İzAir "AirBerlin Türkiye" markası altında Antalya ile Almanya'daki bazı şehirler arasında split charter seferleri düzenlemiştir. Bu İzahname tarihi itibarıyla, İzAir filosunda bulunan tüm uçaklar wet lease yöntemi ile Pegasus'a tahsis edilmiştir.

Eylül 2012'de, Şirket, İzAir'de sahibi bulunduğu hisselerin %46,82'lik kısmını Air Berlin'e satmıştır. Bu tarih itibarıyla İzair'in elde kalan %51 hissesi, Türkiye Muhasebe/Finansal Raporlama Standartları hükümleri gereğince müşterek yönetime tabi ortaklık olarak muhasebeleştirilmiş ve konsolidasyon kapsamından çıkartılmıştır.

İzAir'in 31 Aralık 2012 tarihi itibarıyla bilançosunun ve 2012 yılı son 4 aylık gelir tablosunun da konsolide mali tablolara dahil edilmesi durumunda ortaya çıkabilecek etkinin simulasyon gösterimi aşağıdaki gibidir:

	Raporlanan	İzAir etkisi	Etki sonrası
Dönen varlıklar	339.329.147	25.458.570	364.787.717
Duran varlıklar	1.869.681.888	12.262.125	1.881.944.013
Toplam varlıklar	2.209.011.035	37.720.695*	2.246.731.730
Kısa vadeli yükümlülükler	538.075.762	40.118.010	578.193.772
Uzun vadeli yükümlülükler	1.343.583.125	1.473.828	1.345.056.953
Özkaynaklar	327.352.148	-3.871.143	323.481.005
Toplam kaynaklar	2.209.011.035	37.720.695	2.246.731.730
Satış gelirleri	1.919.892.223	9.596.643	1.929.488.866
Faaliyet karı	192.688.912	1.327.250	194.016.162
Dönem karı	126.303.516	-1.301.258	125.002.258

*Pegasus'tan olan 4.560.553 TL tutarındaki alacağı içermektedir.

Air Manas

Pegasus, Kırgızistan Cumhuriyeti'nde kurulmuş bir limited şirket olan Air Manas unvanlı şirketin ("Air Manas") %49 payını Ağustos 2012'de satın almıştır. Satın alım tarihi itibarıyla hiç bir faaliyeti bulunmayan Air Manas, bu İzahname tarihi itibarıyla Kırgızistan Cumhuriyeti Sivil Havacılık Makamı tarafından verilmiş olan bir işletme belgesine (*air operator's certificate*) sahiptir. Air Manas şirketine ait diğer paylar ise Kırgızistan Cumhuriyeti vatandaşlarının elinde bulunmaktadır. Pegasus, diğer hissedarlar ile yaptığı düzenlemeler aracılığıyla Air Manas şirketinin alacağı önemli kararlar üzerinde söz hakkına sahiptir. Air Manas, Mart 2013'te İstanbul ve Bişkek arasında günlük gidiş-dönüş seferlere başlamıştır.

Pegasus Uçuş Eğitim Merkezi

Ekim 2010'da, SIM-Industries unvanlı şirket ile birlikte, uçuş eğitimleri veren bir ortak girişim şirketi olan Pegasus Uçuş Eğitim Merkezi A.Ş. şirketi kurmuştur. Bu ortak girişim şirketi, pilot eğitim ihtiyaçlarının karşılanmasında şirkete yardımcı olması ve boş eğitim saatlerinin üçüncü taraflara satılması suretiyle ilave gelir elde edilmesine imkan vermesi için kurulmuştur. Sabancı Ailesi'nin üyeleri ile birlikte (Pegasus, ödenmiş sermayenin %49,40'ına sahiptir, Sabancı Ailesi üyeleri ise %0,60 paya sahiptir) Şirket, bu ortak girişimin toplam sermayesinin %50'sine karşılık gelen A sınıfı payların sahibi konumundadır ve geriye kalan %50 pay ise B sınıfı paylar olarak SIM-Industries unvanlı kuruluşun ve iştiraklerinin elinde bulunmaktadır.

Pegasus, ortak girişimin günlük faaliyetleri üzerinde yönetim kontrolüne ve yönetim kurulunun üç üyesinden ikisini ve genel müdürü belirleme hakkına sahiptir. Fakat esas sözleşme tadilleri, esaslı varlıkların satın alınması ve SIM-Industries kuruluşundan yapılan satın almalar ve şirkete sunulan hizmetleri de kapsayacak şekilde ilgili taraf işlemleri de dahil olmak üzere belirli hususlar, SIM-Industries unvanlı ortak girişim ortağından izin alınmasını gerektirmektedir. Ortak girişim kuruluşunun esas sözleşmesine göre, her bir pay grubu, bir satış durumunda diğer sınıfa ait hisseleri satın almak açısından rüçhan hakkına sahip

bulunmaktadır. Ortak girişim şirketi, İstanbul'da bir 737-800NG uçak simülatörü kurmuş olup, Ocak 2011'de bu simülatör faaliyete girmiştir.

İzmirliiler Otelcilik

İzmirliiler Otelcilik, Eylül 1990'da kurulmuştur ve Pegasus'un bağlı ortaklığıdır. Şirket, 2012 yılının Mayıs ayında İzAir'den İzmirliiler Otelcilik'in %49,99 hissesini satın almıştır. Ekim 2012'de ise Pegasus'un payı, İzmirliiler Otelcilik'te yapılan sermaye artırımında diğer ortaklardan birinin sermaye taahhüdünü yerine getirmemesi sonucu %59,45'e yükselmiştir. Şirket'in İzmirliiler Otelcilik yönetim kurulunda temsilcisi bulunmamaktadır, ancak kontrolü sağlamak üzere 2013'ün ikinci çeyreğinde yapılacak İzmirliiler Otelcilik Genel Kurul'unda bir yönetim kurulu atanması planlanmaktadır. İzmirliiler Otelcilik'in diğer %40,55'lik payı ise İzmirlii yatırımcılara aittir. İzmirliiler Otelcilik, İzmir Adnan Menderes Havalimanı yanında bulunan DHMİ'ye ait arazide bulunan bir benzin istasyonunu işletmektedir. Bu alan üzerinde bulunan ofis ise 2017'de bitecek olan kira sözleşmesiyle İzAir'e kiralanmış, yine tesisler içerisinde yer alan havaalanı oteli de 2011'de bir başka kiracıya kiralanmıştır.

7.3.Konsolidasyona dahil edilenler hariç olmak üzere ortaklığın finansal yatırımları hakkında bilgi:

Yoktur.

8. İLİŞKİLİ TARAF VE İLİŞKİLİ TARAFLARLA YAPILAN İŞLEMLER HAKKINDA BİLGİLER

Pegasus, hem doğrudan hem de Esas Holding aracılığıyla Sabancı Ailesi üyelerinin %100 kontrolü altında bulunmaktadır. Esas Holding toplam payların %96,5'ine sahiptir ve Halka Arz'dan sonra, tedavüldeki payların yaklaşık %66,1'ine (ek satış hakkının kullanıldığı durumda %62,9'una) sahip olacaktır. Esas Holding ve diğer ilişkili taraflar ile girilmiş olan önemli işlemler ve diğer düzenlemeler aşağıda özet olarak sunulmaktadır. İştiraklerle muhtelif ilişkilerin mahiyetinden ötürü, bu anlaşmaların ve işlemlerin her birinin, ayrı olarak düşünülmesi durumunda, ilişkisiz bir taraftan elde edilebilecek olan koşullara nazaran Şirket için daha az uygun olmayan koşullar üzerinden akdedilmiş olduğu konusunda güvence verilememektedir.

Komisyon Hizmet Alımı

Şirket, finansal kiralama yoluyla edindiği uçakların finansmanına yönelik olarak Esas Holding'den finansal garanti almakta olup, buna bağlı olarak Esas Holding'e komisyon ödemesi yapmaktadır ve bu ödemeler finansal gider olarak muhasebeleştirilmektedir. Bu ödemeler 2012, 2011 ve 2010 yıllarında sırasıyla 11.692.202 TL, 6.973.686 TL ve 3.672656 TL olarak gerçekleşmiştir.

Ek olarak, 2010 yılında Pegasus, uçak ön ödemelerini finanse etmek amacıyla Esas Holding'den kredi almıştır. Bu kredi Esas Holding'in 2010 yılında yapmış olduğu sermaye artırımına mahsup edilmiştir. Bu krediye ilişkin faiz ödemesi 2010 yılında 3.454.936 TL olarak gerçekleşmiştir.

Merkez Ofis Kiralaması

9 Ağustos 2012 günü, yeni merkez ofisin kiralanması ile ilgili olarak, Esas Holding'in bir yan kuruluşu olan EAG Turizm İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş. firması ile beş yıl süreli bir kiralama sözleşmesi imzalanmıştır. KDV hariç olmak üzere ödenecek yıllık kira bedelleri, 1.350.000 ABD doları, 1.377.000 ABD doları, 1.404.540 ABD doları, 1.453.698 ABD doları ve 1.504.578 ABD doları meblağlarının Türk lirası cinsinden dengi olacaktır. Bu kiralama sözleşmesi 5 yıllık ilave bir süre için kendiliğinden uzayabilecektir. Şirket'in daha önceki merkez ofisleri Esas Holding'den kiralanmıştır.

EAG Turizm İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş. firması ile yapılan ek bir protokole istinaden, merkez ofisinde bulunan bir bölümün beş yıl süre ile PUEM'e kiralanması maksadıyla Pegasus Uçuş Eğitim Merkezi A.Ş. firması ile 1 Eylül 2012 tarihinde bir alt kiralama sözleşmesi imzalanmış bulunmaktadır. KDV hariç olmak üzere PUEM firmasının Şirket'e ödeyeceği yıllık kira bedelleri 160.218 ABD doları, 163.541 ABD doları, 166.864 ABD doları, 172.679 ABD doları ve 178.732 ABD doları olacaktır.

İzAir, kendi merkez ofisini İzmirli Otelcilik firmasından kiralamaktadır. İzAir, 2006 ile hisselerin Şirket'e devredildiği tarih olan Mayıs 2012 arasında kalan dönem zarfında İzmirli Otelcilik firmasının %49,99 hissesine sahip olmuştur. Bu İzahname'nin tarihi itibarıyla, İzAir'in İzmirli Otelcilik firmasına ödediği aylık kira bedeli 23.799 TL'dir.

Wet Lease Sözleşmeleri

11 Mart 2013 tarihinde İzAir firması ile wet lease anlaşması imzalanmıştır. Wet lease anlaşması 1 Nisan 2013 tarihinden itibaren geçerli hale gelmiştir ve 30 Eylül 2013'de son bulacaktır. Wet lease anlaşması kapsamında, Şirket 3 adet Boeing 737-800NG model uçağı İzAir firmasından kiralamıştır. Pegasus bu üç uçağın ticari haklarına sahip olurken İzAir operasyonel konularda söz sahibi olmaya devam edecektir. Kira tutarları Pegasus ve İzAir arasında uçuş programına göre belirlenecektir.

Hizmet Sözleşmeleri

Çağrı merkezi hizmetleri, yönetim kurulu başkanı Ali Sabancı'nın %28 paya sahip olduğu Callpex şirketinden temin edilmektedir. Şirket'in Callpex'ten almış olduğu hizmetler karşılığında yapmış olduğu ödemelerin toplam tutarı 2010, 2011 ve 2012 yıllarında sırasıyla 3.949.552 TL, 5.940.943 TL ve 6.841.288 TL olarak gerçekleşmiştir.

Yönetim kurulu başkanı Ali Sabancı'nın %0,02 paya sahip olduğu RM Arşiv Yönetim Hizmetleri A.Ş.'den dokümanlara veya elektronik kayıtlara, görüntülere veya diğer elektronik verilere yönelik arşivleme ve depolama hizmetleri, şirketinden temin edilmektedir. Şirket'in RM Arşiv Yönetim Hizmetleri A.Ş.'den almış olduğu hizmetler karşılığında yapmış olduğu ödemelerin toplam tutarı 2010, 2011 ve 2012 yıllarında sırasıyla 3.754 TL, 6.934 TL ve 26.137 TL olarak gerçekleşmiştir.

Şirket 15 Haziran 2012 tarihinde İzAir ile teknik servis anlaşması imzalamıştır. Başlangıçta 20 Aralık 2012'de sona ermesi planlanan anlaşma, sonradan ilave edilen bir protokol üzerine 20 Haziran 2013'e uzatılmıştır. Bahsedilen anlaşma doğrultusunda Şirket'in Sabiha Gökçen Havaalanı'nda bulunan teknik birimi tarafından İzAir'e uçak ve uçak parçalarıyla ilişkin bir takım mühendislik ve planlama hizmeti sağlanmaktadır. Anlaşmanın maddeleri uyarınca, Pegasus tarafından İzAir adına uçak kontrolleri, birim değişim planları, planlanan parça değişimi ve geliştirilmesinin yanı sıra motor ve yedek parça bakımı sağlanmaktadır. Uçakların uçuş güvenliği konusundaki bütün sorumluluk İzAir tarafında bulunmaktadır.

Diğer Anlaşmalar

Pegasus, gelir yönetimi ve bakım konularında yönetim kurulu üyelerinden Conor McCarthy'nin kontrolünde bulunan Wordison Limited Trading (PlaneConsult.com) şirketinden danışmanlık hizmeti almıştır. Conor McCarthy söz konusu hizmetlerin tedarikine ilişkin karar aşamasında yer almamıştır. 2012'de bahsedilen hizmetler için Wordison Limited Trading'e ödenen tutar 112.737 TL olmuştur. 2010 ve 2011 yıllarında Wordison Limited Trading şirketinden herhangi bir danışmanlık hizmeti alınmamıştır.

Bunun yanı sıra Şirket'in charter müşterilerinden olan Thomas Cook Group International, Plc ("Thomas Cook") ve pazarlama hizmetleri tedarik edilen Hedef Medya Tanıtım İnteraktif Medya Pazarlama A.Ş. ("Hedef Tanıtım") ile ticari ilişkileri de bulunmaktadır. Şirket'in yönetim kurulu üyelerinden Emre Berkin, bahsedilen iki firmanın da yönetim kurulunda yer almaktadır. Şirket'in charter hizmetleri için Thomak Cook'tan elde ettiği gelir sırasıyla 2010'da 476.085 TL, 2011'de 134.667 TL ve 2012'de 9.978.472 TL olarak kaydedilmiştir. Pazarlama hizmetleri için Hedef Tanıtım'a ödenen tutar ise sırasıyla 2010'de 128.254 TL, 2011'de 134.667 TL ve 2012'de 165.893 TL olmuştur.

9. HALKA ARZA İLİŞKİN BİLGİLER

9.1. Yetkili organ kararları:

Şirket ortaklarından Esas Holding, 14 Şubat 2013 tarihli ve 2013/01 sayılı Yönetim Kurulu Kararı ile iştirak portföyünde bulunan Pegasus paylarından 4.813.000 TL nominal değerli kısmının halka arz edilmek suretiyle satılmasına; halka arz sonrasında yeterli fazla talep gelmesi durumunda 3.209.000 TL nominal değerli kısmının da ek satış kapsamında halka arz edilmek suretiyle satılmasına karar vermiştir.

Pegasus, 21 Mart 2013 tarihli ve 368 sayılı Yönetim Kurulu Kararı ile Şirket'in çıkarılmış sermayesinin 75.000.000 TL'den 102.272.000 TL'ye çıkarılmasına, artırılan 27.272.000 TL'ye tekabül eden 27.272.000 adet payın mevcut ortakların yeni pay alma hakları tamamen kısıtlanarak Sermaye Piyasası Mevzuatı hükümleri doğrultusunda tamamen halka arz edilmesine; ortaklarından Esas Holding'in portföyünde bulunan paylardan 4.813.000 TL nominal değerli kısmının halka arz edilmesi talebinin uygun görülmesine ve halka arz sonrasında yeterli fazla talep gelmesi durumunda ortaklarından Esas Holding'in portföyünde bulunan 3.209.000 TL nominal değerli kısmının da ek satış kapsamında halka arz edilmesi talebinin uygun görülmesine karar vermiştir.

9.2. Satışı yapılacak paylar ile ilgili bilgi:

Ortak satışı yoluyla mevcut paylardan halka arz edilecek paylara ilişkin bilgi aşağıdaki tabloda sunulmaktadır:

Satan Ortak	Grubu	Nama / Hamiline	Birim Nominal Değer (TL)	Arz Edilen Adet	Toplam Nominal Değer (TL)	Mevcut Sermayeye Oranı
Esas Holding A.Ş.	-	Nama	1,00	4.813.000	4.813.000	%6,4
TOPLAM				4.813.000	4.813.000	%6,4

Ek satış kapsamında mevcut paylardan halka arz edilecek paylara ilişkin bilgi aşağıdaki tabloda sunulmaktadır:

Satan Ortak	Grubu	Nama / Hamiline	Birim Nominal Değer (TL)	Arz Edilen Adet	Toplam Nominal Değer (TL)	Mevcut Sermayeye Oranı
Esas Holding A.Ş.	-	Nama	1,00	3.209.000	3.209.000	%4,3
TOPLAM				3.209.000	3.209.000	%4,3

Sermaye artırımını yoluyla halka arz edilecek paylara ilişkin bilgi aşağıdaki tabloda sunulmaktadır:

Grubu	Nama / Hamiline	Birim Nominal Değer (TL)	Arz Edilen Adet	Toplam Nominal Değer (TL)	Sermaye Artış Oranı
-	Nama	1,00	27.272.000	27.272.000	%36,4

9.3. Paylarını satacak olan ortak/ortaklar hakkında bilgi:

Satan Ortak	Adresi	Mevcut Sermayedeki Payı (TL)	Mevcut Sermayedeki Pay Oranı
Esas Holding A.Ş.	Rüzgarlıbahçe Mah. Kavak Sok. No:3 Kavacık Beykoz İstanbul	72.375.570	%96,5

9.4. a) İç kaynaklardan yapılan sermaye artırımının kaynakları hakkında bilgi:

Yoktur.

b) İç kaynaklardan artırılarak bedelsiz olarak mevcut ortaklara dağıtılacak paylar ile ilgili bilgi:

Yoktur.

c) Bedelsiz olarak verilecek payların dağıtım esasları:

Yoktur.

9.5. Satışı yapılacak payların yatırımcılara sağladığı haklar:

Satışı yapılacak paylar, ilgili mevzuat uyarınca pay sahiplerine aşağıdaki hakları sağlamaktadır:

Kardan Pay Alma Hakkı (SPKn md. 19): Şirket genel kurulu tarafından belirlenecek kâr dağıtım politikaları çerçevesinde ve ilgili mevzuat hükümlerine uygun olarak dağıtılan kardan pay alma hakkı

Ortaklıktan Ayrılma Hakkı (SPKn md. 24): Önemli nitelikteki işlemlere ilişkin genel kurul toplantısına katılıp da olumsuz oy kullanan ve muhalefet şerhini toplantı tutanağına işleyen pay sahipleri, paylarını şirkete satarak ayrılma hakkına sahiptir.

Satma Hakkı (SPKn md. 27): Pay alım teklifi sonucunda veya birlikte hareket etmek de dâhil olmak üzere başka bir şekilde sahip olunan payların şirketin oy haklarının Kurulca belirlenen orana veya daha fazlasına ulaşması durumunda, paya sahip olan bu kişiler açısından azınlıkta kalan pay sahiplerini şirketten çıkarma hakkı doğar. Bu kişiler, SPK tarafından belirlenen süre içinde, azınlıkta kalan ortakların paylarının iptalini ve bunlar karşılığı çıkarılacak yeni payların kendilerine satılmasını şirketten talep edebilirler.

Tasfiyeden Pay Alma Hakkı (TTKn md. 507): Şirketin sona ermesi hâlinde her pay sahibi, esas sözleşmede sona eren şirketin mal varlığının kullanılmasına ilişkin, başka bir hüküm bulunmadığı takdirde, tasfiye sonucunda kalan tutara payı oranında katılır.

Bedelsiz Pay Edinme Hakkı (SPKn md. 19): Şirketin sermaye artırımlarında, bedelsiz paylar artırım tarihindeki mevcut paylara dağıtılır.

Yeni Pay Alma Hakkı (TTKn md. 461, kayıtlı sermaye sistemindeki ortaklıklar için SPKn md. 18): Her pay sahibi, yeni çıkarılan payları, mevcut paylarının sermayeye oranına göre, alma hakkını haizdir. Kayıtlı sermaye sisteminde, çıkarılan paylar tamamen satılarak bedelleri ödenmedikçe veya satılmayan paylar iptal edilmedikçe yeni pay çıkarılamaz.

Genel Kurula Davet ve Katılma Hakkı (SPKn md. 29, 30, TTKn md. 414, 415, 419, 425, 1527): Genel kurula katılma ve oy kullanma hakkı, pay sahibinin paylarını herhangi bir kuruluş nezdinde depo etmesi şartına bağlanamaz. Payları kayden izlenen halka açık ortaklıkların genel kurul toplantılarına, yönetim kurulu tarafından MKK'dan sağlanan pay sahipleri listesi dikkate alınarak oluşturulan hazır bulunanlar listesinde adı yer alan pay sahipleri katılabilir. Bu listede adı bulunan hak sahipleri kimlik göstererek genel kurula katılırlar.

Oy Hakkı (SPKn md. 30, TTKn md. 434): Her pay sahibi sadece bir paya sahip olsa da en az bir oy hakkını haizdir. Pay sahipleri, oy haklarını genel kurulda, paylarının toplam itibarıyla değeriyle orantılı olarak kullanır.

Bilgi Alma ve İnceleme Hakkı (SPKn md. 14, TTKn md. 437): Finansal tablolar, konsolide finansal tablolar, yönetim kurulunun yıllık faaliyet raporu, denetleme raporları ve yönetim kurulunun kâr dağıtım önerisi, genel kurulun toplantısından en az on beş gün önce, şirketin merkez ve şubelerinde, pay sahiplerinin incelemesine hazır bulundurulur. Bunlardan finansal tablolar ve konsolide tablolar bir yıl süre ile merkezde ve şubelerde pay sahiplerinin bilgi edinmelerine açık tutulur. Her pay sahibi, gideri şirkete ait olmak üzere gelir tablosuyla bilançonun bir suretini isteyebilir. Pay sahibi genel kurulda, yönetim kurulundan, şirketin işleri; denetçilerden denetimin yapılma şekli ve sonuçları hakkında bilgi isteyebilir. Bilgi verme yükümü, şirketin bağlı şirketlerini de kapsar. Verilecek bilgiler, hesap verme ve dürüstlük ilkeleri bakımından özenli ve gerçeğe uygun olmalıdır.

İptal Davası Açma Hakkı (TTKn md. 445-451, SPKn md. 18/6, 20/2): Yönetim kurulunun kayıtlı sermaye sistemine ilişkin esaslar çerçevesinde aldığı kararlar aleyhine, genel kurul kararlarının iptaline ilişkin hükümler çerçevesinde yönetim kurulu üyeleri veya hakları ihlal edilen pay sahipleri, kararın ilanından itibaren otuz gün içinde ortaklık merkezinin bulunduğu yer ticaret mahkemesinde iptal davası açabilirler.

Kusurlarına ve durumun gereklerine göre zararlar şahsen kendilerine yükletilebildiği ölçüde yönetim kurulu üyeleri ve hazırladıkları raporlarla sınırlı olarak bağımsız denetimi yapanlar, ara dönem finansal tablolarının gerçeği dürüst bir şekilde yansıtmamasından veya mevzuat ile muhasebe ilke ve kurallarına uygun olarak düzenlenmemiş olması nedeniyle dağıtılan kâr payı avansının doğru olmamasından doğan zararlar için ortaklığa, pay sahiplerine, ortaklık alacaklılarına ve ayrıca doğrudan doğruya olmak üzere kâr payı avansının kararlaştırıldığı veya ödendiği hesap dönemi içinde pay iktisap etmiş bulunan kişilere karşı sorumludurlar. Hukuki sorumluluk doğuran hâllerin varlığı hâlinde, pay sahipleri ve yönetim kurulu üyeleri tarafından kararın ilanından itibaren otuz gün içinde, iptal davası açılabilir.

Genel kurul toplantısında hazır bulunup da karara olumsuz oy veren ve bu muhalefetini tutanağa geçirten, toplantıda hazır bulunsun veya bulunmasın, olumsuz oy kullanmış olsun ya da olmasın; çağrının usulüne göre yapılmadığını, gündemin gereği gibi ilan edilmediğini, genel kurula katılma yetkisi bulunmayan kişilerin veya temsilcilerinin toplantıya katılıp oy kullandıklarını, genel kurula katılmasına ve oy kullanmasına haksız olarak izin verilmediğini ve yukarıda sayılan aykırılıkların genel kurul kararının alınmasında etkili olduğunu ileri süren

pay sahipleri, kanun veya esas sözleşme hükümlerine ve özellikle dürüstlük kuralına aykırı olan genel kurul kararları aleyhine, karar tarihinden itibaren üç ay içinde iptal davası açabilirler.

Azınlık Hakları (TTKn md. 411, 412, 439): Sermayenin en az yirmide birini oluşturan pay sahipleri, yönetim kurulundan, yazılı olarak gerektirici sebepleri ve gündemi belirterek, genel kurulu toplantıya çağırmasını veya genel kurul zaten toplanacak ise, karara bağlanmasını istedikleri konuları gündeme koymasını isteyebilirler. Pay sahiplerinin çağrı veya gündeme madde konulmasına ilişkin istemleri yönetim kurulu tarafından reddedildiği veya isteme yedi iş günü içinde olumlu cevap verilmediği takdirde, aynı pay sahiplerinin başvurusu üzerine, genel kurulun toplantıya çağırılmasına şirket merkezinin bulunduğu yerdeki asliye ticaret mahkemesi karar verebilir.

Genel kurulun özel denetim istemini reddetmesi hâlinde, sermayenin en az yirmide birini oluşturan pay sahipleri veya paylarının itibarî değeri toplamı en az bir milyon Türk Lirası olan pay sahipleri üç ay içinde şirket merkezinin bulunduğu yer asliye ticaret mahkemesinden özel denetçi atamasını isteyebilir.

Özel Denetim İsteme Hakkı (TTKn md. 438): Her pay sahibi, pay sahipliği haklarının kullanılabilmesi için gerekli olduğu takdirde ve bilgi alma veya inceleme hakkı daha önce kullanılmışsa, belirli olayların özel bir denetimle açıklığa kavuşturulmasını, gündemde yer almasa bile genel kuruldan isteyebilir. Genel kurul istemi onaylarsa, şirket veya her bir pay sahibi otuz gün içinde, şirket merkezinin bulunduğu yerdeki asliye ticaret mahkemesinden bir özel denetçi atanmasını isteyebilir.

9.6. Kardan Pay Alma Hakkına İlişkin Bilgi:

a) Hak kazanılan tarih: SPKn md. 19 uyarınca, halka açık ortaklıklarda kar payı, dağıtım tarihi itibarıyla mevcut payların tümüne, bunların ihraç ve iktisap tarihleri dikkate alınmaksızın eşit olarak dağıtılır. Pegasus'un Mart 2013'te yapılan Olağan Genel Kurulu'nda 2012 yılı karının dağıtılmamasına karar verilmiştir.

b) Zamanaşımı: Ortaklar ve kara katılan diğer kimseler tarafından tahsil edilmeyen kar payı bedelleri ile ortaklar tarafından tahsil edilmeyen temettü avansı bedelleri dağıtım tarihinden itibaren beş yılda zaman aşımına uğrar. Zaman aşımına uğrayan temettü ve temettü avansı bedelleri hakkında 2308 sayılı "Şirketlerin Müruru Zamana Uğrayan Kupon Tahvilat ve Hisse Senedi Bedellerinin Hazineye İntikali Hakkında Kanun" hükümleri uygulanır.

Bedelsiz olarak dağıtılan paylarda zamanaşımı bulunmamaktadır.

c) Hakkın kullanımına ilişkin sınırlamalar ve bu hakkın Yurtdışında yerleşik pay sahipleri tarafından kullanım prosedürü:

Yoktur.

d) Kar payı oranı veya hesaplanma yöntemi, ödemelerin dönemleri ve kümülatif mahiyette olup olmadığı:

Esas Sözleşme hükümlerine uygun olarak Türk Ticaret Kanunu, Sermaye Piyasası Mevzuatı ve genel kabul gören muhasebe ilkelerine göre tespit edilir ve dağıtılır. Dağıtılmasına karar

verilen karın dağıtım şekli ve zamanı, Yönetim Kurulunun bu konudaki teklifi üzerine Genel Kurulca kararlaştırılır.

9.7. a) Bu artırımda ihraç edilecek paylara ilişkin zorunlu çağrı, satın alma ve/veya satma haklarına ilişkin kurallar hakkında bilgi:

İsteğe bağlı olarak yapılan kısmi çağrı, blok veya münferit alımlar ya da diğer herhangi bir yöntemle, tek başına veya birlikte hareket ettikleri kişilerle beraber, doğrudan veya dolaylı olarak bir ortaklığın yönetim kontrolünü sağlayan paylarını iktisap edenler, diğer ortaklara ait payları da satın almak üzere çağrıya bulunmak zorunda olup, halka açık anonim ortaklıkların pay sahiplerine yapılacak çağrıya ilişkin esaslar Kurul'un Seri:IV, No:44 sayılı Çağrı Yoluyla Ortaklık Paylarının Toplanmasına İlişkin Esaslar Tebliği'nde düzenlenmiştir.

b) Son yıl hesap dönemi ve cari hesap yılı içinde yapılan çağrı yoluyla ortaklığın paylarını toplama teklifleri, bu tekliflerle ilgili fiyat veya değiştirme şartları ve bu tekliflerin sonucu hakkında bilgi:

Yoktur.

9.8. Yeni Pay Alma Hakkına İlişkin Bilgiler

Yeni pay alma hakkı sermaye artırımını yoluyla ilk halka arz gerçekleştirilmesi amacıyla tamamen kısıtlanmıştır.

9.9. Satın alma taahhüdünde bulunan gerçek ve/veya tüzel kişilerin adı, iş adresleri ve bir payın satın alma fiyatı:

Yoktur.

9.10. Halka arz tutarı:

Halka arz edilen payların nominal tutarı 32.085.000 TL olup, halka arz sonrası oluşacak çıkarılmış sermayeye oranı %31,4'tür. Ek satış hakkının kullanılması durumunda söz konusu tutar ve oran sırasıyla 35.294.000 TL ve %34,5 olacaktır.

9.11. Halka arz süresi ve tahmini halka arz takvimi:

Halka arz edilecek paylar için 2 (iki) iş günü boyunca talep toplanacaktır. Bu sürenin başlangıç ve bitiş tarihleri ilan edilecek sirkülerde belirtilecektir.

9.12. 1 TL nominal değerli bir payın satış fiyatı ile söz konusu fiyatın tespitinde kullanılan yöntemler:

1 TL nominal değerdeki bir payın satış fiyatı 17,0 TL ile 20,4 TL arasında belirlenmiştir.

Halka arz fiyatı aralığı belirlenirken yurtiçi ve yurtdışı ön pazarlama çalışmaları sonucunda gelen geri bildirimler dikkate alınmıştır. Nihai halka arz fiyatı ise yatırımcılardan gelecek taleplerin değerlendirilmesi sonucunda, İş Yatırım'ın önerileri de dikkate alınarak, Pegasus ve Esas Holding tarafından belirlenerek kesinleştirilecektir. Payların dağıtımı, belirlenen nihai halka arz fiyatı esas alınarak yapılacaktır.

Halka arza ilişkin fiyat tespit raporu, yasal süre içerisinde ilan edilecek olup, raporda yer alan değerlendirme çalışması Şirket'in 31.12.2012 tarihli finansal tablolarını temel almakta ve geleceğe yönelik tahminleri içermemektedir. Değerlemede projeksiyonların kullanılmamasının nedeni, Şirket'e ait tahminlere İzahname'de yer verilmemiş olmasıdır. Bu çerçevede değerlendirme yöntemlerinden indirgenmiş nakit akımları analizi kullanılmamış olup, sadece benzer şirket analizine çalışmada yer verilmiştir.

Benzer şirketlerin açıklanan son oniki aylık finansal verileri ve 1 Nisan 2013 itibariyle piyasa değerleri esas alınmış ve aşağıda detayları verilen çarpanlar hesaplamaya baz teşkil etmiştir:

- Düzeltilmiş FD* / FAVKÖK** (Düzeltilmiş Firma Değeri / Faiz, Amortisman, Vergi ve Kira Öncesi Kar) Çarpanı
- FD / FAVÖK (Firma Değeri / Faiz, Amortisman ve Vergi Öncesi Kar) Çarpanı
- F / K (Fiyat / Kazanç) Çarpanı

* Düzeltilmiş Firma Değeri = Firma Değeri + 7 x Operasyonel Kiralama Giderleri

** FAVKÖK: Faiz, Amortisman, Vergi ve Kira Öncesi Kar

İşbu İzahname'nin 3.4.1 bölümünde yer alan "Mevcut Durum" ve "Strateji" ile 3.4.2 bölümünde yer alan "Pegasus'un Başlıca Güçlü Yanları" alt başlıklarında açıklanan hiçbir olumlu beklenti veya 2013 yılına ilişkin mali ve operasyonel gerçekleşme fiyat aralığı tespitinde dikkate alınmamıştır.

9.13. Yönetim veya denetim kurulu üyeleri ile üst düzey yöneticilerin veya ilişkili kişilerin (bunların eşleri ile birinci derecede kan ve sıhri hısımları) son yıl içerisinde iktisap ettiği veya iktisap etme hakkına sahip oldukları halka arz konusu paylar için ödedikleri veya ödeyecekleri fiyat ile halka arz fiyatının karşılaştırılması:

Yoktur.

9.14. Satış yöntemi ve başvuru şekli:

Paylar "Fiyat Aralığı ile Talep Toplama" yöntemi ile satılacaktır.

Pegasus paylarının halka arzında talepte bulunacak yatırımcılar aşağıdaki şekilde tanımlanmıştır:

- Yurtiçi Bireysel Yatırımcılar:** Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti vatandaşları ile Yurtdışında işçi, serbest meslek ve müstakil iş sahipleri dahil Türkiye'de ikametgah sahibi gerçek ve tüzel kişiler ile yerleşmek niyetiyle bir takvim yılı içinde Türkiye'de devamlı olarak 6 aydan fazla oturanlar da dahil olmak üzere, aşağıda tanımlanan Nitelikli Yatırımcı, Yurtiçi Kurumsal Yatırımcılar ve Yurtdışı Kurumsal Yatırımcılar tanımları dışında kalan tüm gerçek ve tüzel kişilerdir.
- Nitelikli Yatırımcılar:** Talep toplama tarihi itibariyle en az 1 milyon TL tutarında Türk ve/veya yabancı para ve sermaye piyasası aracına sahip olan ve yurtiçinde yerleşik bulunan, aşağıda tanımlanan Yurtiçi Kurumsal Yatırımcılar tanımları dışında kalan gerçek ve tüzel kişilerdir.
- Yurtiçi Kurumsal Yatırımcılar:** Yatırım fonları, özel emeklilik fonları, menkul kıymetler yatırım ortaklıkları, girişim sermayesi yatırım ortaklıkları, gayrimenkul yatırım

ortaklıkları, aracı kurumlar, bankalar, sigorta şirketleri, portföy yönetim şirketleri, ipotek finansmanı kuruluşları, emekli ve yardım sandıkları, vakıflar, 17.7.1964 tarihli ve 506 sayılı Sosyal Sigortalar Kanununun geçici 20. maddesi uyarınca kurulmuş olan sandıklar ile kamuya yararlı dernekleri kapsamaktadır.

d) Yurtdışı Kurumsal Yatırımcılar: Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkında 32 Sayılı Karar'la tanımlanan dışarıda yerleşik olan, yatırım fonları, emeklilik fonları, yatırım ortaklıkları, aracı kurumlar, bankalar, sigorta şirketleri, portföy yönetim şirketleri, ipotek finansmanı kuruluşları, emekli ve yardım sandıkları ve vakıflardır. Paylar, Türk mevzuatı uyarınca İstanbul Menkul Kıymetler Borsası'nda işlem görecektir. Halka arz edildiğinden, bu kategoriden talepte bulunan yatırımcılar payları Türkiye'de satın alacaklardır.

Pegasus paylarının halka arzına katılmak isteyen Yurtiçi Bireysel Yatırımcılar, Nitelikli Yatırımcılar ve Yurtiçi Kurumsal Yatırımcıların başvuru yerlerinde belirtilen Konsorsiyum Üyelerinin merkez, şube ve acentelerine başvurarak talep formu doldurmaları gerekmektedir. Yatırımcılar, talep formunda, talep ettikleri pay adedini belirteceklerdir. Her bir aracı kurum ve/veya aracı kurum acentesi sadece kendi nezdinde hesabı bulunan Yurtiçi Bireysel Yatırımcılardan ve Nitelikli Yatırımcılardan talep toplayacaktır. Bu konudaki sorumluluk talebi toplayan aracı kuruma aittir.

Talepte bulunacak yatırımcılar, aşağıda belirtilen belgeleri, Talep Formlarına ekleyeceklerdir:

1. Gerçek Kişi Yatırımcılar: Kimlik (nüfus cüzdanı veya sürücü belgesi veya pasaport) fotokopisi

2. Tüzel Kişi Yatırımcılar: İmza sirkülesinin noter tasdikli örneği, kuruluş gazetesi, vergi levhası ve ticaret sicili kayıt belgesi fotokopisi

İnternet, telefon bankacılığı veya ATM'ler vasıtası ile talepte bulunacak yatırımcıların, internet şubesi, telefon bankacılığı şubesi veya ATM'de işlem yapmaya yetkili olma (internet ve telefon bankacılığı hesaplarının olması, interaktif bankacılık taahhütnamesi imzalamış olmaları ve/veya ATM'de kullanılan manyetik kartlarının olması) şartı aranacaktır.

Her bir Konsorsiyum Üyesi, kendisine "Nitelikli Yatırımcı" kategorisinde yer alarak başvurmak isteyen yatırımcılardan, Sermaye Piyasası Mevzuatında düzenlenen "Nitelikli Yatırımcı" vasfına sahip olduklarını gösterir bir beyanın temin edilmesinden, bu konuda gerekli kayıtların oluşturulmasından ve yatırımcının beyanına dayanarak kayıtlarda gerekli güncellemeleri gerçekleştirmekten, tüm bunlara mesnet teşkil eden beyanları muhafaza etmekten sorumludur.

Yurtdışı Kurumsal Yatırımcılar sadece İş Yatırım'a başvurabileceklerdir.

9.15. Talep edilebilecek asgari ve/veya azami pay miktarları hakkında bilgi:

Talep adetleri 1 (bir) adet ve katları şeklinde olup, herhangi bir sınırlama bulunmamaktadır. Yatırımcılar istedikleri takdirde talep formunda almak istedikleri miktara ilişkin bir alt sınır belirleyebilirler.

9.16. Pay bedellerinin ödenme yeri ve şekline ilişkin bilgi:

Tüm yatırımcılar Madde 9.17’de belirtilen Konsorsiyum Üyelerinin merkez ve şubelerine talepte bulunmak için başvurarak talep formu doldurarak talepte bulunabilirler.

Tüm yatırımcılar, fiyat aralığının içerisinde kalmak kaydıyla, 20 kuruş fiyat adımlarında olmak üzere 5 farklı fiyat seviyesinden farklı miktardaki taleplerini Konsorsiyum Üyelerine iletebilecekleri gibi taleplerini fiyattan bağımsız olarak talep ettikleri pay adedi şeklinde veya fiyattan bağımsız olarak talep ettikleri toplam pay bedeli şeklinde de Konsorsiyum Üyelerine iletebilirler. Yatırımcıların ilettiği bu fiyatlardan nihai arz fiyatına eşit veya nihai arz fiyatından yüksek en yakın fiyat “Talep Fiyatı” olarak anılacaktır. Ancak, Yurtiçi Bireysel Yatırımcılar ile Nitelikli Yatırımcılar Madde 9.17’de ilgili tabloda belirtilen başvuru yerlerinde sadece fiyat aralığı tavanından talepte bulunabileceklerdir.

Yurtiçi Kurumsal Yatırımcılar ve Yurtdışı Kurumsal Yatırımcılar pay bedellerini talep anında ödemeyebileceklerdir. Yurtiçi Kurumsal Yatırımcılar ve Yurtdışı Kurumsal Yatırımcılar, almaya hak kazandıkları pay miktarının belirlenen nihai satış fiyatı ile çarpılması sonucu oluşacak pay bedelini dağıtım listelerinin onaylanmasını takip eden ikinci işgünü saat 12.00’ye kadar talepte buldukları Konsorsiyum Üyesine ödeyeceklerdir.

Yurtiçi Bireysel Yatırımcılar ve Nitelikli Yatırımcılar talep ettikleri pay bedelini kısmen veya tamamen nakden yatırabilecekleri gibi, kısmen veya tamamen yatırım hesaplarında mevcut olan ve aşağıdaki tabloda belirtilen daha önce kredili işlem veya açığa satış gibi işlemler nedeniyle teminat olarak gösterilmemiş kıymetlerin bir veya birkaçını teminat göstermek suretiyle de pay talep edebileceklerdir. Yurtiçi Bireysel Yatırımcılar ve Nitelikli Yatırımcılar için “Talep Bedeli”, talep ettikleri pay adetleri ile talep ettikleri pay fiyatı çarpımı sonucu ortaya çıkacak tutarlardan en yüksek olanıdır.

Yatırımcılar dağıtım listelerinin onaylanmasından sonra almaya hak kazandıkları payların bedellerini ödemekten imtina edemezler. Yatırımcıların pay bedellerinin ödenmemesi ile ilgili risk talebi giren aracı kuruma aittir. Talebi giren aracı kurum yatırımcının talebini kabul edip etmemekte serbest olacaktır.

Yurtiçi Bireysel Yatırımcılar ile Nitelikli Yatırımcıların Talep Bedeli karşılığında teminata alınacak kıymetler, teminat oranları ve teminata alısta ve bozdurmada uygulanacak fiyatlar ve teminat tutarı hesaplanmasında uygulanacak formül aşağıda gösterilmiştir:

Teminat Tutarı = Talep Bedeli (x) ilgili kıymet için tabloda belirtilen teminat katsayısı

Teminata Alınacak Kıymet	Teminat Katsayısı	Teminata Alımda Uygulanacak Fiyat	Teminat Bozumunda Uygulanacak Fiyat
Likit Fon	1,03	Likit fonun o gün için fon kurucusu tarafından açıklanan alış fiyatı	Likit fonun o gün için fon kurucusu tarafından açıklanan alış fiyatı
B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu	1,03	Fonun o gün için fon kurucusu tarafından açıklanan alış fiyatı	Fonun o gün için fon kurucusu tarafından açıklanan alış fiyatı
Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini)	1,11	Döviz teminatında her bir Konsorsiyum Üyesinin çalıştığı bankanın söz konusu yabancı para için ilk açıkladığı döviz alış gişe kuru (Küsurath döviz tutarları bir ve katları şeklinde yukarı yuvarlanacaktır.)	Döviz teminatında her bir Konsorsiyum Üyesinin çalıştığı bankanın anlık döviz alış gişe kuru (Küsurath döviz tutarları bir ve katları şeklinde yukarı yuvarlanacaktır.)

TL DİBS	1,05	Her bir Konsorsiyum Üyesinin ilgili günde açıkladığı ilk gösterge alış fiyatı	Her bir Konsorsiyum Üyesinin ilgili günde açıkladığı ilk gösterge alış fiyatı
Eurobond (T.C. hazinesinin ihraç ettiği)	1,10	Bloomberg elektronik alım-satım ekranında her bir Konsorsiyum Üyesi bankanın gördüğü en az üç işlem yapılabilir fiyat sağlayıcısının ortalama fiyatı dikkate alınacaktır.	Bloomberg elektronik alım-satım ekranında fiyat sağlayıcıların verdiği işlem yapılabilir cari piyasa fiyatı kullanılacaktır.
OSBA (Her aracı kurum sadece ihracına kendi aracılık ettiği ve BİAŞ'ta işlem gören OSBA'ları teminata konu edebilir)	2,00	Özel Sektör Borçlanma Araçları'nda BİAŞ Tahvil Bono Piyasası Kesin Alım Satım Pazarı'nda oluşan son işgünü ağırlıklı ortalama fiyatı	Özel Sektör Borçlanma Araçları'nda BİAŞ Tahvil ve Bono Piyasası'nda oluşan cari piyasa fiyatı
A Tipi Fon	1,33	A Tipi fonun o gün için fon kurucusu tarafından açıklanan alış fiyatı	A Tipi fonun o gün için fon kurucusu tarafından açıklanan alış fiyatı
Pay (BİST 100'de yer alan paylar teminata konu olabilir)	BİST 30'da yer alan paylar için 1,11; BİST 30 dışında BİST 100'de yer alan paylar için 1,33	BİAŞ Pay Piyasası'nda oluşan son işgünü ağırlıklı ortalama fiyatı	BİAŞ Pay Piyasası'nda oluşan cari piyasa fiyatı

Teminat tutarlarının hesaplanmasında, kullanılan menkul kıymetin asgari adet, adet katları ve birim tutarları dikkate alınarak, teminat gösterilen menkul kıymet adedi asgari adedin altında kalmayacak ve kesirli ve/veya ilgili menkul kıymet için belirtilen katların dışında bir adet oluşmayacak şekilde yukarı yuvarlama yapılabilecektir.

Hesaplarında bulunan kıymetleri teminata vermek suretiyle talepte bulunan Yurtiçi Bireysel Yatırımcılar ve Nitelikli Yatırımcılar;

- Dağıtım listelerinin açıklandığı gün saat 12:00'ye kadar dağıtım listesine göre almayı hak ettikleri payın bedelini nakden ödeyebilirler. Bu durumda, teminata alınan kıymetler yatırımcının kullanımı için serbest bırakılacaktır.
- Dağıtım listelerinin açıklandığı gün saat 12:00'ye kadar dağıtım listesine göre almayı hak ettikleri payın bedelini kısmen nakden ödeyebilirler. Bu durumunda, bedeli ödenmeyen kısmın tahsil edilebilmesi için teminata alınan kıymetler yatırımcının belirteceği sıra ile bozdurulacaktır. Ancak, ilgili talep formunda belirtilmek suretiyle, Konsorsiyum Üyesi aracı kurumlar ve acentelerin teminata alınan kıymetleri kendi belirleyecekleri sıra ile resen paraya çevirme ve bedelleri tahsil yetkisi saklıdır.

Yurtiçi Bireysel Yatırımcılar ile Nitelikli Yatırımcıların teminatlarının nakde dönüşümü ile ilgili risk bu şekilde talebi giren aracı kuruma aittir.

Konsorsiyum Üyeleri ile acenteleri birbirlerinden farklı kıymetleri teminata kabul edebilirler. Konsorsiyum Üyeleri ve acentelerinin teminata kabul edecekleri kıymetler Madde 9.17'de ilgili tabloda belirtilmektedir.

Dağıtım listesinin onaylanması sonucunda almaya hak kazanılan payların bedelinin teminatını teşkil etmek üzere, mevcut kıymetlerini teminat göstererek talepte bulunan Yurtiçi Bireysel Yatırımcılar ile Nitelikli Yatırımcılar, talep formunu imzaladıkları anda, taleplerini gerçekleştirebilmeleri için teminata alınan kıymetler üzerinde, hesabın bulunduğu Konsorsiyum Üyesi aracı kurum lehine rehin tesis edilir. Hak kazanılan pay bedellerinin zamanında nakden ve defaten ödenmemesi halinde, teminat niteliğindeki kıymetler, hiçbir yazılı ya da sözlü ihbar veya ihtara gerek olmaksızın ve başka bir işleme gerek kalmaksızın, aracı kurum tarafından, yukarıdaki tabloda belirtilen “Teminat Bozumunda Uygulanacak Fiyat” üzerinden res’en paraya çevirerek, almaya hak kazanılan pay bedelleri res’en tahsil edilir. Bu kapsamda talepte bulunan yatırımcılar, talepte bulunulan aracı kurumu yetkilendirdiklerini ve bu yetkinin ifasından doğabilecek her türlü zararlardan ilgili aracı kurumun hiçbir şekilde sorumlu olmayacağını gayrikabili rücu kabul, beyan ve taahhüt etmiş olacaktırlar.

Her bir Konsorsiyum Üyesi, SPK’nın kredili menkul kıymet alımına ilişkin düzenlemeleri çerçevesinde, kendilerine kredi komitesi ile limit tahsis edilmesi uygun bulunan yatırımcıların, kredi limitleri dahilinde kalmak kaydıyla talep tarihinde herhangi bir teminatlandırma yapılmaksızın kredili başvurularını kabul edebilirler. Kredi, dağıtım sonuçları belli olduktan sonra, hakedilen pay adedinin nihai halka arz fiyatı ile çarpılması sonucu bulunan tutarın tahsil edildiği günden itibaren kullanılmış sayılacaktır.

9.17. Başvuru yerleri:

Talepleri kabul edecek Konsorsiyum Üyeleri (Konsorsiyum Lideri ve Konsorsiyum Eş Liderleri aynı zamanda Konsorsiyum Üyesi’dirler) ve başvuru yerleri aşağıda yer almaktadır:

KONSORSİYUM LİDERİ:

İŞ YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş

İş Kuleleri Kule-2 Kat:12 34330 4.Levent/İstanbul

Tel: (0212) 350 20 00, Faks: (0212) 350 20 01

Genel Müdürlük, Adana, Akaretler, Ankara, İzmir, Bursa, Kalamış, Yeniköy, Yeşilköy, Levent ve Maslak şubeleri ile Suadiye irtibat bürosu ve Türkiye İş Bankası A.Ş. tüm şubeleri, www.isbank.com.tr adresi ve (0850) 724 0 724 no'lu telefon

KONSORSİYUM EŞ LİDERLERİ:

AK YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Sabancı Center 4.Levent/İstanbul

Tel: (0212) 334 94 94, Faks: (0212) 334 96 89

Akbank T.A.Ş. tüm şubeleri, www.akbank.com adresi ve 444 25 25 no'lu telefon

BURGAN YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Büyükdere Cad. Apa Giz Plaza No:191 K:8-9-10 Şişli/İstanbul

Tel: (0212) 317 27 27, Faks: (0212) 317 27 26

Burgan Bank tüm şubeleri

FİNANS YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Nispetiye Cad. Akmerkez B Kulesi Kat:2-3 Etiler/İstanbul

Tel: (0212) 282 17 00, Faks: (0212) 282 22 55

Finans Yatırım Menkul Değerler A.Ş. ve Finansbank A.Ş. tüm şubeleri, www.finansbank.com.tr ve www.finansonline.com adresleri ve 0212 336 74 74 no'lu telefon

GARANTİ YATIRIM MENKUL KIYMETLER A.Ş.

Etiler Mah Tepecik Yolu Demirkent Sok No:1 Beşiktaş/İstanbul

Tel: (0212) 384 10 10, Faks: (0212) 352 42 40

Türkiye Garanti Bankası A.Ş. tüm şubeleri ve yatırım merkezleri, www.garanti.com.tr ve wap.garanti.com.tr adresleri ve 444 0 333 no'lu telefon

ŞEKER YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Büyükdere Cad. No:171 Metrocity A Blok K:4-5 Esentepe-Şişli/İstanbul

Tel: (0212) 334 33 33, Faks: (0212) 334 33 34

Şekerbank T.A.Ş. tüm şubeleri ve Şeker Yatırım Menkul Değerler A.Ş. Ankara ve İzmir Şubeleri, www.sekeryatirim.com.tr adresi

YATIRIM FİNANSMAN MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Nispetiye Caddesi, Akmerkez E-3 Blok Kat:4 Etiler/İstanbul

Tel: (0212) 317 69 00, Faks: (0212) 282 15 50

Tüm şubeleri ve www.yf.com.tr adresi

KONSORSİYUM ÜYELERİ:**ACAR YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.**

Gazeteciler sitesi Keskin Kalem Sokak. No:29 Esentepe/İstanbul

Tel: (0212) 216 26 61, Faks: (0212) 266 05 43

İzmir Şubesi

ALTERNATİF YATIRIM A.Ş.

Cumhuriyet Cad. Elmadağ Han No:32 K:2-3 Elmadağ/İstanbul

Tel: (0212) 315 58 00, Faks: (0212) 231 95 44

Alternatif Yatırım A.Ş.'nin Adana, Bursa Acenteleri, Alternatifbank A.Ş.'nin tüm şubeleri ve Alternatif Yatırım A.Ş.'nin Merkez, Erenköy ve Antalya Şubeleri www.ayatirim.com.tr adresi ve (0212) 444 00 54 no'lu telefon

ANADOLU YATIRIM MENKUL KIYMETLER A.Ş.

Merkez Mah. Birahane Sok. No:26 Bomonti-Şişli/İstanbul

Tel: (0212) 368 77 00, Faks: (0212) 233 41 50

Anadolubank A.Ş. tüm şubeleri, www.anadolubank.com.tr ve www.webborsam.com.tr adresleri

ATA YATIRIM MENKUL KIYMETLER A.Ş.

Emirhan Cad No: 109 Giriş Kat Balmumcu/İstanbul

Tel: (0212) 310 62 00, Faks: (0212) 310 62 10

T-Bank Şubeleri ve Merkez Şube ve Bostancı İrtibat Bürosu, www.atayatirim.com.tr adresi ve (0212) 310 6200 no'lu telefon

ATAONLINE MENKUL KIYMETLER A.Ş.

Emirhan Cad No: 109 Giriş Kat Balmumcu/İstanbul
Tel: (0212) 310 60 60, Faks: (0212) 310 63 63
www.ataonline.com.tr adresi ve (0212) 310 60 60 no'lu telefon

BİZİM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

İnönü Cad. Kanarya Sok. No:25 Kat:4 Yeni Sahra Ataşehir/İstanbul
Tel: (0216) 547 13 00, Faks: (0216) 547 13 98
Albaraka Türk Katılım Bankası A.Ş., Asya Katılım Bankası A.Ş., Türkiye Finans Katılım Bankası A.Ş., Kuveyt Türk Katılım Bankası A.Ş tüm şubeleri, www.bmd.com.tr, www.bankasya.com.tr, www.turkiyefinans.com.tr, www.kuveytturk.com.tr adresleri ve 444 1 263 no'lu telefon

CAMIŞ MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Büyükdere Cad. USO Center No:245 K:2 Maslak/İstanbul
Tel: (0212) 330 07 00, Faks: (0212) 330 06 01
Ankara, Antalya, Mersin, Diyarbakır, Kırıkkale, Trabzon, Van, İskenderun, Bakırköy, Edremit irtibat büroları ve www.camismenkul.com.tr adresi

DENİZ YATIRIM MENKUL KIYMETLER A.Ş.

Büyükdere Cad. No:106 Kat 16, 34394 Esentepe/İstanbul
Tel: (0212) 336 40 00, Faks: (0212) 336 30 70
DenizBank A.Ş. tüm şubeleri, www.denizbank.com adresi ve 444 0 800 no'lu telefon

ECZACIBAŞI MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Büyükdere Cad. No: 209 Tekfen Tower Kat: 6 Levent/İstanbul
Tel: (0212) 319 59 99, Faks: (0212) 319 59 00
İstanbul Merkez, Ankara, İzmir, Bursa, Antalya, www.emdas.com.tr ve www.netyatirim24.com.tr adresi ve (0212) 319 55 55 no'lu telefon

EKİNCİLER YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Hazine Sok. No.14 Küçükbakkalköy-Ataşehir/İstanbul
Tel: (0216) 577 42 42, Faks: (0216) 577 81 31
Adana, Mersin, İzmir, İskenderun, Malatya, Gaziantep, www.ekinvest.com adresi

ERSTE SECURITIES ISTANBUL MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Kanyon Ofis Bloğu K:14 No:185 Levent/İstanbul
Tel: (0212) 371 25 00, Faks: (0212) 371 25 02

GEDİK YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Cumhuriyet Mah. E-5 Yanyol No:29 Yakacık – Kartal/İstanbul
Tel: (0216) 453 00 00, Faks: (0216) 377 11 36
Ankara, Antalya, Bursa, Denizli, Düzce, Elazığ, Eskişehir, Gaziantep, Gebze, İstanbul, İzmir, Konya, Manisa, Samsun, Uşak şubeleri ve Fibabanka A.Ş. tüm şubeleri, www.gedik.com adresi ve (216) 453 00 53 no'lu telefon

GLOBAL MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Rıhtım Cad. No.51 Karaköy/İstanbul

Tel: (0212) 244 55 66, Faks: (0212) 244 55 67

Ankara, Bursa, İzmir, Levent şubeleri ve Ataşehir, Gebze, Nişantaşı, Antalya, Göztepe, Kayseri, Mersin, İkitelli irtibat büroları, www.global.com.tr adresi ve 444 0 321 no'lu telefon

HALK YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Halide Edip Adivar Mh. Darülaceze Cd. No: 20 Kat:4 Şişli/İstanbul

Tel: (0212) 314 81 81, Faks: (0212) 221 31 81

Merkez, Halk Yatırım Menkul Değerler A.Ş. ile T.Halk Bankası A.Ş.'nin tüm şubeleri, www.halkyatirim.com.tr ve www.halkbank.com.tr adresleri ve 444 42 55 no'lu telefon

İNFÖ YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Büyükdere Cad No:156 Levent/İstanbul

Tel: (0212) 319 26 00, Faks: (0212) 319 26 25

OSMANLI MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Büyükdere Cad Nurool Plaza B Blok No:257 K:8 Maslak/İstanbul

Tel: (0212) 366 88 00, Faks: (0212) 328 40 70

Denizli, Ankara, Kayseri, İzmir irtibat büroları ve www.osmanlimenkul.com.tr adresi

OYAK YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Akatlar Ebulula Cad. F2C Blok Levent Beşiktaş/İstanbul

Tel: (0212) 319 12 00, Faks: (0212) 351 05 99

Oyak Yatırım Menkul Değerler A.Ş. şubeleri ve acentelikleri ve ING BANK AŞ tüm şubeleri, www.oyakyatirim.com.tr adresi ve 444 0 414 no'lu telefon

TACİRLER YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Nispetiye Cad. Akmerkez B3 Blok K:9 Etiler/İstanbul

Tel: (0212)355 46 46, Faks: (0212) 282 09 98

Adana, Ankara, Antalya, Bakırköy, Bursa, Denizli, Erenköy, Gaziantep, İzmir, İzmit, Kartal, Kayseri, Girne, Mersin, Şişli, Zonguldak şubeleri ve Kocaeli ve K.Ereğli irtibat büroları ve www.tacirler.com.tr adresi

TEB YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Teb Kampüs D Blok Küçüksu Cad Sokullu Sok No:7 Ümraniye/İstanbul

Tel: (0216) 636 44 44, Faks: (0216) 636 44 00

Türk Ekonomi Bankası'nın tüm şubeleri, www.teb.com.tr adresi ve 0850 200 0 666 no'lu telefon

TÜRKİYE SİNAİ KALKINMA BANKASI A.Ş.

Meclis-i Mebusan Cad No:81 34427 Fındıklı/İstanbul

Tel: (0212) 334 51 51, Faks: (0212) 334 50 30

Ankara ve İzmir Şube ve www.tskb.com.tr adresi

TURKISH YATIRIM A.Ş.

Abdi İpekçi Cad. No:57 Reasürans Han E Blok Kat:6 Harbiye/İstanbul

Tel: (0212) 315 10 00, Faks: (0212) 315 10 02

Turkish Yatırım A.Ş. merkez, tüm şubeleri, acenteleri, irtibat büroları ve Turkish Bank A.Ş. tüm şubeleri ve www.turkishyatirim.com adresi

VAKIF YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Akat Mah Abulula Mardin Cad No:18 Park Maya Sitesi F2/A Blok Beşiktaş/İstanbul

Tel: (0212) 352 35 77, Faks: (0212) 352 35 70

Vakıf Yatırım Menkul Değerler A.Ş. Merkez, şube, acenteler ile T.Vakıflar Bankası T.A.O.'nun tüm şubeleri ve Ankara, İstanbul, İzmir Yatırım Merkezleri ve www.vakifbank.com.tr adresi

YAPI KREDİ MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Büyükdere Cad. Yapı Kredi Plaza A Blok, Levent/İstanbul

Tel: (0212) 319 80 00, Faks: (0212) 325 22 45

Yapı ve Kredi Bankası A.Ş tüm şubeleri, www.yapikredi.com.tr adresi ve 444 0 444 no'lu telefon

ZİRAAT YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Gonca Sok. No:22 (Emlak Pasajı) Kat:1 Levent-Beşiktaş/İstanbul

Tel: (0212) 339 80 80, Faks: (0212) 269 09 60

Ziraat Yatırım Menkul Değerler A.Ş. tüm şubeleri ile T.C. ZİRAAT BANKASI A.Ş. tüm şubeleri, www.ziraatyatirim.com.tr ve www.ziraatbank.com.tr adresleri ve 444 4 979 no'lu telefon

Her bir Konsorsiyum Üyesinin teminata kabul edeceği kıymetler aşağıdaki tabloda gösterilmektedir:

Başvuru Yeri	Teminata Alınacak Kıymet
İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	Belirtilen tüm kıymetler
Türkiye İş Bankası A.Ş.	<ul style="list-style-type: none">• Likit Fon (801 kodlu B tipi Likit Fon (asgari adet 1 (bir)'dir))• B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu (808 kodlu B tipi kısa vadeli tahvil ve bono fonu (asgari adet 10 (on) olup adetler 10'un katları olarak belirtilecektir.)• TL DİBS• Döviz tevdiat hesapları (DTH) (sadece vadesiz kullanılabilir olup, bir yatırımcı sadece tek bir vadesiz DTH ile talepte bulunabilecektir.)
Ak Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	Yoktur
Akbank T.A.Ş.	<ul style="list-style-type: none">• Likit Fon• B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu• Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini)• TL DİBS• Eurobond (T.C. Hazinesi tarafından ihraç edilenler)• Özel Sektör Borçlanma Aracı (OSBA) (Her aracı kurum sadece ihracına kendi aracılık ettiği ve BİAŞ'ta işlem gören OSBA'ları teminata konu edebilir)
Burgan Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	<ul style="list-style-type: none">• Likit Fon• Pay (BİST 100'de yer alan paylar teminata konu olabilir)
Finans Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	<ul style="list-style-type: none">• Likit Fon• B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu• Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini)• TL DİBS• Eurobond (T.C. Hazinesi tarafından ihraç edilenler)

Finansbank A.Ş.	<ul style="list-style-type: none"> • Likit Fon • Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini)
Garanti Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	<ul style="list-style-type: none"> • Likit Fon • B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu • Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) • TL DİBS • Eurobond (T.C. Hazinesi tarafından ihraç edilenler)
Türkiye Garanti Bankası A.Ş.	<ul style="list-style-type: none"> • Likit Fon • B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu • Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) • TL DİBS • Eurobond (T.C. Hazinesi tarafından ihraç edilenler)
Şeker Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	<ul style="list-style-type: none"> • Likit Fon • B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu • Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) • TL DİBS • Özel Sektör Borçlanma Aracı (OSBA) (Her aracı kurum sadece ihracına kendi aracılık ettiği ve BİAŞ'ta işlem gören OSBA'ları teminata konu edebilir) • A Tipi Fon • Pay (BİST 100'de yer alan paylar teminata konu olabilir)
Şekerbank T.A.Ş.	<ul style="list-style-type: none"> • Likit Fon • B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu • Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) • TL DİBS • Özel Sektör Borçlanma Aracı (OSBA) (Her aracı kurum sadece ihracına kendi aracılık ettiği ve BİAŞ'ta işlem gören OSBA'ları teminata konu edebilir) • A Tipi Fon • Pay (BİST 100'de yer alan paylar teminata konu olabilir)
Yatırım Finansman Menkul Değerler A.Ş.	<ul style="list-style-type: none"> • Likit Fon • B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu • Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) • TL DİBS • Özel Sektör Borçlanma Aracı (OSBA) (Her aracı kurum sadece ihracına kendi aracılık ettiği ve BİAŞ'ta işlem gören OSBA'ları teminata konu edebilir)
Acar Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	<ul style="list-style-type: none"> • Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) • TL DİBS
Alternatif Yatırım A.Ş.	Belirtilen tüm kıymetler
Alternatifbank A.Ş.	Belirtilen tüm kıymetler

Anadolu Yatırım Menkul Kıymetler A.Ş.	<ul style="list-style-type: none"> • Likit Fon • Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) • TL DİBS • Eurobond (T.C. Hazinesi tarafından ihraç edilenler) • Özel Sektör Borçlanma Aracı (OSBA) (Her aracı kurum sadece ihracına kendi aracılık ettiği ve BİAŞ'ta işlem gören OSBA'ları teminata konu edebilir) • A Tipi Fon • Pay (BİST 100'de yer alan paylar teminata konu olabilir)
Anadolubank A.Ş.	<ul style="list-style-type: none"> • Likit Fon • Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) • TL DİBS • Eurobond (T.C. Hazinesi tarafından ihraç edilenler) • Özel Sektör Borçlanma Aracı (OSBA) (Her aracı kurum sadece ihracına kendi aracılık ettiği ve BİAŞ'ta işlem gören OSBA'ları teminata konu edebilir) • A Tipi Fon • Pay (BİST 100'de yer alan paylar teminata konu olabilir)
Ata Yatırım Menkul Kıymetler A.Ş.	<ul style="list-style-type: none"> • Likit Fon • B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu • Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) • TL DİBS • A Tipi Fon • Pay (BİST 100'de yer alan paylar teminata konu olabilir)
T-Bank	<ul style="list-style-type: none"> • Likit Fon • B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu • Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) • TL DİBS • A Tipi Fon • Pay (BİST 100'de yer alan paylar teminata konu olabilir)
Ata Online Menkul Kıymetler A.Ş.	<ul style="list-style-type: none"> • Likit Fon • B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu • Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) • TL DİBS • A Tipi Fon • Pay (BİST 100'de yer alan paylar teminata konu olabilir)
Bizim Menkul Değerler A.Ş.	Yoktur
AlBaraka Türk Katılım Bankası A.Ş., Asya Katılım Bankası A.Ş., Türkiye Finans Katılım Bankası A.Ş., Kuveyt Türk Katılım Bankası A.Ş.	Yoktur
Camiş Menkul Değerler A.Ş.	<ul style="list-style-type: none"> • Likit Fon • B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu • Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) • TL DİBS • Eurobond (T.C. Hazinesi tarafından ihraç edilenler) • A Tipi Fon • Pay (BİST 100'de yer alan paylar teminata konu olabilir)

Deniz Yatırım Menkul Kıymetler A.Ş.	<ul style="list-style-type: none"> • Likit Fon • Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) • TL DİBS • Özel Sektör Borçlanma Aracı (OSBA) (Her aracı kurum sadece ihracına kendi aracılık ettiği ve BİAŞ'ta işlem gören OSBA'ları teminata konu edebilir)
DenizBank A.Ş.	<ul style="list-style-type: none"> • Likit Fon • Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) • TL DİBS • Özel Sektör Borçlanma Aracı (OSBA) (Her aracı kurum sadece ihracına kendi aracılık ettiği ve BİAŞ'ta işlem gören OSBA'ları teminata konu edebilir)
Eczacıbaşı Menkul Değerler A.Ş.	<ul style="list-style-type: none"> • Likit Fon • B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu • TL DİBS
Ekinciler Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	<ul style="list-style-type: none"> • B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu • TL DİBS
Erste Securities İstanbul Menkul Değerler A.Ş.	Yoktur
Gedik Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	Belirtilen tüm kıymetler
Fibabanka A.Ş.	Belirtilen tüm kıymetler
Global Menkul Değerler A.Ş.	<ul style="list-style-type: none"> • Likit Fon
Halk Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	<ul style="list-style-type: none"> • Likit Fon • B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu • TL DİBS • Özel Sektör Borçlanma Aracı (OSBA) (Her aracı kurum sadece ihracına kendi aracılık ettiği ve BİAŞ'ta işlem gören OSBA'ları teminata konu edebilir) • A Tipi Fon • Pay (BİST 100'de yer alan paylar teminata konu olabilir)
T. Halk Bankası A.Ş.	<ul style="list-style-type: none"> • Likit Fon • B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu • Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) • TL DİBS • Eurobond (T.C. Hazinesi tarafından ihraç edilenler) • Özel Sektör Borçlanma Aracı (OSBA) (Her aracı kurum sadece ihracına kendi aracılık ettiği ve BİAŞ'ta işlem gören OSBA'ları teminata konu edebilir) • A Tipi Fon
İnfo Yatırım A.Ş.	Yoktur
Osmanlı Menkul Değerler A.Ş.	Belirtilen tüm kıymetler
Oyak Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	<ul style="list-style-type: none"> • Likit Fon • Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) • TL DİBS
ING Bank A.Ş.	Yoktur
Tacirler Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	• Likit Fon
TEB Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	• Likit Fon
Türk Ekonomi Bankası	<ul style="list-style-type: none"> • Likit Fon • B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu • Döviz Vadesiz DTH (ABD Doları, Avro) • TL DİBS

Türkiye Sınai Kalkınma Bankası A.Ş.	<ul style="list-style-type: none"> • Likit Fon • Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) • TL DİBS
Turkish Yatırım A.Ş.	<ul style="list-style-type: none"> • Likit Fon • Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) • TL DİBS • Eurobond (T.C. Hazinesi tarafından ihraç edilenler) • A Tipi Fon • Pay (BİST 100’de yer alan paylar teminata konu olabilir)
Turkish Bank A.Ş.	<ul style="list-style-type: none"> • Likit Fon • Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) • TL DİBS • Eurobond (T.C. Hazinesi tarafından ihraç edilenler) • A Tipi Fon • Pay (BİST 100’de yer alan paylar teminata konu olabilir)
Vakıf Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	<ul style="list-style-type: none"> • Likit Fon • B Tipi Likit Fon (Vakıfbank 6. Fon) • TL DİBS
T. Vakıflar Bankası T.A.O.	<ul style="list-style-type: none"> • Likit Fon • B Tipi Likit Fon (Vakıfbank 6. Fon) • TL DİBS
Yapı Kredi Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	<ul style="list-style-type: none"> • Likit Fon • Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) • TL DİBS • Eurobond (T.C. Hazinesi tarafından ihraç edilenler)
Yapı ve Kredi Bankası A.Ş	<ul style="list-style-type: none"> • Likit Fon • B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu • Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) • TL DİBS
Ziraat Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	<ul style="list-style-type: none"> • Likit Fon • B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu • Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) • TL DİBS • Özel Sektör Borçlanma Aracı (OSBA) (Her aracı kurum sadece ihracına kendi aracılık ettiği ve BİAŞ’ta işlem gören OSBA’ları teminata konu edebilir) • A Tipi Fon • Pay (BİST 100’de yer alan paylar teminata konu olabilir)
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	<ul style="list-style-type: none"> • Likit Fon • B Tipi Kısa Vadeli Tahvil ve Bono Fonu • Döviz (ABD Doları, Avro, İngiliz Sterlini) • TL DİBS • Özel Sektör Borçlanma Aracı (OSBA) (Her aracı kurum sadece ihracına kendi aracılık ettiği ve BİAŞ’ta işlem gören OSBA’ları teminata konu edebilir) • A Tipi Fon • Pay (BİST 100’de yer alan paylar teminata konu olabilir)

Yurtiçi Bireysel Yatırımcılar ve Nitelikli Yatırımcıların taleplerinin sadece fiyat aralığı tavanından toplanacağı başvuru yerleri aşağıdaki tabloda gösterilmektedir:

Başvuru Yeri	Notlar
Ak Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	Ak Yatırım Menkul Değerler A.Ş. sadece yurtiçi bireysel yatırımcılardan tavan fiyattan talep toplama yöntemini kullanacak, nitelikli yatırımcılardan farklı fiyattan talep toplayabilecektir. Akbank T.A.Ş. ise yurtiçi bireysel yatırımcılar ve nitelikli yatırımcılardan tavan fiyattan talep toplama yöntemini kullanacaktır.
Finans Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	Finans Yatırım Menkul Değerler yurtiçi bireysel ve nitelikli yatırımcılardan farklı fiyat seviyelerinden talep toplama yöntemini, Finansbank A.Ş. ise sadece yurtiçi bireysel yatırımcılardan tavan fiyattan talep toplama yöntemini kullanacaktır.
Garanti Yatırım Menkul Kıymetler A.Ş.	-
Acar Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	-
Bizim Menkul Değerler A.Ş.	-
Deniz Yatırım Menkul Kıymetler A.Ş.	Yurtiçi bireysel yatırımcılardan tüm kanallarda tavan fiyattan talep toplama yöntemi kullanılacaktır. Nitelikli Yatırımcılar, sadece DenizBank Şubeleri'nden farklı fiyat seviyelerinden talep girebilecekler, diğer kanallarda tavan fiyattan talep iletilebilecektir.
Gedik Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	Yurtiçi bireysel yatırımcılar ve nitelikli yatırımcılardan sadece internet aracılığı ile toplanan talep, fiyat aralığının tavan fiyatından gerçekleşecektir. Diğer kanallarda farklı fiyat seviyelerinden talep toplama mümkün olacaktır.
Halk Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	Sadece yurtiçi bireysel yatırımcılardan tavan fiyattan talep toplama yöntemi kullanılacak, nitelikli yatırımcılar farklı fiyattan talep girebileceklerdir.
Osmanlı Menkul Değerler A.Ş.	Sadece internet aracılığı ile toplanan talep fiyat aralığının tavan fiyatından gerçekleşecektir. Diğer kanallarda farklı fiyat seviyelerinden talep toplama mümkün olacaktır.
Oyak Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	www.oyakyatirim.com.tr adresli sanal şubeden yurtiçi bireysel yatırımcılardan ve nitelikli yatırımcılardan yalnızca tavan fiyattan talep toplama yöntemi kullanılacaktır. Diğer kanallarda farklı fiyat seviyelerinden talep toplama mümkün olacaktır.
Tacirler Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	-
TEB Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	Sadece yurtiçi bireysel yatırımcılardan ve nitelikli yatırımcılardan tavan fiyattan talep toplama yöntemi kullanılacaktır, nitelikli yatırımcılar farklı fiyattan talep girebileceklerdir.
Turkish Yatırım A.Ş.	Yurtiçi bireysel yatırımcılardan ve nitelikli yatırımcılardan internet aracılığı ile toplanan taleplerde sadece fiyat aralığının tavanından talep toplanabilecektir. Diğer kanallarda farklı fiyat seviyelerinden talep toplamak mümkün olacaktır.
Yapı Kredi Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	Yapı Kredi Yatırım Menkul Değerler yurtiçi bireysel yatırımcılar ve nitelikli yatırımcılardan farklı fiyat seviyelerinden talep toplama yöntemini, Yapı Kredi Bankası A.Ş. ise yurtiçi bireysel yatırımcılar ve nitelikli yatırımcılardan tavan fiyattan talep toplama yöntemini kullanacaktır.

9.18. Halka arz sonuçlarının ne şekilde kamuya duyurulacağı hakkında bilgi:

Halka arz sonuçları, Seri:VIII, No:66 sayılı “Sermaye Piyasası Araçlarının Halka Arzında Satış Yöntemlerine İlişkin Esaslar Tebliği”nde yer alan esaslar çerçevesinde dağıtım listesinin kesinleştiği günü takip eden ilk iş günü Kurul’un özel durumların kamuya açıklanmasına ilişkin düzenlemeleri uyarınca kamuya duyurulur.

9.19. Aracılık ve yüklenim hakkında bilgi:

a) Satışa aracılık edecek ve/veya yüklenimde bulunacak kuruluş/kuruluşlar (konsorsiyum lider/liderleri ayrıca belirtilecektir), aracılığın niteliği ve yüklenimde bulunulan payların tutarı ile satışa sunulan toplam paylara oranı:

Satışta yüklenimde bulunan herhangi bir kişi ya da kurum bulunmamaktadır. Konsorsiyum Üyeleri “En İyi Gayret Aracılığı” yoluyla satışa aracılık edecektir.

b) Yüklenimde bulunulmayan payların tutarı:

Halka arz edilen payların tamamı için Konsorsiyum Üyeleri ve/veya herhangi bir üçüncü kişi veya kurum tarafından satın alma taahhüdü verilmemektedir.

c) Aracılık sözleşmesinin tarihi ve bu sözleşmede yer alan önemli hususlar:

Pegasus, Esas Holding ve aracı kuruluş konsorsiyumu arasındaki Aracılık ve Konsorsiyum Sözleşmesi 4 Nisan 2013 tarihinde imzalanmıştır. Söz konusu Sözleşme, aracılığın türü ve kapsamı, Pegasus, Esas Holding ve Konsorsiyumun hak, yükümlülük ve taahhütleri, aracılık komisyonu ve masraflar, satış ve dağıtımına ilişkin hükümler ile işbu İzahname’nin 9.23. bölümünde belirtilen aracılık ve halka arz iptal koşullarına ilişkin hükümler içermektedir.

9.20. Payların dağıtımı, dağıtım zamanı ve yeri:

Talepler toplandıktan sonra, Seri VIII, No:66 sayılı Tebliğ Ek 1’de yer alan talep formuna göre içermesi gereken asgari bilgileri ve KKTC vatandaşları ile Türkiye’de yerleşik yabancı uyruklular dışında kalan bireysel yatırımcıların TC kimlik numarasını içermeyen kayıtlar iptal edilecektir. Eksikliği nedeniyle iptal edilen kayıtlar talep listelerinden çıkartıldıktan ve talepler her bir tahsis grubu bazında ayrıldıktan sonra öncelikle aşağıdaki şekilde nihai arz fiyatına göre nihai talep adedi belirlenecektir:

Öncelikle, nihai halka arz fiyatının belirlenmesi ile birlikte nihai talep adedi belirlenecektir:

- Yurtiçi Bireysel Yatırımcılar ve Nitelikli Yatırımcılar için yatırımcıların farklı fiyat seviyelerinden girmiş oldukları farklı talep adetleri dikkate alınarak nihai talep adedi belirlenecektir. Farklı fiyat seviyelerinden farklı talep adedi giren yatırımcılar için nihai halka arz fiyatına eşit veya üstündeki en yakın fiyattan girmiş oldukları talep dikkate alınacaktır. Ayrıca, Talep Fiyatı ile nihai halka arz fiyatı arasındaki farkın ilave pay talebine dönüştürülmesini isteyen yatırımcıların bu yöndeki talepleri dikkate alınarak nihai talep adedi belirlenecektir. Fiyattan bağımsız sadece adet olarak talep eden yatırımcılar için bu adet nihai talep adedi olarak dikkate alınacaktır. Fiyattan bağımsız sadece pay bedeli olarak talep eden yatırımcılar için bu pay bedelinin nihai halka arz fiyatına

bölünmesiyle (küsurat aşağı yuvarlanarak) elde edilen adet nihai talep adedi olarak dikkate alınacaktır.

- Yurtiçi Kurumsal Yatırımcılar ve Yurtdışı Kurumsal Yatırımcılar için ise yatırımcıların farklı fiyat seviyelerinden girmiş oldukları farklı talep adetleri dikkate alınarak nihai talep adedi belirlenecektir. Farklı fiyat seviyelerinden farklı talep adedi giren yatırımcılar için nihai halka arz fiyatına eşit veya üstündeki en yakın fiyattan girmiş oldukları talep dikkate alınacaktır. Fiyattan bağımsız sadece adet olarak talep eden yatırımcılar için bu adet talep adedi olarak dikkate alınacaktır. Fiyattan bağımsız sadece pay bedeli olarak talep eden yatırımcılar için bu pay bedelinin nihai halka arz fiyatına bölünmesiyle (küsurat aşağı yuvarlanarak) elde edilen adet talep adedi olarak dikkate alınacaktır.

Her bir tahsisat grubuna dağıtım, aşağıda belirtilen şekilde kendi içinde ayrı ayrı yapılacaktır.

- a) Yurtiçi Bireysel Yatırımcılara Dağıtım:** Oransal Dağıtım Yöntemi'ne göre yapılacaktır. İlk aşamada, talepte bulunan tüm Yurtiçi Bireysel Yatırımcılar'a birer adet pay verilecek, daha sonra, Yurtiçi Bireysel Yatırımcılar için geriye kalan tahsisat miktarının, kalan pay talep miktarına bölünmesi ile "Arzın Talebi Karşılama Oranı" bulunacaktır. Bulunan Arzın Talebi Karşılama Oranı her bir yatırımcıya ait kişisel talep ile çarpılacak ve paylar dağıtılacaktır.
- b) Nitelikli Yatırımcılara Dağıtım:** Oransal Dağıtım Yöntemi'ne göre yapılacaktır. İlk aşamada, talepte bulunan tüm Nitelikli Yatırımcılar'a birer adet pay verilecek, daha sonra, Nitelikli Yatırımcılar için geriye kalan tahsisat miktarının, kalan pay talep miktarına bölünmesi ile "Arzın Talebi Karşılama Oranı" bulunacaktır. Bulunan Arzın Talebi Karşılama Oranı her bir yatırımcıya ait kişisel talep ile çarpılacak ve paylar dağıtılacaktır.
- c) Yurtiçi Kurumsal Yatırımcılara Dağıtım:** Her bir Yurtiçi Kurumsal Yatırımcıya verilecek pay miktarına İş Yatırım'ın önerileri de dikkate alınarak Pegasus ve Esas Holding karar verecektir.
- d) Yurtdışı Kurumsal Yatırımcılara Dağıtım:** Her bir Yurtdışı Kurumsal Yatırımcıya verilecek pay miktarına İş Yatırım'ın önerileri de dikkate alınarak Pegasus ve Esas Holding karar verecektir.

Tüm yatırımcı gruplarına dağıtım yapılırken, dağıtım sonucu ortaya çıkan miktarlar alt sınır koyan yatırımcılar açısından gözden geçirilecek, ortaya çıkan miktarın bu alt sınırın altında kalması halinde yatırımcı isteğine uygun olarak listeden çıkartılacak ve bu miktarlar tekrar dağıtıma tabi tutulacaktır.

Yatırımcı gruplarına belirtilen yöntemlerle dağıtım yapılırken, hesaplamalarda küsurat ortaya çıkmasından dolayı dağıtılamayan paylar, pay talebi tamamen karşılanamayan yatırımcılar arasında Pegasus ve Esas Holding'in uygun gördüğü şekilde dağıtılacaktır.

İş Yatırım, talep toplama süresinin bitimini izleyen en geç 1 (bir) iş günü içerisinde dağıtım listelerini, her bir tahsis grubu için ayrı ayrı kesinleştirerek Pegasus ve Esas Holding'e verecektir. Pegasus ve Esas Holding, dağıtım listelerini en geç kendilerine teslim edilen gün içerisinde onaylayacak ve onayı İş Yatırım'a bildireceklerdir.

Halka arzdan pay alan yatırımcıların söz konusu payları Sermaye Piyasası Mevzuatı çerçevesinde Merkezi Kayıt Kuruluşu A.Ş. ("MKK") nezdinde hak sahipleri bazında kayden izlenmeye başlanacaktır. Paylar, Pegasus ve Esas Holding tarafından dağıtım listesinin onaylanmasını takiben ve pay bedellerinin ödenmesi şartıyla Konsorsiyum Üyeleri tarafından yatırımcıların MKK nezdindeki hesaplarına aktarılacaktır.

9.21. Halka arza ilişkin olarak ortaklığın ödemesi gereken toplam maliyet ile halka arz edilecek pay başına maliyet:

İhraca ilişkin tahmini toplam maliyetin 24,0 milyon TL ile 27,8 milyon TL aralığında, ek satış dahil halka arz edilecek pay başına maliyetin ise 0,68 TL ile 0,79 TL aralığında olacağı tahmin edilmektedir.

Aracılık maliyetleri ile halka arz edilecek payların nominal değeri ile ihraç değeri arasındaki fark üzerinden alınacak Kurul ücreti, halka arz edilen payların birbirine olan oranı gözetilerek Pegasus ve Esas Holding tarafından; Pegasus'un sermayesinin tamamının nominal değeri üzerinden alınan Kurul ücreti ile diğer giderler Pegasus tarafından karşılanacaktır. Pegasus tarafından karşılanacak toplam maliyetin 19,6 milyon TL ile 22,6 milyon TL aralığında olacağı tahmin edilmektedir.

9.22. Talepte bulunan yatırımcının katlanacağı maliyetler hakkında bilgi:

Konsorsiyum Üyelerinin, halka arzda talepte bulunan yatırımcılardan talep edecekleri komisyon ve benzeri giderler aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Kurum	Hesap Açma Ücreti	Sermaye Piyasası Aracının MKK'ya Virman Ücreti	Yatırımcının Başka Aracı Kuruluştaki Hesabına Virman Ücreti	EFT Ücreti	Damga Vergisi	Diğer
İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	İlk defa hisse senedi işlemi yapacak olması nedeniyle MKK tarafından MKK Sicil Numarası üretilecek ve şifre tahsis edilerek gönderilecek müşterilerden maktu 5 TL+BSMV tahsil edilecektir.	Yoktur	Nakit ödeme yaparak başvuruda bulunan yatırımcılardan talep işlemleri sırasında hak edeceği payları doğrudan başka bir aracı kuruluşa aktarılmasını isteyenler için alınmayacak. Likit Fon Blokesi ile ödeme yaparak ve/veya hak ettiği pay senetleri T. İş Bankası A.Ş. nezdinde	Nakit ödeme yaparak başvuruda bulunan yatırımcılardan; olması halinde para iadesini takip olarak tahsil ettikten sonra, diğer ödeme türleri ile başvuruda bulunan yatırımcılardan; olması halinde para iadesi T. İş Bankası A.Ş. Nezdinde bulunan yatırım hesaplarına aktarıldıktan sonra EFT	Yoktur	İş Yatırım Saklama Komisyonu: Açık hisse senetleri için saklama komisyonu yüzbinde 75, kapalı hisse senetleri için yüzbinde 1 (açık hisse senetlerinin piyasa değerleri, kapalı hisse senetlerinin nominal değerleri üzerinden alınmaktadır.) İş Bankası Saklama Komisyonu: Yatırım hesabında bulunan kaydileşme işlemi tamamlanan sermaye piyasası araçlarının TL değeri ortalaması üzerinden üç aylık dönemlerde aşağıda belirtilen barem aralıkları dikkate alınmak kaydıyla yatırım hesabı saklama

			bulunan yatırım hesaplarına aktarıldıktan sonra virman isteyen yatırımcılardan 10 TL+ BSMV.	yaptırmak istenenlerden: 0-300.000 TL arası %0,05, 300.001 TL üzeri %0,01, (Şubelerden en az 35 TL, Çağrı Merkezinden en az 15 TL, Bankamatikten 5 TL, diğer kanallardan en az 2,5 TL)		ücreti + BSMV tahsil edilmektedir. 101 – 1.000 TL arası 2 TL 1.001 – 50.000 TL arası 5 TL 50.001 – 250.000 TL arası 7 TL 250.001 – 500.000 TL arası 10 TL 500.001 TL ve üzeri 15 TL Ayrıca yatırım hesaplarında bulunan hisse senetlerinin TL değeri ortalaması 1.000.000 TL'nin üzerinde olan hesaplardan üç aylık dönemlerde % 0,0075 (yüz binde yedi buçuk) oranında MKK Saklama Komisyonu + BSMV tahsil edilmektedir.
Ak Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	5,50 TL	Yoktur	2,0 TL (işlem sayısı üzerinden)	0,50%	Yoktur	Yoktur
Burgan Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur
Finans Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	1,5 TL + 5 TL	Yoktur	Yoktur	Halka arzlarda ve harici EFT'lerde EFT ücreti alınmamaktadır	Yoktur	Yıllık MKK saklama ücreti (On binde 7,5 + BSMV). Her ay MKK tarafından alınan saklama ve hesap işletim ücreti müşterilerden tahsil edilmektedir.
Garanti Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	Yoktur	1,05 TL	Şubeden Hesaptan: %0,4 Min 30TL - Max 300TL Şubeden Kasadan: %0,4 Min 37TL - Max 300TL İnternet: 2,5TL	Yoktur	Yoktur	Yoktur
Şeker Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	Yoktur	Yoktur	Yoktur	5,25TL	Yoktur	Yoktur
Yatırım Finansman Menkul Değerler A.Ş.	Yoktur	Müşterilerden alınmıyor.	Müşterilerden alınmıyor. Yatırım Finansman müşterisi	Müşterilerden alınmıyor. Yatırım Finansman müşterisi	Yoktur	Yoktur

			olmayanlardan; başka kurumlara hisse senedi virmanlarında MKK tarifesi uygulanır.	olmayanlardan, İş Bankası'na yapılacak olan havalelerden alınmayacak, diğer banka ve aracı kurumlara yapılacak olan EFT ve virmanlardan; 40.000 TL'nin altında olan tutarlardan 2,10 TL , 40.000 TL ve üzerindeki tutarlar için 20 TL (BSMV dahil) masraf alınacaktır.		
Acar Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Takasbank A.Ş. tarafından alınan ücret	Yoktur	Yoktur
Alternatif Yatırım A.Ş.	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur
Anadolu Yatırım Menkul Kıymetler A.Ş.	MKK Tarifesi	Yoktur	1,00TL+BSMV	Bankamız EFT skalası uygulanacaktır.	Yoktur	Yoktur
Ata Yatırım Menkul Kıymetler A.Ş.	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Vardır	Yoktur	Yoktur
Ata Online Menkul Kıymetler A.Ş.	Yoktur	Yoktur	Yoktur	İnternet ücretsiz, Yatırım Merkezi 3 TL	Yoktur	Yoktur
Bizim Menkul Değerler A.Ş.	1,5 TL+ BSMV	0,15 TL + BSMV	0,15 TL + BSMV	Takasbank Tarifesi	Yoktur	Yoktur
Camiş Menkul Değerler A.Ş.	Yoktur	MKK Tarifesi	Takasbank Tarifesi	2,10 TL	Yoktur	Yoktur
Deniz Yatırım Menkul Kıymetler A.Ş.	Yoktur	Yoktur	0,25 TL	Yoktur	Yoktur	Yoktur
Eczacıbaşı Menkul Değerler A.Ş.	Yoktur	Senet Başı 0,1.-TL	Senet Başı 0,1.-TL	Yoktur	Yoktur	Yoktur

Ekinciler Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	Yoktur	Yoktur	0,50 TL	0-40.000 TL için 4 TL, üzeri her 5.000 TL için 0,50 TL (+BSMV)	Yoktur	Yoktur
Erste Securities İstanbul Menkul Değerler A.Ş.	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur
Gedik Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	Yoktur	0,5 TL	0,5 TL	Yoktur	Yoktur	Yoktur
Global Menkul Değerler A.Ş.	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur
Halk Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	Hesap Açma 1,05 TL Şifre Gönderim 5,25 TL	Yoktur	5,00 TL + BSMV dahil	Yürürlükteki EFT Skalası uygulanacaktır.	Yoktur	MKK'ya ödenecek yasal ücretler yatırımcıdan tahsil edilecektir.
İnfo Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur
Osmanlı Menkul Değerler A.Ş.	Yoktur	Yoktur	Şartlı Virman 1,58 TL	50.000 TL ye kadar 3,5 TL sabit, 50.000 TL-500.000 TL arası 0,0000525 oransal 500.000 TL üstü 30 TL sabit	Yoktur	Yoktur
Oyak Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	MKK'ya ödenecek yasal ücretler yatırımcıdan tahsil edilir.	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur	MKK'ya ödenecek yasal ücretler yatırımcıdan tahsil edilir.
Tacirler Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	Yoktur	Yoktur	Yoktur	0-500 TL - 3 TL, 501-2.500 TL - 5 TL, 2.501-50.000 TL - 10 TL ve 50.000 TL üzeri 15 TL	Yoktur	Yoktur
TEB Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	Yoktur	Yoktur	Yoktur	TEB A.Ş. nezdindeki hesaplardan yapılacak EFT'lerden azami %0,3 (min 30TL, max 300TL)	Yoktur	Yıllık saklama ücreti olarak onbinde 2 müşterilerden tahsil edilmektedir.

Türkiye Sınai Kalkınma Bankası A.Ş.	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur
Turkish Yatırım A.Ş.	Yoktur	Yoktur	Yoktur	0 TL - 66.000,00 TL arası 5 TL (BSMV dahil), 66.000,01 - 400.000 TL arası tutar üzerinden 0,000075 (yüzbindeyedib uçuk) + BSMV, 400.000 TL ve üzeri 35TL (BSMV dahil)	Yoktur	Yoktur
Vakıf Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	MKK Tarifesi uygulanmaktadır.	Yoktur	VAKIF YATIRIM MKK TARİFESİ, VAKIFBANK 2 TL+ BSMV	Vakıf Yatırım Menkul Değerler A.Ş. 30.000.-TL ye kadar sabit 6.TL+BSMV 30.000.-TL 300.000.-TL arası on binde iki +BSMV 300.000.-TL üzeri sabit 60.TL+ BSMV Vakıflar Bankası T.A.O. En az 30.- TL+BSMV En çok 300.- TL+BSMV olmak üzere EFT tutarının %0,4+BSMV'si kadar, 500.000.-TL üzeri işlemlerde %0,1+BSMV masraf alınmaktadır. Ayrıca yapılan her eft işleminde min. 0,20TL+BSMV , max. 18,15 TL+BSMV olmak kaydıyla EFT tutarı üzerinden 0,000025	Yoktur	MKK' tarafından tahsil edilen komisyonlar yatırımcılara yansıtılmaktadır.

				(milyonda 25)+BSMV Merkez Bankası mesaj ücreti alınmaktadır.		
Yapı Kredi Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur
Ziraat Yatırım Menkul Değerler A.Ş.	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur	Yoktur

9.23. Halka arzın ne zaman ve hangi şartlar altında iptal edilebileceği veya ertelenebileceği ile satış başladıktan sonra iptalin mümkün olup olmadığına dair açıklama:

- a) Halka arz, SPK tarafından izahnameye onay vermektan imtina edilmesi veya payların BİAŞ kotuna alınamaması halinde kendiliğinden sona erer.
- b) Talep toplama öncesi aşağıdaki durumlardan birinin oluşması halinde İş Yatırım, Pegasus ve Esas Holding aralarındaki halka arz aracılık ve konsorsiyum sözleşmesini (“Sözleşme”) derhal sona erdirip halka arzı durdurabilecek ve/veya ileri bir tarihe erteleyebileceklerdir.
- i. Yasama, yürütme veya sermaye piyasaları veya bankalar ile ilgili karar almaya yetkili organlar tarafından yapılan düzenlemeler nedeniyle Sözleşme’den kaynaklanan yükümlülüklerini yerine getirmesini imkansız kılacak veya önemli ölçüde güçleştirecek hukuki düzenlemeler yapılması,
 - ii. Halka arzı etkileyebilecek savaş hali, yangın, deprem, su baskını gibi tabi afetlerin meydana gelmesi,
 - iii. İş Yatırım tarafından, ekonomik ve siyasi gelişmeler ile para ve sermaye piyasalarındaki gelişmelerin halka arz edilen payların pazarlanmasına imkan vermeyecek durumda olması nedeniyle yeterli talebin oluşmayacağı ve piyasaların durumu itibariyle halka arzdan beklenen faydanın gerçekleşmeyeceğinin öngörülmesi,
 - iv. Pegasus’un yönetici ve ortakları ile Pegasus hakkında payların pazarlanmasını etkileyebilecek herhangi bir soruşturma ve/veya dava açılması ve Pegasus veya Esas Holding aleyhine, halka arzı önemli derecede etkileyen ya da etkileyebilecek herhangi bir soruşturma, dava veya icra takibi açılması.
- c) Talep toplama sürecinin başlamasından dağıtım listesinin Pegasus ve Esas Holding tarafından onaylanmasına kadar geçen süreçte aşağıdaki durumlardan birinin oluşması halinde İş Yatırım, Pegasus ve Esas Holding aralarındaki Sözleşme’yi feshedebilir.

- i. Talep toplama sürecinin başlamasından dağıtım listesinin Pegasus ve Esas Holding tarafından onaylanmasına kadar geçen süreçte önemli bir sebebin ortaya çıkması halinde,

“Önemli Sebep”, Türkiye dışında yatırımcılara satılması planlanan payların satışının herhangi bir nedenle sonuçlandırılmaması dahil olmak ve bunlarla sınırlı olmamak üzere uygulamada “Önemli Sebep” olarak kabul edilen durumlar ile dünyanın herhangi bir yerinde veya Türkiye’de ciddi ekonomik ve siyasal sonuçlar doğuran gelişmeleri de içerecektir.

- ii. Her ne sebeple olursa olsun halka arz edilmesi planlanan tutarın en az % 50’sinin Yurtdışı Kurumsal Yatırımcılar tahsis grubuna ayrılamaması durumunda,
- iii. Nihai halka arz fiyatının tespitinde İş Yatırım, Pegasus ve Esas Holding arasında uzlaşmaya varılamaması durumunda.

(b) ve (c) maddelerinde yer alan koşullar nedeniyle Sözleşme’nin feshi halinde, Pegasus ve Esas Holding, nakit olarak talepte bulunan Yurtiçi Bireysel Yatırımcıların ve Nitelikli Yatırımcıların talep bedellerinin, T.C. Merkez Bankası gecelik faizi üzerinden nemalandırılmış tutarlarını ilgili yatırımcılara ödeyeceklerdir.

9.24. Yatırımcılar tarafından satış fiyatının üzerinde ödenen tutarların iade esasları hakkında bilgi:

a) Talep Fiyatı ile oluşacak nihai fiyat arasındaki farkın talebe dönüşmesini talep eden yatırımcılar için iade esasları aşağıdaki gibi olacaktır:

Yurtiçi Bireysel Yatırımcılar ile Nitelikli Yatırımcıların farklı fiyat seviyelerinden girmiş oldukları farklı talep adetleri dikkate alınarak belirlenecek nihai talep adedinden belirtmiş oldukları talep fiyatı ile nihai halka arz fiyatı arasında oluşacak iade tutarı kadar ekstra bir pay talebinde bulunup bulunmamaya yönelik tercihlerini de talep formunda ilgili alanı işaretleyerek beyan edeceklerdir.

Madde 9.17’de ilgili tabloda belirtilen başvuru yerlerinden sadece fiyat aralığı tavanından talepte bulunan Yurtiçi Bireysel Yatırımcılar ile Nitelikli Yatırımcılar ise tavan fiyatı ile nihai halka arz fiyatı arasında oluşacak iade tutarı kadar ekstra bir pay talebinde bulunup bulunmamaya yönelik tercihlerini talep formunda ilgili alanı işaretleyerek beyan edeceklerdir. Bu yatırımcılar için talep fiyatı tavan fiyat olacaktır.

Yatırımcının iade tutarını pay olarak talep etmeye yönelik tercihini belirtmesi durumunda, talep fiyatı ile nihai halka arz fiyatı arasındaki fark, ilave pay talebi olarak yatırımcı talebine yansıtılacak ve ancak bu yansıtılardan sonra dağıtım işlemine başlanacaktır. Bedel farkının talebe dönüştürülmesinden sonra kalan bakiye ve/veya karşılanamayan taleplerden dolayı oluşan iade bedeli, dağıtım listesinin onaylanarak kesinleşmesini takiben, talebi giren Konsorsiyum Üyeleri tarafından, başvuru yerlerinde pay bedellerini nakden ödeyen Yurtiçi Bireysel Yatırımcılar ile Nitelikli Yatırımcılara iade edilecektir.

b) Talep Fiyatı ile oluşacak nihai fiyat arasındaki farkın talebe dönüşmesini talep etmeyen yatırımcılar için iade esasları aşağıdaki gibi olacaktır.

Karşılanamayan taleplerden dolayı oluşan iade bedeli ve Talep Fiyatı ile nihai halka arz fiyatı arasında oluşan farklar dağıtım listesinin onaylanarak kesinleşmesini takiben, satışı gerçekleştiren Konsorsiyum Üyeleri tarafından, başvuru yerlerinde Talep Bedeli'ni nakden ödeyen Yurtiçi Bireysel Yatırımcılar ile Nitelikli Yatırımcılara iade edilecektir.

Yatırımcıların ödedikleri bedeller nemalandırılmayacaktır.

9.25. Halka arzın gerekçesi ve ortaklığın sağlayacağı tahmini net nakit girişi ile kullanım yerleri; tahmini nakit girişi belirtilen kullanım yerleri için yeterli değil ise, gereken diğer fonların tutarı ve kaynağı hakkında detaylı bilgi:

Uçak filosunu büyütme, mevcut hatlarda uçuş sıklığını artırmak ve yeni destinasyonlar açmak bugüne kadar yeni uçaklara önemli yatırımlar yapılmasını gerektirmiş olup ileride de gerektirmeye devam edecektir. Uçak fiyatlandırmalarına bağlı olarak, 2013 ile 2022 yılları arasında Pegasus'a teslim edilecek uçakları kapsayan kesin siparişler ve opsiyonel siparişler için yapılması beklenen yatırım toplam tutarı 31 Aralık 2012 itibarıyla teslim tarihlerindeki liste fiyatları üzerinden yaklaşık 12,5 milyar ABD dolarıdır. Halka arzdan elde edilecek gelirin bir kısmının yeni uçaklara yapılacak yatırımların finansmanında kullanılması planlanmaktadır.

Uçak yatırımlarına ek olarak, halka arzdan elde edilecek gelirin bir kısmı ile de uçuş ağının genişletilmesi ve yeni hizmetlerin devreye girmesi sürecinde, Pegasus tarafından tanıtım, pazarlama ve satış, ek kalifiye personel, ekipman, tesisler ve genel kurumsal faaliyetler de dahil olmak üzere önemli miktarlarda yatırım ve harcama yapılması planlanmaktadır.

Halka arzdan elde edilen gelir ile Pegasus'un likidite durumu güçlendirilerek benzer şirketler ile karşılaştırıldığında daha iyi ve rekabetçi mali rasyolara ulaşılması amaçlanmaktadır.

Genel olarak değerlendirildiğinde halka açılma ile Pegasus'un beklentileri kısaca aşağıdaki şekilde özetlenebilir:

- Sermaye
- Kurumsallaşma
- Rekabet gücünün artırılması
- Sağlıklı büyüme
- Bilinirlik ve tanınırlığın pekiştirilmesi
- Kredibilite artışı
- Şeffaflık ve hesap verilebilirlik ilkelerinin daha güçlü bir şekilde uygulanması

Halka açılma suretiyle yapılacak sermaye artışından 463,6 milyon TL ile 556,3 milyon TL arasında net nakit girişi sağlanması beklenmektedir.

Halka arzdan sağlanması beklenen net nakit girişinin söz konusu kullanım yerleri için yeterli gelmemesi durumunda söz konusu yatırımlar için operasyonlardan sağlanan nakit akımları ve borç veya özsermaye finansmanı ile ilave fon sağlanacaktır.

Halka arzdan elde edilen gelir işbu madde kapsamında belirtilen kullanım yerleri dışında bir yerde veya başka bir amaçla kullanılmayacaktır.

9.26. Halka arz nedeniyle toplanan bedellerin nemalandırılıp nemalandırılmayacağı, nemalandırılacaksa esasları:

Halka arz nedeniyle toplanan bedeller nemalandırılmayacaktır.

9.27. Yatırımcıların satın alma taleplerinden vazgeçme haklarına ilişkin bilgi:

Yatırımcılar işbu izahname ve halka arz sirkülerinde belirtilen talep toplama tarihinin son günü mesai saatinin bitimine kadar satın alma taleplerinden vazgeçebilirler. Ayrıca, Sermaye Piyasası Kanunu ve Kurul'un Seri:I No:40 Tebliği uyarınca halka açıklanan konularda değişiklik olursa, bu değişikliğin ilanından sonraki 2 (iki) işgünü içerisinde yatırımcılar satın alma taleplerinden vazgeçebilirler.

9.28. Halka arzda içsel bilgiye ulaşabilecek konumdaki kişilerin listesi:

Pegasus ile İş Yatırım'ın payların değerini etkileyebilecek nitelikteki bilgiye ulaşabilecek konumdaki yöneticileri, ortaklığın %5 ve üzerinde paya sahip ortakları ve halka arz nedeniyle hizmet aldığı diğer kişi/kurumların listesi aşağıda yer almaktadır:

Kişi	Kurum
Ali İsmail Sabancı	Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.
Sertaç Haybat	Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.
Serhan Ulga	Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.
Tamer Yüzüak	Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.
M. Barbaros Kubatoğlu	Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.
Abdullah Atacan	Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.
Selçuk Işık	Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.
Derya Karagöz	Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.
Mehmet Cem Kozlu	Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.
Hüseyin Çağatay Özdoğru	Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.
Şükrü Emre Berkin	Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.
Mehmet Sağıroğlu	Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.
Şevket Sabancı	Esas Holding A.Ş.
Emine Kamışlı	Esas Holding A.Ş.
Erhan Kamışlı	Esas Holding A.Ş.
İnan Tanrıöver	Esas Holding A.Ş.
Ali Karamanoğlu	Esas Holding A.Ş.
Dilek Nalcı	Esas Holding A.Ş.
Muharrem Karaduman	Esas Holding A.Ş.
Cumhur Kuşçuoğlu	Esas Holding A.Ş.
Benan Çetin	Esas Holding A.Ş.
Sami Vodina	Esas Holding A.Ş.
Babür Çelebi	Esas Holding A.Ş.
Kazım Köseoğlu	Esas Holding A.Ş.
Can Köseoğlu	Esas Holding A.Ş.
Erdal Aral	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.

Murat Kural	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Zeynep Yeşim Karayel	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Hikmet Mete Gorbun	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Şadiye Gözde Gürtaş Karabulut	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Alper Temizer	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Kaan Kırtay	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Baran Yıldırım	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Doğa Ademoğlu	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Zeynep Karaman	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Mert Erdoğan	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Funda Çağlan Mursaloğlu	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Nihan Özenç	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Barış Özbalyalı	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Ayten Aktan	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Emre Sezan	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Başak Dinçkök	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Efe Kalkandelen	İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.
Ömer Çollak	Paksoy Avukatlık Bürosu
Erkan Tercan	Paksoy Avukatlık Bürosu
Serdar Ildırar	Paksoy Avukatlık Bürosu
Hülya Posacı Bölükbaşı	Paksoy Avukatlık Bürosu
Çimen Başak Yaltı Canveren	Paksoy Avukatlık Bürosu
Deniz Haupt	Paksoy Avukatlık Bürosu
Selen Tan	Paksoy Avukatlık Bürosu
Mehmet Emin Özan	Paksoy Avukatlık Bürosu
Meltem Akol	Akol Avukatlık Bürosu
Ali Uzun	Akol Avukatlık Bürosu
Dilara Erik	Akol Avukatlık Bürosu
Sinem Karataş	Akol Avukatlık Bürosu
Esra Ögüt	Akol Avukatlık Bürosu
Zeynep Seçil Gür	Akol Avukatlık Bürosu
Selçuk Ürkmez	DRT Bağımsız Denetim ve SMMM A.Ş.
Cem Tovil	DRT Bağımsız Denetim ve SMMM A.Ş.

9.29. Halka arzda yatırımcılara tahsis ve dağıtım esasları:

a) Nitelikli yatırımcılar, bireysel yatırımcılar, ortaklığın çalışanları ve diğer yatırımcı kategorilerine tahsis edilen oranlar:

Halka arz edilecek payların;

- 3.208.500 TL nominal değerdeki (%10) kısmı Yurtiçi Bireysel Yatırımcılara
- 3.208.500 TL nominal değerdeki (%10) kısmı Nitelikli Yatırımcılara
- 3.208.500 TL nominal değerdeki (%10) kısmı Yurtiçi Kurumsal Yatırımcılara
- 22.459.500 TL nominal değerdeki (%70) kısmı Yurtdışı Kurumsal Yatırımcılara

gerçekleştirilecek satışlar için tahsis edilmiştir.

b) Tahsisat değişikliğinin yapılabileceği şartlar, büyüklüğü ve tahsisat değişikliğinde münferit dilimler için uygulanabilir yüzdeler:

Yukarıda belirtilen tahsisatların oranı talep toplama neticesinde Pegasus ve Esas Holding'in onayı ile aşağıdaki koşullar çerçevesinde İş Yatırım tarafından değiştirilebilecektir.

Talep toplama süresi sonunda belirli bir yatırımcı grubuna tahsis edilen tutarı karşılayacak miktarda talep gelmemiő ise o gruba ait tahsisat Pegasus ve Esas Holding'in onayı ile diğer gruplara aktarılabilir.

Talep toplama süresinin sonunda her bir yatırımcı grubuna tahsis edilen tutarı karşılayacak kadar talep gelmiő olsa dahi, tahsisat oranları arasında;

- Yukarıda belirtilen herhangi bir yatırımcı grubu için tahsis edilen tutarı %20'den fazla azaltmamak
- Yurtiçi Bireysel ve Yurtiçi Kurumsal Yatırımcıların tahsisat oranını %10'un altına düşürmemek

üzere Pegasus ve Esas Holding'in onayı ile kaydırma yapılabilir.

c) Bireysel yatırımcılar ve ortaklığın çalışanlarına ilişkin tahsisat grubunda aőırı talep olması halinde uygulanacak dağıtım yöntemi/yöntemleri:

Yurtiçi Bireysel Yatırımcılar tahsisat grubunda aőırı talep olması durumunda uygulanacak farklı bir yöntem yoktur. Ortaklığın çalışanlarına ilişkin bir tahsisat grubu bulunmamaktadır.

d) Tahsiste belirli yatırımcı gruplarına veya belirli diğer tanınabilecek ayrıcalıklar, söz konusu gruplara tahsis edilen yüzdeler ve bu gruplara dahil edilme kriterleri:

Herhangi bir yatırımcı grubuna ayrıcalık yoktur.

e) Tek bir bireysel yatırımcıya dağıtılması planlanan asgari pay tutarı:

Yurtiçi Bireysel Yatırımcı grubu için toplam yatırımcı sayısının bu yatırımcı grubuna dağılacak toplam pay adedinden az veya eşit olduğu durumlarda talebi bilgi eksikliğinden iptal edilmemiş o gruptaki tüm yatırımcılara en az 1 (bir) adet pay dağıtılacaktır.

Yurtiçi Bireysel Yatırımcı grubu için toplam yatırımcı sayısının bu yatırımcı grubuna dağılacak toplam pay adedinden fazla olduğu durumlarda ise hangi yatırımcılara birer adet pay dağıtılacağı İş Yatırım'ın önerileri de dikkate alınarak Pegasus ve Esas Holding tarafından Seri:VIII No: 66 Madde 7'de yer alan eşit ve adil davranılması esası gözetilerek karar verilecektir.

f) Mükerrer talep olması halinde uygulanacak esaslar:

Yurtiçi Bireysel Yatırımcılar ve Nitelikli Yatırımcılar için oransal dağıtım yöntemi kullanılacağından herhangi bir mükerrer tarama işlemi yapılmayacaktır.

Yurtiçi Kurumsal Yatırımcı ve Yurtdışı Kurumsal Yatırımcı gruplarında öncelikle, madde 9.20’de belirtilen şekilde nihai talep adedi belirlenecektir. Daha sonra bir defadan fazla talepte bulunan yatırımcıların bulunması durumunda fazla olan talep kabul edilecektir. Farklı Konsorsiyum Üyelerinden eşit miktarda mükerrer talep yapılmışsa veya yetersiz bilgi girişinden dolayı kararsız kalınan durumlarda, Konsorsiyum Üyelerinin kurum unvanlarının alfabetik önceliğine bakılacaktır.

g) Talepte bulunan yatırımcılara, halka arzdan aldıkları kesinleşmiş pay miktarının bildirilme süreci hakkında bilgi:

Halka arzda talepte bulunan yatırımcılar, dağıtım listelerinin onaylandığı günü takip eden iş günü talepte buldukları Konsorsiyum Üyesine başvurarak halka arzdan aldıkları kesinleşmiş pay miktarını öğrenebilirler.

9.30. Satışın birden fazla ülkede aynı anda yapıldığı durumlarda, bu ülkelerden birine belli bir oranda tahsisat yapılmışsa buna ilişkin bilgi:

Yoktur.

9.31. Halka arz edilecek paylar üzerinde, payların devir ve tedavülünü kısıtlayıcı veya pay sahibinin haklarını kullanmasına engel olacak kayıtların bulunup bulunmadığına ilişkin bilgi:

Yoktur.

9.32. Borsada işlem görme:

Halka arz edilen payların satış tamamlandıktan sonra BİAŞ’ta işlem görebilmesi BİAŞ Mevzuatı’nın ilgili hükümleri çerçevesinde BİAŞ’in vereceği olumlu karara bağlıdır.

9.33. Halka arzdan sonra dolaşımdaki pay miktarının artırılmamasına ilişkin taahhütler:

a) Ortaklık tarafından verilen taahhüt:

Pegasus Yönetim Kurulu, payların BİAŞ’ta işlem görmeye başladığı tarihten itibaren 365 (üçyüzaltmışbeş) gün boyunca bedelli sermaye artırımını gerçekleştirilmemesine karar vermiştir.

b) Ortaklar tarafından verilen taahhütler:

Ortaklardan Esas Holding Yönetim Kurulu, iştirak portföyünde bulunan, halka arza ve ek satışa konu olmayan Pegasus paylarını, payların BİAŞ’ta işlem görmeye başladığı tarihten itibaren 365 (üçyüzaltmışbeş) gün boyunca satmayacağına ve dolaşımdaki pay miktarını artırmayacağına dair taahhütte bulunmuştur.

Ortaklardan Ali İsmail Sabancı, portföyünde bulunan halka arza ve ek satışa konu olmayan Pegasus paylarını, payların BİAŞ’ta işlem görmeye başladığı tarihten itibaren 365 (üçyüzaltmışbeş) gün boyunca satmayacağına ve dolaşımdaki pay miktarını artırmayacağına dair taahhütte bulunmuştur.

Ortaklardan Emine Kamışlı, portföyünde bulunan halka arza ve ek satışı konu olmayan Pegasus paylarını, payların BİAŞ'ta işlem görmeye başladığı tarihten itibaren 365 (üçyüzaltmışbeş) gün boyunca satmayacağına ve dolaşımdaki pay miktarını artırmayacağına dair taahhütte bulunmuştur.

Ortaklardan Kazım Köseoğlu, portföyünde bulunan halka arza ve ek satışı konu olmayan Pegasus paylarını, payların BİAŞ'ta işlem görmeye başladığı tarihten itibaren 365 (üçyüzaltmışbeş) gün boyunca satmayacağına ve dolaşımdaki pay miktarını artırmayacağına dair taahhütte bulunmuştur.

Ortaklardan Can Köseoğlu, portföyünde bulunan halka arza ve ek satışı konu olmayan Pegasus paylarını, payların BİAŞ'ta işlem görmeye başladığı tarihten itibaren 365 (üçyüzaltmışbeş) gün boyunca satmayacağına ve dolaşımdaki pay miktarını artırmayacağına dair taahhütte bulunmuştur.

c) Taahhütlerin içeriği, istisnaları ve dönemi:

Taahhütlerin istisnası yoktur. Pegasus ve Ortaklar, payların BİAŞ'ta işlem görmeye başladığı tarihten itibaren 365 gün boyunca ilave pay satmayacak ve dolaşımdaki pay miktarını artırmayacaklardır. Halka arzda satılan ve ek satışı konu payların hiçbiri bu kısıtlamaya tabi değildir. Esas Holding, payların BİAŞ'ta işlem görmeye başlamasını takiben başlayacak fiyat istikrarı dönemi boyunca fiyat istikrarını sağlayıcı işlemler kapsamında satın aldığı payları serbestçe satabilecektir.

SPK'nın 12.02.2013 tarih ve 5/145 sayılı ilke kararı gereği, Esas Holding'in portföyünde bulunan halka arza ve ek satışı konu olmayan Pegasus paylarının borsa dışında satılması halinde alanlar payların BİAŞ'ta işlem görmeye başlamasından itibaren bir yıl süreyle halka arz fiyatının altındaki bir fiyattan borsada satamayacaktır.

Ayrıca, Esas Holding, ek satış hakkının kullanılmaması durumunda ek satışı konu payları, borsada işlem görmeye başlamasından itibaren bir yıl süreyle borsada halka arz fiyatının altındaki bir fiyattan satamayacaktır. Borsa dışında payları satın alanlar da aynı sınırlamaya tabi olacaktır.

9.34. Halka arz sirkülerinin ilan edileceği yerler:

Halka arz sirküleri Kamuyu Aydınlatma Platformu, Pegasus ve İş Yatırım'ın aşağıda sıralanan internet sitelerinde ilan edilecektir:

www.kap.gov.tr
www.flypgs.com
www.isyatirim.com.tr

9.35. Ek satış işlemlerine ilişkin bilgi:

a) Toplanan kesin talebin satışa sunulan pay miktarından fazla olması halinde mevcut ortaklara ait payların, dağıtım tabi tutulacak toplam pay miktarına eklenmesinin planlanıp planlanmayacağı:

Toplanan kesin talebin satışa sunulan pay miktarından fazla olması halinde Esas Holding'e ait 3.209.000 TL nominal değere kadar payın dağıtım tabi tutulacak toplam pay miktarına eklenmesi planlanmaktadır.

b) Ek satışa konu olabilecek payların azami tutar ve oranları ile satış yöntemi:

Ek satışa konu olabilecek payların azami nominal tutarı 3.209.000 TL'dir. Bu paylar halka arz nominal tutarının %10'una denk gelmektedir. Toplanan kesin talebin satışa sunulan pay miktarından fazla olması halinde ek satış hakkı kullanılabilir ve ek satış hakkı kullanılan miktar, halka arz edilen pay miktarına eklenerek dağıtım tabi tutulacaktır.

c) Ek satışın aracı kurumca ortaklardan ödünç alınacak payların satışı yoluyla gerçekleştirilmesinin planlandığı kısmı ile ilgili açıklama:

Ek satış Esas Holding tarafından gerçekleştirilecek olup ödünç alma yoluyla bir ek satış gerçekleştirilmeyecektir.

d) Yatırımcıların karar verme sürecinde etkili olabilecek diğer bilgiler:

Yoktur.

9.36. Piyasa yapıcı ve piyasa yapıcılığın esasları ile fiyat istikrarına ilişkin işlemler:

a) Fiyat istikrarının gerçekleştirilmesinin planlanıp planlanmadığı:

Fiyat istikrarı işlemlerinin gerçekleştirilmesi planlanmaktadır.

b) Fiyat istikrarı işlemlerini gerçekleştirebilecek aracı kurumun ticaret unvanı:

İş Yatırım Menkul Değerler A.Ş.

c) Fiyat istikrarı işlemlerini gerçekleştirebileceği zaman aralığı:

Payların BİAŞ'ta işlem görmeye başlamasından itibaren 30 gün süre ile fiyat istikrarı işlemi yapılması planlanmaktadır.

d) Fiyat istikrarı işlemlerinin yerine getirilmesine yönelik garantinin olup olmadığına ilişkin açıklama:

İş Yatırım, Pegasus paylarına yönelik olarak fiyat istikrarı işlemlerinde bulunmayı planlamaktadır. Ancak, İş Yatırım fiyat istikrarı işlemlerini kesin olarak yerine getireceğine ilişkin bir taahhüt vermemektedir. İş Yatırım, fiyat istikrarı işlemlerine hiç başlamayabileceği gibi fiyat istikrarı işlemlerinde bulunması halinde de, gerekçesini açıklamak suretiyle, bu işlemi istediği her an sona erdirebilir.

e) Fiyat istikrarını sağlayıcı işlemlerinin amacı:

Fiyat istikrarını sağlayıcı işlemlerde amaç, payın fiyatının halka arz fiyatının altına düşmesi halinde alımda bulunarak fiyat istikrarına katkıda bulunmaktır. Ancak bu işlem, herhangi bir fiyat taahhüdü niteliğinde değildir ve fiyat istikrarı işlemlerinin gerçekleştirildiği dönemde payın piyasa fiyatı piyasa koşullarına göre olması gereken fiyata göre yüksek olabilmektedir. Fiyat istikrarı sağlayıcı işlemlerde halka arz fiyatının üzerinde emir verilemez.

f) Fiyat istikrarına ilişkin sürenin bitiminden sonra fiyatların düşebileceğine ilişkin açıklama:

Fiyat istikrarını sağlayıcı işlemler (c) bendinde belirtilen süreyle sınırlıdır. Pay fiyatı, fiyat istikrarını sağlayıcı işlemler sonucunda yükselmiş olsa bile bu sürenin bitiminden sonra tekrar düşebilir.

g) Fiyat istikrarı işlemlerinde sorumluluk ve bu işlemlerde kullanılacak kaynağın niteliği:

Sermaye Piyasası Kurulu düzenlemeleri uyarınca, fiyat istikrarı işlemlerine ilişkin tüm sorumluluk, bu işlemleri gerçekleştiren aracı kurum İş Yatırım'a aittir.

Fiyat istikrarını sağlayıcı işlemlerde, Esas Holding'in portföyünden halka arz edilecek paylardan toplam 4.813.000 TL nominal değerdeki kısmının satışından elde edilecek hasılat kullanılacaktır.

9.37. Sulanma Etkisi

a) Halka arzdan kaynaklanan sulanma etkisinin miktarı ve yüzdesi:

Sulanma etkisine ilişkin hesaplamalar 31.12.2012 tarihli bağımsız denetim raporları esas alınarak yapılmıştır.

Halka Arz Öncesi Pay Başına Defter Değeri

Mevcut Defter Değeri (TL)	327.352.148
Toplam Pay Sayısı (adet)	75.000.000
Mevcut Pay Başına Defter Değeri (TL/adet)	4,4

Halka Arz Sonrası Pay Başına Defter Değeri

Halka Arz Fiyatı* (TL)	18,7
Sermaye Artırımı (adet)	27.272.000
Halka Arz Hasılatı (TL)	509.986.400
Halka Arz Masrafları** (TL)	21.106.131
Halka Arz Hasılatı (Net) (TL)	488.880.269
Halka Arz Sonrası Defter Değeri (TL)	816.232.417
Halka Arz Sonrası Pay Sayısı (adet)	102.272.000
Halka Arz Sonrası Pay Başına Defter Değeri (TL/adet)	8,0

*Halka arz fiyat aralığının orta noktasıdır.

**Sadece Pegasus tarafından karşılanacak tahmini halka arz masrafları dikkate alınmıştır. Masraflar hesaplanırken ek satış yapıldığı varsayılmıştır.

Sulanma Etkisi

Mevcut Ortaklar için Pozitif Sulanma Etkisi (TL)	3,6
Mevcut Ortaklar için Pozitif Sulanma Etkisi (%)	82,9
Yeni Ortaklar için Sulanma Etkisi (TL)	-10,7
Yeni Ortaklar için Sulanma Etkisi (%)	-57,3

b) Mevcut hissedarların halka arzdan pay almamaları durumunda sulanma etkisinin miktarı ve yüzdesi:

Pay Sahibi	Mevcut Durum		Halka Arz Sonrası		Ek Satış Dahil Halka Arz Sonrası	
	Nominal Değer (TL)	Oran	Nominal Değer (TL)	Oran	Nominal Değer (TL)	Oran
Esas Holding	72.375.570	96,5%	67.562.570	66,1%	64.353.570	62,9%
Ali Sabancı	874.810	1,2%	874.810	0,9%	874.810	0,9%
Emine Kamışlı	874.810	1,2%	874.810	0,9%	874.810	0,9%
Kazım Köseoğlu	437.405	0,6%	437.405	0,4%	437.405	0,4%
Can Köseoğlu	437.405	0,6%	437.405	0,4%	437.405	0,4%
Halka Açık Kısım	0	0,0%	32.085.000	31,4%	35.294.000	34,5%
TOPLAM	75.000.000	100,0%	102.272.000	100,0%	102.272.000	100,0%

9.38. Halka arz ile ilgili menfaatler ile söz konusu menfaatlerin niteliği ve bu menfaatlerden yararlanacak kişiler hakkında bilgi:

Pegasus paylarının halka arzından Esas Holding hisse satışı geliri, Pegasus sermaye, halka arz eden aracı kuruluşlar ise aracılık komisyonu elde edeceklerdir. Bunların dışında halka arzdan önemli menfaati olan aracı kuruluşlar, danışmanlar vb. bulunmamaktadır.

10. FİNANSAL DURUM VE FAALİYET SONUÇLARI

10.1.Ortaklığın son üç yıl ve ilgili ara dönem itibarıyla finansal durumu, finansal durumunda yıldan yıla meydana gelen değişiklikler ve bu değişikliklerin nedenleri:

Finansal Tablolar

Bilanço (TL)

VARLIKLAR	31 Aralık 2012	31 Aralık 2011	31 Aralık 2010
Dönen varlıklar	339.329.147	198.137.315	109.016.329
Nakit ve nakit benzerleri	210.150.238	19.549.364	49.284.469
Finansal yatırımlar	14.898.232	11.782.110	2.035.162
Ticari alacaklar	41.871.360	78.693.508	18.511.639
Diğer alacaklar	30.865.636	46.342.853	16.879.379
Stoklar	1.882.592	580.183	208.889
Diğer dönen varlıklar	39.661.089	41.189.297	22.096.791
Duran varlıklar	1.869.681.888	1.634.051.533	1.127.029.245
Diğer alacaklar	132.838.505	202.706.762	263.790.567
Özkaynak yöntemiyle değerlendirilen yatırımlar	1.512.211	662.186	286.360
Maddi duran varlıklar	1.730.317.522	1.412.703.602	854.170.057
Maddi olmayan duran varlıklar	5.013.650	5.632.441	3.231.665
Ertelenmiş vergi varlığı	-	12.346.542	5.550.596
Toplam varlıklar	2.209.011.035	1.832.188.848	1.236.045.574

KAYNAKLAR	31 Aralık 2012	31 Aralık 2011	31 Aralık 2010
Kısa vadeli yükümlülükler	538.075.762	557.525.418	390.733.503
Finansal borçlar	185.954.714	292.036.185	210.182.820
Diğer finansal yükümlülükler	3.006.145	-	49.610
Ticari borçlar	88.538.575	100.683.084	54.390.220
<i>Diğer ticari borçlar</i>	<i>85.059.227</i>	<i>99.395.907</i>	<i>54.388.041</i>
<i>İlişkili taraflara ticari borçlar</i>	<i>3.479.348</i>	<i>1.287.177</i>	<i>2.179</i>
Diğer borçlar	9.555.176	12.044.787	6.126.829
Çalışanlara sağlanan faydalar	26.210.428	6.627.087	11.493.640
Diğer kısa vadeli yükümlülükler	224.810.724	146.134.275	108.490.384
Uzun vadeli yükümlülükler	1.343.583.125	1.085.966.355	676.331.651
Finansal borçlar	1.240.919.331	1.030.040.742	632.546.486
Çalışanlara sağlanan faydalar	4.149.445	625.339	546.745
Ertelenmiş vergi yükümlülüğü	72.180.973	36.998.098	28.982.991
Diğer uzun vadeli yükümlülükler	26.333.376	18.302.176	14.255.429
ÖZKAYNAKLAR	327.352.148	188.697.075	168.980.420
Ana ortaklığa ait özkaynaklar	327.352.148	188.766.259	174.395.237
Sermaye	75.000.000	75.000.000	75.000.000

İşletme birleşmeleri etkisi	29.504.957	29.504.957	29.504.957
Yabancı para çevrim farkları	72.735.810	69.180.672	37.563.243
Finansal riskten korunma fonu	11.918.586	3.191.351	(126.249)
Geçmiş yıllar karları/(zararları)	11.889.279	27.212.283	6.916.412
Net dönem karı/(zararı)	126.303.516	(15.323.004)	25.536.874
Kontrol gücü olmayan paylar	-	(69.184)	(5.414.817)
Toplam kaynaklar	2.209.011.035	1.832.188.848	1.236.045.574

Gelir Tablosu (TL)

Gelir Tablosu	31 Aralık 2012	31 Aralık 2011	31 Aralık 2010
Satış gelirleri (net)	1.919.892.223	1.484.079.753	977.863.116
Satışların maliyeti (-)	(1.600.787.909)	(1.376.748.406)	(867.782.511)
Brüt kar	319.104.314	107.331.347	110.080.605
Pazarlama, satış ve dağıtım giderleri (-)	(80.353.989)	(67.845.635)	(38.823.562)
Genel yönetim giderleri (-)	(50.250.429)	(44.887.428)	(35.077.321)
Diğer faaliyet gelir ve giderleri (net)	4.189.016	9.850.948	7.199.355
Faaliyet Karı	192.688.912	4.449.232	43.379.077
Özkaynak yöntemiyle değerlendirilen yatırımların karlarından / (zararlarından) paylar	(1.513.990)	409.670	(109.663)
Finansman gelirleri	13.278.513	13.984.584	4.856.873
Finansman giderleri (-)	(49.133.836)	(31.522.079)	(17.175.753)
Vergi Öncesi Karı/ (Zararı)	155.319.599	(12.678.593)	30.950.534
Vergi gelir/(gideri)			
Dönem vergi gideri	-	-	-
Ertelenmiş vergi gideri	(29.016.083)	(1.407.307)	(10.713.224)
Dönem karı/(zararı)	126.303.516	(14.085.900)	20.237.310
Diğer kapsamlı gelir/(gider):			
Yabancı para çevrim farkları	3.555.138	30.247.314	1.177.467
Finansal riskten korunma fonu	8.727.235	3.317.598	(126.249)
<i>Türev işlemler (kar) / zararı</i>	<i>14.898.232</i>	<i>3.989.188</i>	<i>(49.610)</i>
<i>Dönem kar/zararından transfer edilen tutar</i>	<i>(3.191.351)</i>	<i>126.249</i>	<i>(86.561)</i>
<i>Vergi etkisi</i>	<i>(2.979.646)</i>	<i>(797.837)</i>	<i>9.922</i>
Toplam kapsamlı gelir/(gider)	138.585.889	19.479.012	21.288.528
Dönem karı/(zararının) dağılımı			
Ana ortaklık payları	126.303.516	(15.323.004)	25.536.874
Kontrol gücü olmayan paylar	-	1.237.104	(5.299.564)
	126.303.516	(14.085.900)	20.237.310
Hisse başına kazanç/(kayıp) (TL)	1,68	(0,20)	1,07
Toplam kapsamlı gelirin dağılımı			
Ana ortaklık payları	138.585.889	19.612.025	26.703.345

Kontrol gücü olmayan paylar	-	(133.013)	(5.414.817)
	138.585.889	19.479.012	21.288.528

Nakit Akım Tablosu (TL)

Nakit Akım Tablosu	2012	2011	2010
Dönem karı/(zararı)	126.303.516	(14.085.900)	20.237.310
İşletme faaliyetlerinden sağlanan net nakitin faaliyet karı ile mutabakatına yönelik düzeltmeler			
Amortisman ve itfa payları	104.401.778	75.870.148	39.548.159
Kıdem tazminatı karşılığı	1.394.961	406.727	180.301
Kullanılmamış izin ve prim sistemi karşılığı	23.496.108	1.030.849	7.167.339
Şüpheli ticari alacaklar karşılığı	131.937	47.826	1.148.521
Dönem vergi gideri	29.016.083	1.407.307	10.713.224
Özkaynak yöntemiyle değerlendirilen yatırımlardan (karlar) / zararlar	1.513.990	(409.670)	109.663
Sabit kıymet satış zararı	(126.988)	(255.652)	1.592.949
Teslim bakım karşılığındaki değişim	12.739.780	24.708.159	5.545.800
Faiz ve komisyon gideri	35.096.398	28.462.893	16.835.102
Finansman geliri	(3.574.571)	(1.351.413)	(256.762)
Maddi duran varlık değer düşüklüğü iptali	-	-	(6.661.798)
Türev kontratlar makul değer düzeltmesi	(2.457.436)	(7.666.673)	(2.035.162)
İştirak değer düşüklüğü karşılığı	-	-	69.141
Dava karşılıkları	527.771	207.758	440.997
Yabancı para çevrim farkları	10.937.544	(4.353.508)	3.932.985
İşletme varlık ve yükümlülüklerindeki değişiklik öncesi işletme faaliyetlerinden sağlanan nakit akımı	339.400.871	104.018.851	98.567.769
Ticari alacaklardaki değişim	28.952.710	(56.950.451)	8.125.563
Stoklardaki değişim	(1.303.613)	(371.294)	(95.361)
Diğer alacak ve dönen varlıklardaki değişim	(4.436.483)	(60.961.681)	(8.388.197)
Ticari borçlardaki değişim	42.232.097	46.958.917	3.639.302
Diğer kısa vadeli yükümlülüklerdeki değişim	58.871.748	21.682.335	28.387.617
İşletme sermayesindeki değişim	124.316.459	(49.642.174)	31.668.924
İşletme faaliyetlerinden sağlanan nakit	463.717.330	54.376.677	130.236.693
Ödenen kıdem tazminatı ve prim sistemi tutarı	(1.269.663)	(6.909.628)	(3.614.600)
İşletme faaliyetlerinden sağlanan net nakit	462.447.667	47.467.049	126.622.093
Yatırım faaliyetlerinden kaynaklanan			

nakit akımı:			
Maddi ve maddi olmayan duran varlık alımı (*)	(20.058.058)	(14.918.929)	(7.699.987)
Uçaklar için ödenen depozitolar	13.918.856	47.576.258	(94.259.452)
Maddi ve maddi olmayan duran varlık satışından			
sağlanan nakit	2.557.434	952.892	160.623
İştirak hisse satışından elde edilen nakit	10.784.892	-	-
İştirak alımı için yapılan ödemeler	(232.661)	-	-
Alınan faiz	3.574.571	-	-
Yatırım faaliyetlerinde kullanılan net nakit	10.545.034	33.610.221	(101.798.816)
Finansman faaliyetlerinden sağlanan nakit akımı:			
Pegasus nakit sermaye artışı	-	-	2.539.380
İşletme birleşmesi için ödenen nakit			
İzair'e yapılan sermaye artırımını	-	237.643	15.500.000
Esas Holding'e İzair alımı için ödenen nakit	-	-	(18.668.069)
Finansal kiralama geri ödemeleri	(117.378.591)	(78.665.344)	(44.595.041)
Ödenen faiz	(36.526.904)	(26.402.099)	(16.664.901)
Dönem içerisinde alınan krediler	318.010.468	195.318.313	163.490.265
Kredi geri ödemeleri	(446.496.800)	(201.300.888)	(83.458.628)
Finansman faaliyetlerinde sağlanan/(kullanılan) net nakit	(282.391.827)	(110.812.375)	18.143.006
Nakit ve nakit benzerlerindeki net artış/(azalış)	190.600.874	(29.735.105)	42.966.283
Dönem başındaki nakit ve nakit benzerleri	19.549.364	49.284.469	6.318.186
Dönem sonundaki nakit ve nakit benzerleri	210.150.238	19.549.364	49.284.469

31 Aralık 2012 ve 2011 Tarihlerinde Sona Eren Dönemlere ait Faaliyet Sonuçları

Gelirler

2012 yılında, toplam gelirler 1.919,9 milyon TL olup, bu değer 2011 yılında 1.484,1 milyon TL olarak gerçekleşen toplam gelirlere göre %29,4 daha yüksektir. 2012 yılında, PGS Operasyonel Geliri 1.791,8 milyon TL olup, bu rakam 2011 yılında 1.468,6 milyon TL olarak gerçekleşen gelir rakamına göre %22'lik bir artış göstermektedir. PGS Operasyonel Gelirleri etkileyen trendler aşağıdaki analizde ele alınmaktadır.

Aşağıdaki tabloda 31 Aralık 2012 ve 2011 tarihlerinde sona eren mali yıllarda tarifeli uçuşlardan elde edilen gelirler, yan gelirler, charter uçuşlarından elde edilen gelirler ve diğer geliri içeren PGS Operasyonel Gelirler ve her bir gelir türünün PGS Operasyonel Geliri üzerinden yüzdesine, ayrıca AirBerlin Türkiye operasyonundan elde edilen gelirlere yer verilmektedir.

	2012	2011	2012	2011
	(milyon TL)		(%)	
Tarifeli uçuş gelirleri	1.429,9	1.124,4	79,8	76,6
Yan gelirler	230,2	146,0	12,8	9,9
Charter uçuş gelirleri	106,7	179,2	6,0	12,2
Diğer gelirler	25,0	19,0	1,4	1,3
PGS Operasyonel Geliri	1.791,8	1.468,6	100,0	100,0
AirBerlin Türkiye operasyonu geliri	128,1	15,5		
TOPLAM GELİRLER	1.919,9	1.484,1		

Tarifeli Uçuş Geliri

2012 yılında, tarifeli uçuş geliri 1.429,9 TL olarak gerçekleşmiş olup, bu değer 2011 yılında 1.124,4 milyon TL olarak gerçekleşen tarifeli uçuş gelirine göre %27,2 daha yüksektir. Bu artış hem yurtdışı hem de yurtiçi tarifeli uçuşlar gelirlerinde yaşanan önemli yükselişi yansıtmaktadır.

Yurtdışı tarifeli uçuşlar. Aşağıdaki tabloda yurtdışı tarifeli uçuşlardan elde edilen gelirlerle ilgili bilgilere yer verilmektedir. Aşağıdaki değerler 1 Kasım 2011 (bu tarih dahil) tarihinden itibaren AirBerlin Türkiye operasyonunu kapsamamaktadır.

	2012	2011
Yurtdışı tarifeli⁽¹⁾		
Gelir (milyon TL)	807,3	649,9
ASK (milyon)	9.471	8.285
RASK (kuruş)	8,52	7,85
Yolcu sayısı	4.789.992	3.949.363
Koltuk sayısı	6.374.127	5.388.315
Konma	34.513	29.979
Konma başına yolcu	139	132
Doluluk oranı (%)⁽²⁾	75,1	73,2
Pazar payı (%)⁽³⁾	8,1	7,7

(1)Yurtdışı split charter yolcu sayısı dahildir.

(2)Yurtdışı tarifeli uçuşlara dahil edilen split charter uçuşlarına ait doluluk oranı, fatura kesilen yolcu sayısı koltuk sayısına bölünerek hesaplanmaktadır.

(3)Yolcu sayısı üzerinden hesaplanmıştır.

2012 yılında, yurtdışı tarifeli uçuşlardan elde edilen gelir 807,3 milyon TL olup, bu değer 2011 yılında 649,9 milyon TL olarak gerçekleşen yurtdışı tarifeli uçuş gelirine göre %24,2 daha yüksektir. Bu artış ağırlıklı yurtdışı tarifeli uçuş filosuna eklenen yeni uçaklar ile 2012 yılında 2011 yılına göre ASK'taki %14,3 artış ve aynı dönemde RASK'taki %8,7 artışın toplam etkisinden kaynaklanmıştır. RASK'taki artış ağırlıklı yükselen yolcu sayıları ile doluluk oranındaki artış, RASK üzerinde olumlu etki etmiş olan daha kısa ASL ve 2012 Mart ayında hayata geçirilmesi sonrasında yolcu başı gelirden yükseliş sağlayan yeni gelir yönetim sisteminin etkisiyle gerçekleşmiştir. Yurtdışı tarifeli uçuşlardaki yolcu sayısı 2011 yılında 3,9 milyon iken 2012 yılında %21,3'lük bir artışla 4,8 milyona çıkmış olup; bu artışta mevcut yolcu hatlarında yurtdışı tarifeli yolcu sayısındaki artışın yanı sıra, 2012 yılında Sabiha Gökçen Havaalanı'ndan yapılanlar başta olmak üzere toplam 10 yeni uluslararası hattın başarıyla devreye sokulmasının etkisi vardır. Yurtdışı tarifeli uçuşlarda uçuş başına ortalama koltuk kapasitesinde %2,8'lik bir artış yaşanmasına karşın (bunun sebebi yurtdışı uçuşlarda

kullanılan neredeyse tüm Boeing 737-800NG uçaklarda 2012 yılında azami 189 koltuk konfigürasyonunun uygulanmasıdır) 2011 yılında %73,2 olan yurtdışı tarifeli uçuşlardaki doluluk oranı 2012 yılında %75,1'e çıkmıştır. Doluluk oranlarındaki bu artış 2012 yılında yurtdışı tarifeli uçuşlarda konma başına ortalama yolcu sayısında yaşanan %5,4'lük artış, zamanında kalkış performansında daha da iyi noktalara gelinmesi, uçuş ağındaki büyümenin getirdiği transit yolcu artışı, Sabiha Gökçen Havaalanı'nın İstanbul Anadolu yakasında yaşayan insanlar tarafından daha fazla tercih edilir hale gelmesi ve artan pazarlama faaliyetleri ve yeni kampanyaların sonucu oluşmuştur. 2011 yılında TL2,3349 olan ortalama Avro/Türk lirası kuru 2012 yılında TL2,3061 seviyesine inerek %1,2 oranında düşmüş olup, bu düşüş yurtdışı tarifeli uçuş gelirinin büyük ölçüde Avro'dan oluşmasından dolayı RASK artışı üzerinde az da olsa azaltıcı bir etki göstermiştir.

Yurtdışından Türkiye'ye ve Türkiye'den yurtdışına tarifeli uçuşlarda Şirket'in pazar payı yolcu hacimleri yönünden 2011 yılında %7,7 iken 2012 yılında %8,1'e yükselmiştir.

Yurtiçi tarifeli uçuşlar. Aşağıdaki tabloda yurtiçi tarifeli uçuşlardan elde edilen gelire ilişkin bilgilere yer verilmektedir.

	2012	2011
Yurtiçi tarifeli		
Gelir (milyon TL)	622,6	474,4
ASK (milyon)	5.983	5.181
RASK (kuruş)	10,41	9,16
Yolcu sayısı	8.298.064	6.764.552
Koltuk sayısı	10.393.266	8.906.833
Konma	55.726	50.229
Konma başına yolcu	149	135
Doluluk oranı (%)	79,8	75,9
Pazar payı (%)⁽¹⁾	25,7	23,2

(1) Yolcu hacimleri üzerinden hesaplanmıştır.

2012 yılında, yurtiçi tarifeli uçuş geliri 622,6 milyon TL olup, bu değer 2011 yılında 474,4 milyon TL olan yurtiçi tarifeli uçuş gelirine göre %31,2 daha yüksektir. Bu artış ağırlıklı yurtiçi tarifeli uçuş filosuna eklenen yeni uçaklar ile 2012 yılında 2011 yılına göre %15,5 büyüyen ASK ve aynı dönemde %13,6 RASK artışının toplam etkisinden kaynaklanmıştır. RASK artışı ağırlıklı yükselen yolcu sayıları ile doluluk oranındaki artışın yanı sıra 2012 Mart ayında hayata geçirilmesi sonrasında gelirlerde artış sağlayan yeni gelir yönetim sisteminin etkisiyle gerçekleşmiştir. Yurtiçi tarifeli uçuşlardaki yolcu sayısı 2011 yılında 6,8 milyon iken 2012 yılında %22,7'lik bir artışla 8,3 milyona çıkmış olup, bu artış büyük ölçüde mevcut hatlarda yurtiçi tarifeli yolcu sayısındaki artışın yanı sıra, 2012 yılında Sabiha Gökçen Havaalanı'ndan yapılanlar başta olmak üzere toplam 8 yeni yurtiçi hattın başarıyla devreye sokulmasıyla sağlanmıştır. 2012 yılında yurtiçi tarifeli uçuşlardaki uçuş başına ortalama koltuk kapasitesinde %5,2'lik artış yaşanmasına karşın, yurtiçi tarifeli uçuşlardaki doluluk oranı 2011 yılında %75,9 iken 2012 yılında %79,8'e çıkmıştır. Doluluk oranlarındaki bu artış, 2012 yılında yurtiçi tarifeli uçuşlarda konma başına ortalama yolcu sayısında yaşanan %10,6'lık artış, zamanında kalkış performansında daha da iyi noktalara gelinmesi, uçuş ağındaki büyüme sonucu transit yolcu artışı, Sabiha Gökçen Havaalanı'nın İstanbul Anadolu yakasında yaşayan insanlar tarafından daha fazla tercih edilir hale gelmesi ve artan pazarlama faaliyetleri ve yeni kampanyaların sonucu oluşmuştur.

Yurtiçi tarifeli uçuşlarda Şirket'in pazar payı yolcu hacimleri yönünden 2011 yılında %23,2 iken 2012 yılında %25,7'ye çıkmıştır.

Yan Gelirler

2012 yılında yan gelirler 230,2 milyon TL olup, bu değer 2011 yılında 146,0 milyon TL olan yan gelirlere göre %57,6 daha yüksektir. Bu artışta hem tarifeli uçuş operasyonlarında ve yolcu hacimlerinde yaşanan ciddi artışlar hem de 2011 yılında 12,9 TL iken 2012 yılında 17,0 TL'ye çıkan yolcu başına yan gelir artışının etkisi vardır. Eylül 2011'de başlatılan check-in ücreti uygulaması ile check-in gelirleri, 2011'de sadece 4 ay uygulanmasına karşılık 2012'de tüm yıl uygulanması ve artan check-in ücretleri sayesinde 2012'de yıllık bazda artış göstermiştir. 2012 yılında yolcu başı bilet iptal gelirleri, iptal kurallarındaki değişiklik ile artan iptal ücretleri ve bilet iptal politikasının taviz verilmeden uygulanmaya devam edilmesi sonucu yıllık bazda artmıştır. 2012 yılında yolcu başı servis geliri, belli uçuşlar için yolcuların servis bedeli ödemediği online bilet almasına imkan veren kampanyaların daha az uygulanması ile yıllık bazda yükselmiştir. Tarifeli uçuşlardaki artış da yan gelir kalemlerinden hizmet ücreti gelirlerinin artmasına ayrıca katkıda bulunmuştur. Önemli bir bölümü Avro cinsinden olan yan gelirlerindeki yükselişte, 2012'de Avro/Türk lirası ortalama kurundaki düşüş az da olsa azaltıcı etki yapmıştır.

Charter Uçuş Geliri

2012 yılında, charter uçuş geliri 106,7 milyon TL olup, bu değer 2011 yılında 179,2 milyon TL olan charter uçuş gelirlerine göre %40,5 daha düşüktür. Charter uçuşlarındaki yolcu sayısı 2011 yılında 0,62 milyon iken 2012 yılında %21,1'lik düşüşle 0,49 milyona inmiştir. Charter geliri ve yolcu sayısındaki düşüş ağırlıkla, 2012 yılında tarifeli uçuşlara ağırlık verilmek suretiyle charter operasyonlarına ayrılan kapasitedeki azalma ve wet lease operasyonlarındaki düşüşten kaynaklanmıştır. 2011 yılında 8,7 milyon TL'ye ulaşan wet lease gelirin kısıyasla, 2012 yılında wet lease geliri elde edilmemiştir. 2011 yılında bir başka havayolu şirketi ile iki uçak için wet lease işlemi yapılırken, 2012 yılında kış sezonunda herhangi bir uçak için wet lease işlemi yapılmamıştır. 2012 yılında Avro/Türk Lirası ortalama kurunda yaşanan düşüş de, ağırlıkla avro olarak elde edilen charter gelirinde düşüşe sebep olmuştur.

Diğer Gelirler

2012 yılında, diğer gelirler 25,0 milyon TL olup, bu değer 2011 yılında 19,0 milyon TL olarak gerçekleşen diğer gelirlere göre %31,6 daha yüksektir.

Satışların Maliyeti

2012 yılında, satışların toplam maliyeti 1.600,8 milyon TL olup, bu değer 2011 yılında 1.376,7 milyon TL olarak gerçekleşen satışların toplam maliyetine göre %16,3 daha yüksektir. 2012 yılında, PGS Operasyonel Hizmet Maliyeti 1.462,9 milyon TL olup, bu rakam 2011 yılında 1.354,9 milyon TL olarak gerçekleşen PGS Operasyonel Hizmet Maliyetine göre %8,0'lık bir artış göstermektedir. PGS Operasyonel Geliri'nin bir yüzdesi olarak, PGS Operasyonel Hizmet Maliyeti 2011 yılında %92,3 iken 2012 yılında %81,6'ya inmiştir. PGS Operasyonel Hizmet Maliyeti üzerinde etki eden trendler aşağıdaki analizde ele alınmaktadır.

Aşağıdaki tabloda 31 Aralık 2012 ve 2011 tarihlerinde sona eren mali dönemler için maliyet türü bazında satışların maliyetine ve AirBerlin Türkiye operasyonunun satış maliyetine, bu her bir maliyet türünün PGS Operasyonel Hizmet Maliyetindeki yüzdesine ve maliyet türü bazında CASK rakamına yer verilmektedir.

	2012	2011	2012	2011	2012	2011
	(milyon TL)		(%)		(CASK, kuruş)	
Jet yakıt giderleri	702,4	610,6	48,0	45,1	4,28	4,08
Personel giderleri	168,8	139,0	11,5	10,3	1,03	0,93
Amortisman ve tükenme payı giderleri	99,4	71,3	6,8	5,3	0,60	0,48
Operasyonel kiralama giderleri	84,8	111,6	5,8	8,2	0,52	0,75
Bakım giderleri	70,0	109,1	4,8	8,1	0,43	0,73
Yer hizmetleri giderleri	111,2	99,8	7,6	7,4	0,68	0,67
Üst geçiş giderleri⁽¹⁾	103,2	101,8	7,1	7,5	0,63	0,68
Konma giderleri	39,7	35,6	2,7	2,6	0,24	0,24
Yolcu servisi ve ikram giderleri	20,1	18,9	1,4	1,4	0,12	0,13
Diğer giderler	63,4	57,0	4,3	4,2	0,39	0,38
PGS Operasyonel Hizmet Maliyeti	1.462,9	1.354,9	100,0	100,0	8,90	9,06
AirBerlin Türkiye operasyonu satışlarının maliyeti	137,9	21,9				
Satışların toplam maliyeti	1.600,8	1.376,7				

(1) Trafik kontrol ve hava sahası kullanım ücretlerini içermektedir.

2012 yılında PGS Operasyonel Hizmet Maliyetindeki artışın ana sebebi 2011 yılında 610,6 milyon TL olan jet yakıt giderlerinin 2012 yılında %15,0'lık bir artışla 702,4 milyon TL'ye çıkmış olmasıdır. Bu artışta 2012 yılında ham petrol fiyatlarında yaşanan yükselişin etkisi görülmektedir. Yakıt alımları için ödenen ton başına ortalama fiyat %6,3'lük artış ile 2011 yılında 1.833 TL iken, 2012 yılında 1.949 TL'ye çıkmıştır (iki yılda da finansal riskten korunma işlemleri sonucu herhangi bir kar/zarardan arındırılmış olarak). Jet yakıt giderlerindeki artışta toplam uçulan blok saatteki %8,4'lük artışın da etkisi vardır (wet lease işlemine konu edilmiş uçağın blok saatleri ile AirBerlin Türkiye operasyonunun blok saatleri hariç). ASK başına yakıt maliyeti 2012 yılında %4,7 artarken (bu artış daha yüksek ortalama fiyatlardan yakıt alımı yapıldığını göstermektedir), bunun bir bölümü uçak ağırlığını azaltma, motorları maksimum gücün altında çalıştırma ve tek-motorlu taksi hareketine yönelme gibi filonun yakıt verimliliğini iyileştirme yönünde süregiden iyileştirmelerin bir parçası olarak blok saat başı yüke (payload) göre düzeltilmiş (2010 yılına endeksli yüke göre) yakıt sarfiyatında sağlanan %2,2'lik düşüşle dengelenmiştir. 2012 yılında ASK'da görülen görece artış aynı yılda toplam blok saatte kaydedilen artıştan yüksek gerçekleşmiş olup, bunun 2012 yılında ASK başına yakıt maliyeti üzerinde olumlu bir etkisi olmuştur.

2011 yılında 139,0 milyon TL olan personel giderlerinin 2012 yılında %21,4'lük artışla 168,8 milyon TL'ye çıkmasının başlıca nedeni 2012 yılında çalışan sayısındaki %5,0'lık artışa gidilmiş olmasıdır (tam zamanlı olarak ve AirBerlin Türkiye çalışanları hariç). Personel giderlerindeki artışta prim sistemi sonucu 18,5 milyon TL'lik giderden kaynaklanan çalışan başı ortalama maliyetindeki %15,7'lik artışın etkisi vardır. 2011 yılında vergi öncesi zarar elde edildiğinden buna karşılık gelen bir gider olmamıştır. Çalışan maliyetlerinin önemli bir bölümü Avro cinsinden ödendiğinden (2011 yılında yaklaşık %63 ve 2012 yılında yaklaşık %62'si), 2012 yılında Avro'nun Türk Lirası karşısında zayıflamasının personel giderleri artışı üzerinde hafif de olsa azaltıcı bir etkisi olmuştur. Avro/Türk Lirası ortalama döviz kurunda

yaşanan değişmelerin ve çalışan prim sisteminin etkisi hariç tutulduğunda, çalışan başına ortalama maliyet 2012 yılında 2011 yılına göre %3,6 oranında artmıştır. ASK başına personel gideri 2012 yılında %10,5 oranında artmış olup, bu artış büyük ölçüde o yıla ait çalışan prim sisteminden kaynaklanmıştır.

2011 yılında 71,3 milyon TL olan amortisman ve tükenme payları 2012 yılında %39,3'lük artışla 99,4 milyon TL'ye çıkmış olup, bu artış ağırlıklı 2011 yılında 17,3 iken 2012 yılında 24,7'ye çıkan finansal kiralama yoluyla temin edilen ortalama uçak sayısında yaşanan %42,8'lik yükselişten kaynaklanmıştır. 2012 yılında Avro'nun Türk Lirası karşısında zayıflamasının, amortisman ve tükenme payı giderlerinin avro cinsinden hesaplanmasından dolayı, bu giderdeki artış üzerinde hafif de olsa azaltıcı bir etkisi olmuştur. Uçak başı ortalama amortisman ve tükenme payı gideri 2012 yılında 2011 yılına göre %1,5 düşüş göstermiştir. ASK başına ortalama amortisman ve tükenme payı giderleri 2012 yılında %15,5 oranında artmış olup, bu artış finansal kiralama kapsamında temin edilen ortalama uçak sayısındaki artıştan kaynaklanmıştır.

2011 yılında 111,6 milyon TL olan operasyonel kiralama giderlerinin 2012 yılında 84,8 milyon TL'ye düşmesi, filoda operasyonel kiralama modeliyle temin edilen ortalama uçak sayısının 2011 yılında 19,5'ten 2012 yılında 13,9'a düşmesinden kaynaklanmaktadır, zira 2012 yılında operasyonel kiralama kapsamında temin edilen altı eski uçak filodan çıkarılmış olup, bunların yerini finansal kiralama modeliyle temin edilen uçaklar almıştır. Operasyonel kiralama giderlerindeki azalış bir ölçüde uçak başı ortalama kira giderindeki %17,9'luk artışla dengelenmiştir. Uçak başı ortalama kira giderindeki artış bu giderler ABD Doları cinsinden ödendiğinden, bir ölçüde 2012 yılında ABD Doları/Türk Lirası ortalama kurunda yaşanan %7,2'lik artıştan kaynaklanmıştır. ABD Doları/Türk Lirası ortalama döviz kurunda yaşanan değişimin etkisi hariç tutulduğunda, uçak başına ortalama kira gideri 2012'de yıllık bazda %17,9 oranında artmıştır ve bu artış da filo büyüme stratejisi doğrultusunda yeni kiralanan Boeing 737-800NG uçaklarının filoya katılmasıyla ilgilidir. ASK başına operasyonel kiralama giderinde 2012 yılında %30,9'lık bir düşüş yaşanmış olup, bu düşüş operasyonel kiralama modeliyle temin edilen ortalama uçak sayısındaki düşüşün yanı sıra ASK'deki artıştan kaynaklanmaktadır.

2011 yılında 109,1 milyon TL olan bakım giderleri 2012 yılında %35,9'lık bir düşüşle 70 milyon TL'ye inmiş olup, bu düşüş büyük oranda 2012 yılında finansal kiralama modeliyle temin edilen uçak sayısındaki artıştan kaynaklanmaktadır, zira bu uçakların bakım maliyetleri operasyonel kiralama modeliyle temin edilen uçaklara göre daha düşüktür. Finansal kiralama konusu ortalama uçak sayısının toplam ortalama uçak sayısına oranı 2012 yılında %45,8'den %62,3'ye çıkmıştır. Operasyonel kiralama yoluyla temin edilen toplam uçak sayısı içinde 'Satın Alma Hakkı Devri' modeliyle temin edilen uçaklardaki artış da bakım giderlerindeki düşüşte rol oynamıştır, zira şirket 'Satın Alma Hakkı Devri' modeliyle temin edilen uçaklar için bakım rezervi ödememekte ve bunun yerine bu uçakların bakım maliyeti için tahmini maliyet üzerinden karşılık ayrılmaktadır ve bu rakam da normalde karşılık gelen bakım rezervi ödemesinden daha düşük olmaktadır. Bakım giderlerindeki genel düşüş, bakım giderlerinin tamamı ABD Doları cinsinden ödendiğinden, 2012 yılında ABD Doları'nın Türk Lirası karşısında kuvvetlenmesiyle bir ölçüde dengelenmiştir. ASK başına bakım giderleri 2012 yılında %41,6 düşmüş olup, bu düşüş yukarıda irdelenen faktörlere ek olarak 2012 yılında ASK'deki artışın bakım giderlerinin ana etmenlerinden biri olan blok saatlerdeki artıştan biraz daha yüksek gerçekleşmesinden kaynaklanmaktadır.

Diğer önemli maliyet kalemlerini oluşturan yer hizmetleri ve üst geçiş giderlerinde, gerçekleşen yükseliş büyük oranda 2012'de genel trafikte yıllık bazda görülen artıştan kaynaklanmıştır. Yer hizmetlerindeki %11,4'lük artış, yer hizmetleri giderlerinde en önemli etmen olan konma sayısının 2011 yılında 84.548'den 2012 yılında 93.800'e yükselmesinden kaynaklanmıştır. ASK başına yer hizmeti giderleri 2012 yılında %1,4 oranında artmış olup, bu durum ASK'da görülen artıştan oransal olarak daha yüksek gerçekleşen konma sayısındaki artışı yansıtmaktadır. 2012 yılında üst geçiş giderlerinde kaydedilen %1,4'lük artış ağırlıklı olarak konma sayısı ve uçulan blok saat artışının bir sonucu olup, üst geçiş giderlerinin neredeyse tamamı Avro cinsinden ödendiğinden, 2012 yılında Avro'nun Türk Lirası karşısında zayıflamasıyla bir ölçüde dengelenmiştir. 2012 yılında ASK başına üst geçiş gideri %7,7 oranında düşmüş olup, bu durum 2012 yılında üst geçiş giderlerindeki artışın ASK'daki artıştan daha düşük kalmasını yansıtmaktadır.

Diğer Faaliyet Gelirleri ve Giderleri

Satış ve pazarlama giderleri: 2012 yılında satış ve pazarlama giderleri 80,4 milyon TL olup, bu değer 2011 yılında 67,8 milyon TL olarak gerçekleşen satış ve pazarlama giderlerine göre %18,4 daha yüksektir. Bu artış ağırlıklı GDS'ler aracılığıyla yapılan satış yüzdesinin 2011 yılında %4,3'ten 2012 yılında %5,3'e yükselmesinden kaynaklanmıştır, zira her bir bilet için bu sistemlere bir komisyon ödenmektedir. Reklam giderleri ve komisyon giderlerinin Avro cinsinden ödenen diliminde 2012'de yıllık bazda düşüş yaşanmasından ötürü, Avro'nun Türk Lirası karşısında zayıflaması 2012 yılındaki satış ve pazarlama giderleri üzerinde önemli ölçüde etki etmemiştir. Arz edilen koltuk başına satış ve pazarlama giderleri 2012'de yıllık bazda %2,5 artış göstermiştir.

Genel yönetim giderleri: 2012 yılında genel yönetim giderleri 50,3 milyon TL olup, bu değer 2011 yılında 44,9 milyon TL olan genel yönetim giderlerine göre %11,9 daha yüksektir. Bu artış ağırlıklı 2012 yılında 2011 yılına göre personel giderlerindeki 4,1 milyon TL'lik (%24,1'lik), bilgi işlem giderlerindeki 0,4 milyon TL'lik (%14,8'lik), kira bedeli giderlerindeki 0,7 milyon TL'lik (%17,0'lık), amortisman ve tükenme payı giderlerindeki 0,3 milyon TL'lik (%8,3'lük) ve noter ve diğer yasal giderlerdeki 0,4 milyon TL'lik (%28,5'lik) artış yaşanmasından kaynaklanmış olup, danışmanlık giderlerindeki 1,0 milyon TL'lik (%24,2'lik) ve seyahat giderlerindeki 0,3 milyon TL'lik (%8,2'lik) düşüş ile bir ölçüde dengelenmiştir. Genel yönetim giderlerinde 2012 yılındaki artış ağırlıklı olarak yolcu hacmindeki artış ve kapasitedeki büyümeyi yansıtmaktadır.

Finansal giderler: 2012 yılında, finansal giderler 49,1 milyon TL olup, bu değer 2011 yılında 31,5 milyon TL olan finansal giderlere göre %55,9 daha yüksektir. Bu artış ağırlıklı Esas Holding tarafından finansal kiralama için sağlanan teminatların etkisi ile komisyon giderlerinin %77,9'luk bir artışla 10,7 milyon TL'den 19,1 milyon TL'ye çıkmasından ve 14,0 milyon TL kambiyo zararı yazılmasından kaynaklanmış olup, banka kredileri için ödenen faiz giderinin %11,8'lik bir düşüşle 11,5 milyon TL'den 10,2 milyon TL'ye inmesi ile bir ölçüde dengelenmiştir. Finansal giderlerdeki artış ağırlıklı operasyonlardaki büyüme ve beraberinde finansal kiralamalardaki artış ve kambiyo zararı ile ilgilidir.

Finansal gelirler: 2012 yılında, finansal gelirler 13,3 milyon TL olup, bu değer 2011 yılındaki 14,0 milyon TL finansal gelirlere göre %5,0 daha düşüktür. Bu düşüş büyük oranda türev sözleşmelerinden elde edilen kambiyo karındaki 9,7 milyon TL'lik artış ve banka mevduatı faizindeki 2,2 milyon TL'lik artışa karşılık kambiyo karındaki 12,6 milyon TL'lik düşüşten kaynaklanmıştır.

Diğer gelir (net). 2012 yılında, diğer gelirler (net) 4,2 milyon TL olup, bu değer 2011 yılında 9,9 milyon TL olarak gerçekleşmiştir. Bu düşüş ağırlıklı olarak 'Satın Alma Hakkı Devri' modeliyle kiralanan uçak sayısının 2011'de altıdan 2012'de ikiye düşmesinden kaynaklanmıştır.

Ertelenmiş Vergi Gideri

2012 yılında, ertelenmiş vergi gideri 29,0 milyon TL olup, bu değer 2011 yılında 1,4 milyon TL olarak gerçekleşmiştir. Bu artış ağırlıklı olarak tesis, makine ve cihazlardan (ağırlıklı olarak uçak) kaynaklanan geçici net defter değeri farklarından ve birikmiş vergi zararlarından kaynaklanmıştır.

Dönem Net Karı / (Zararı)

Yukarıda yer verilen nedenler yüzünden 2011 yılında dönem net zararı 14,1 milyon TL olarak gerçekleşirken, 2012 yılında dönem net karı 126,3 milyon TL olmuştur.

Yabancı Para Çevrim Farkı

2011 yılında yabancı para çevrim farkı düzeltmesi 30,2 milyon TL iken, bu değer 2012 yılında 3,6 milyon TL olarak gerçekleşmiştir.

Finansal Riskten Korunma Fonu

2011 yılında nakit akımına ilişkin 3,3 milyon TL'lik finansal riskten korunma işlemi yapılırken, bu değer 2012 yılında 8,7 milyon TL olarak gerçekleşmiştir. Bu değişim büyük ölçüde gerçeğe uygun değer üzerinden muhasebeleştirilen finansal riskten korunma sözleşmelerine yönelik değerlemeden kaynaklanmıştır.

Dönem Kapsamlı Gelir Toplamı

2012 yılında yukarıda yer verilen nedenler yüzünden kapsamlı gelir toplamı 19,5 milyon TL olarak gerçekleşirken, bu değer 2012 yılında 138,6 milyon TL'ye yükselmiştir.

31 Aralık 2011 ve 2010 Tarihlerinde Sona Eren Mali Dönemlere Ait Faaliyet Sonuçları

Gelir

2011 yılında, toplam gelirler 1.484,1 milyon TL olup, 2010 yılında 977,9 milyon TL olarak gerçekleşen toplam gelirlere göre %51,8 daha yüksektir. 2011 yılında, PGS Operasyonel Geliri 1.468,6 milyon TL olup, bu rakam 2010 yılında 977,9 milyon TL olarak gerçekleşen gelir rakamına göre %50,2 daha yüksektir. PGS Operasyonel Gelirini etkileyen trendler aşağıdaki analizde ele alınmaktadır.

Aşağıdaki tabloda 31 Aralık 2011 ve 2010 tarihlerinde sona eren mali yıllarda tarifeli uçuşlardan elde edilen gelirler, yan gelirler, charter uçuşlarından elde edilen gelirler ve diğer gelirlerin oluşturduğu PGS Operasyonel Gelire ve her bir gelir türünün PGS Operasyonel Geliri üzerinden yüzdesine ve ayrıca AirBerlin Türkiye operasyonundan elde edilen gelirlere yer verilmektedir.

	2011	2010	2011	2010
	(Milyon TL)		(%)	
Tarifeli uçuş gelirleri	1.124,4	743,8	76,6	76,1
Yan gelirler	146,0	94,1	9,9	9,6
Charter uçuş gelirleri	179,2	128,3	12,2	13,1
Diğer gelirler	19,0	11,7	1,3	1,2
PGS Operasyonel Geliri	1.468,6	977,9	100,0	100,0
AirBerlin Türkiye operasyonu geliri	15,5	-		
TOPLAM GELİRLER	1.484,1	977,9		

Tarifeli Uçuş Geliri

2011 yılında, tarifeli uçuş geliri 1.124,4 TL olarak gerçekleşmiş olup, bu değer 2010 yılında 743,8 milyon TL olarak gerçekleşen tarifeli uçuş gelirine göre %51,2 daha yüksektir. Bu yükseliş hem yurtdışı hem de yurtiçi tarifeli uçuş gelirlerinde yaşanan önemli artışı yansıtmaktadır.

Yurtdışı tarifeli uçuşlar. Aşağıdaki tabloda yurtdışı tarifeli uçuşlardan elde edilen gelir ile ilgili bilgilere yer verilmektedir.

	2011	2010
Yurtdışı tarifeli⁽¹⁾		
Gelir (milyon TL)	649,9	430,3
ASK (milyon)	8.285	6.951
RASK (kuruş)	7,85	6,19
Yolcu sayısı	3.949.363	3.051.177
Koltuk sayısı	5.388.315	4.233.686
Konma	29.979	24.604
Konma başına yolcu	132	124
Doluluk oranı (%)⁽²⁾	73,2	72,0
Pazar payı (%)⁽³⁾	7,7	6,9

(1)Yurtdışı split charter yolcularını içermektedir.

(2)Yurtdışı tarifeli uçuşlara dahil edilen split charter uçuşlarına ait doluluk oranı, fatura kesilen yolcu sayısını koltuk sayısına bölerek hesaplanmaktadır.

(3)Yolcu sayısı üzerinden hesaplanmıştır.

2011 yılında, yurtdışı tarifeli uçuşlardan elde edilen gelir 649,9 milyon TL olup, bu değer 2010 yılında 430,3 milyon TL olarak gerçekleşen yurtdışı tarifeli uçuş gelirine göre %51,0 daha yüksektir. Bu yükseliş büyük oranda 2011 yılında 2010 yılına göre %26,7 artış gösteren RASK ve aynı dönemde yurtdışı tarifeli uçuş filosuna eklenen yeni uçaklar sayesinde ASK'taki %19,2 artışın toplam etkisinden kaynaklanmıştır. Yurtdışı tarifeli uçuş geliri ağırlıklı Avro cinsinden elde edildiğinden, RASK rakamındaki artış ağırlıklı olarak aynı dönemde Avro'nun Türk Lirası karşısında değer kazanmasından kaynaklanmıştır. Avro/Türk Lirası ortalama döviz kuru 2010 yılında TL1,9983 iken 2011 yılında TL2,3349'a çıkarak %16,8'lik bir artış göstermiştir. Buna ek olarak, konma başına ortalama yolcu sayısında

%6,2'lik artış, artan yakıt ücretlerini yansıtan daha yüksek yakıt harcı ve daha kısa ASL de 2011 yılında yolcu başına gelir üzerinde olumlu etki yapmış olup, 2011 yılındaki RASK artışında katkısı vardır. Yurtdışı tarifeli uçuşlardaki yolcu sayısı 2010 yılında 3,1 milyon iken 2011 yılında %29,4'lük bir artışla 3,9 milyona çıkmış olup, bu artışta mevcut hatlarda yurtdışı tarifeli yolcu sayısındaki artışın yanı sıra, 2011 yılında toplam 12 yeni yurtdışı hattının başarıyla devreye sokulmasının da katkısı vardır. Yurtdışı tarifeli uçuşlarda uçuş başına ortalama koltuk kapasitesinde %4,5'lik bir büyümeye rağmen, 2010 yılında %72,0 olan yurtdışı tarifeli uçuşlardaki doluluk oranı 2011 yılında %73,2'ye çıkmıştır. 2011 yılında yurtdışı tarifeli uçuşlarda konma başına ortalama yolcu sayısında yaşanan %6,2'lik artış kaynaklı doluluk oranlarındaki bu yükselişte, zamanında kalkış performansında daha da iyi noktalara gelinmesinin, uçuş ağındaki büyümenin getirdiği transit yolcu artışının, Sabiha Gökçen Havaalanı'nın İstanbul Anadolu yakasında yaşayan insanlar tarafından daha fazla tercih edilir hale gelmesi ve artan pazarlama faaliyetleri ve yeni kampanyaların etkisi vardır.

Yurtdışından Türkiye'ye ve Türkiye'den yurtdışına tarifeli uçuşlarda Pegasus'un pazar payı yolcu hacmi yönünden 2010 yılında %6,9 iken 2011 yılında %7,7'ye çıkmıştır.

Yurtiçi tarifeli uçuşlar. Aşağıdaki tabloda yurtiçi tarifeli uçuşlardan elde edilen gelire ilişkin bilgilere yer verilmektedir.

	2011	2010
Yurtiçi tarifeli		
Gelir (milyon TL)	474,4	313,4
ASK (milyon)	5.181	3.682
RASK (kuruş)	9,16	8,51
Yolcu sayısı	6.764.552	4.960.693
Koltuk sayısı	8.906.833	6.346.232
Konma	50.229	38.152
Konma başına yolcu	135	130
Doluluk oranı (%)	75,9	78,2
Pazar payı (%)⁽¹⁾	23,2	19,6

(1) Yolcu sayısı üzerinden hesaplanmıştır.

2011 yılında, yurtiçi tarifeli uçuş geliri 474,4 milyon TL olup, bu değer 2010 yılında 313,4 milyon TL olan yurtiçi tarifeli uçuş gelirine göre %51,4 daha yüksektir. Bu yükseliş büyük oranda yurtiçi tarifeli uçuş filosuna eklenen yeni uçaklar sayesinde 2011'de yıllık bazda %40,7 büyüyen ASK ile aynı dönemde %7,6 RASK artışının toplam etkisinden kaynaklanmıştır. Yurtiçi tarifeli uçuşlardaki yolcu sayısı 2010 yılında 5,0 milyon iken 2011 yılında %36,4'lük bir artışla 6,8 milyona çıkmış olup, bu artış büyük ölçüde mevcut yolcu hatlarında yurtiçi tarifeli yolcu sayısındaki artışın yanı sıra 2011 yılında toplam 7 yeni yurtiçi hattının başarıyla devreye sokulmasıyla sağlanmıştır. 2010 yılında yurtiçi tarifeli uçuşlarda %78,2 olan doluluk oranı 2011 yılında %75,9'a düşmesine karşın, yurtiçi tarifeli uçuşlarda konma başına ortalama yolcu sayısı %3,6 yükselmiştir. 2011 yılında ortalama koltuk kapasitesinde ise %6,6'lık artış meydana gelmiştir. Yurtiçi tarifeli uçuşlarda RASK rakamındaki genel artış 2011 yılında 2010 yılına göre daha yüksek yakıt harcı ile desteklenmiş olup, bu yükseliş dönem içinde yürütülen etkin gelir yönetimini ve konma başına ortalama yolcu sayısındaki %3,6'lık artışı yansıtmaktadır.

Yurtiçi tarifeli uçuşlardaki Pegasus'un pazar payı yolcu hacimleri yönünden 2010 yılında %19,6 iken 2011 yılında %23,2'ye çıkmıştır.

Yan Gelirler

2011 yılında, yan gelirler 146,0 milyon TL olup, bu değer 2010 yılında 94,1 milyon TL olan yan gelirlere göre %55,3 daha yüksektir. Bu artış, yan gelirlerin önemli bir dilimi Avro cinsinden elde edildiğinden, 2011 yılında Avro'nun Türk Lirası karşısında değer kazanmasından kaynaklanmıştır. Yan gelirlerdeki artış aynı zamanda bütün yan gelir kalemlerinde artış sağlayan tarifeli uçuşlardaki ve yolcu sayısındaki artıştan kaynaklanmıştır. 2011'de yolcu başına bilet iptal ve fazla bagaj gelirlerindeki artış, 2011'deki yeni iptal ve fazla bagaj ücret politikasını yansıtmaktadır. Eylül 2011'de devreye giren check-in ücreti uygulaması yan gelirlerde ki genel artışa katkıda bulunmuştur. Yolcu başına yan gelir, yan gelirlerin tarihsel olarak en büyük bölümünü oluşturan servis gelirlerindeki düşüşe rağmen 2010'da 11,0 TL'den 2011'de 12,9 TL'ye yükselmiştir. Servis gelirleri, ağırlıklı olarak müşterilere belli uçuşlarda servis ücreti ödemediği bilet alma imkanı veren online satış kampanyalarından ötürü düşüş göstermiştir.

Charter Uçuş Geliri

2011 yılında, charter uçuş geliri 179,2 milyon TL olup, bu değer 2010 yılında 128,3 milyon TL olan charter uçuş gelirin'e göre %39,7 daha yüksektir. Charter uçuşlardaki yolcu sayısı 2010 yılında 0,56 milyon iken 2011 yılında %10,6'lık artışla 0,62 milyona çıkmıştır. Yolcu sayısındaki yükselişe ek olarak, aynı dönemde Avro'nun Türk Lirası karşısında kuvvetlenmesi (charter uçuş gelirleri ağırlıklı Avro cinsinden elde edildiğinden) charter gelirlerindeki artışta rol oynamıştır. Charter uçuş geliri içindeki 2011 yılında iki uçağın bir başka havayolu şirketine wet lease olarak kiralanmasından kaynaklanan 8,7 milyon TL wet lease geliri ve 2011'de yıllık bazda daha yüksek yakıt harcı charter gelirlerindeki artışta rol oynamıştır. Avro/Türk Lirası ortalama döviz kurunda yaşanan değişimin etkisi hariç tutulduğunda, blok saat başına charter uçuş geliri 2011'de yıllık bazda %9,3 artış göstermiştir ve bu artış 2011 yılında daha yüksek gerçekleşen yakıt harcının bir sonucudur. Yüksek sezon süresince charter uçuş faaliyetlerine ayrılan kapasitede 2010 ile 2011 yılları arasında önemli bir değişme görülmemiştir.

Diğer Gelirler

2011 yılında, diğer gelirler 19,0 milyon TL olup, bu değer 2010 yılında 11,7 milyon TL olarak gerçekleşen diğer gelirlere göre %61,7 daha yüksektir. Bu artış ağırlıklı 2011'de kargo gelirinde yıllık bazda görülen 6,3 milyon TL'lik artıştan kaynaklanmıştır.

Satışların Maliyeti

2011 yılında, satışların toplam maliyeti 1.376,7 milyon TL olup, 2010 yılında 867,8 milyon TL olarak gerçekleşen toplam satış maliyetine göre %58,7 daha yüksektir. 2011 yılında, PGS Operasyonel Hizmet Maliyeti 1.354,9 milyon TL olup, bu değer 2010 yılında 867,8 milyon TL olarak gerçekleşen PGS Operasyonel Hizmet Maliyetine göre %56,1 daha yüksektir. PGS Operasyonel Hizmet Maliyeti üzerinde etki eden trendler aşağıda ele alınmaktadır.

Aşağıdaki tabloda 31 Aralık 2011 ve 2010 tarihlerinde sona eren mali dönemler için maliyet türü bazında satışların maliyetine ve AirBerlin Türkiye operasyonunun satış maliyetine, bu her bir maliyet türünün PGS Operasyonel Hizmet Maliyetindeki yüzdesine ve maliyet türü bazında CASK değerlerine yer verilmektedir.

	2011	2010	2011	2010	2011	2010
	(milyon TL)		(%)		(CASK, kuruş)	
Jet yakıt giderleri	610,6	337,9	45,1	38,9	4,08	2,79
Personel giderleri	139,0	104,2	10,3	12,0	0,93	0,86
Amortisman ve tükenme payı giderleri	71,3	36,4	5,3	4,2	0,48	0,30
Operasyonel kiralama giderleri	111,6	78,4	8,2	9,0	0,75	0,65
Bakım giderleri	109,1	78,5	8,1	9,1	0,73	0,65
Yer hizmetleri giderleri	99,8	75,4	7,4	8,7	0,67	0,62
Üst geçiş giderleri⁽¹⁾	101,8	71,6	7,5	8,3	0,68	0,59
Konma giderleri	35,6	24,2	2,6	2,8	0,24	0,20
Yolcu servisi ve ikram giderleri	18,9	15,4	1,4	1,8	0,13	0,13
Diğer giderler	57,0	45,8	4,2	5,3	0,38	0,38
PGS Operasyonel Hizmet Maliyeti	1.354,9	867,8	100,0	100,0	9,06	7,16
AirBerlin Türkiye operasyonu satışlarının maliyeti	21,9	0,0				
Satışların toplam maliyeti	1.376,7	867,8				

(1)Trafik kontrol ve hava sahası kullanım ücretlerini içerir.

2011 yılında PGS Operasyonel Hizmet Maliyetinde görülen artış ağırlıklı olarak 2010 yılında 337,9 milyon TL olan jet yakıt giderlerinin 2011 yılında %80,7 yükselerek 610,6 milyon TL'ye ulaşmasından kaynaklanmıştır. Bu durum 2011 yılında ham petrol fiyatlarında yaşanan yükselişin etkisini göstermektedir. Yakıt alımları için ödenen ton başına ortalama fiyat %52,4'lük yükselişle 2010 yılında 1.203 TL iken, 2011 yılında 1.833 TL'ye çıkmıştır (iki yılda da finansal riskten korunma işlemleri sonucu herhangi bir kar/zarardan arındırılmış olarak). Jet yakıtı giderlerindeki yükselişte toplam uçulan blok saatteki %21,2'lik artışın da etkisi vardır (wet lease işlemine konu edilmiş uçakların blok saatleri ile AirBerlin Türkiye operasyonunun blok saatleri hariç). ASK bazında yakıt maliyeti 2011 yılında %46,4 artarken, bu artış daha yüksek ortalama fiyatlardan yakıt alımı yapıldığını göstermektedir. Ancak bunun bir bölümü uçak ağırlığını azaltma, motorları maksimum gücün altında çalıştırma ve tek-motorlu taksi hareketine yönelme gibi filonun yakıt verimliliğini iyileştirme yönünde süregelen geliştirmelerin bir parçası olarak blok saat başı yüke (payload) göre düzeltilmiş (2010 yılına endeksli yüke göre) yakıt sarfiyatında sağlanan %3,2'lik düşüşle dengelenmiştir. 2011 yılında ASK'da görülen artış aynı yılda blok saatlerde kaydedilen artıştan biraz daha yüksek gerçekleşmiş ve 2011 yılında ASK bazında yakıt maliyeti üzerinde olumlu bir etkisi olmuştur.

2010 yılında 104,2 milyon TL olan personel giderlerinin 2011 yılında %33,5'lik artışla 139,0 milyon TL'ye çıkmasının başlıca nedeni 2011 yılında personel sayısının %23,6 artmasıdır (tam zamanlı olarak ve AirBerlin Türkiye çalışanları hariç). Personel giderlerindeki bu artışta çalışan başı ortalama maliyetinde %8,0'lık bir artış yaşanmasının da etkisi vardır. Personel maaşlarının önemli bir bölümü Avro bazında ödendiğinden (yaklaşık olarak 2010 yılında %65 ve 2011 yılında %63), 2011 yılında Avro'nun Türk Lirası karşısında %16,8 değer kazanması ile çalışan başı ortalama maliyet yükselmiştir. 2010 yılında 6,5 milyon TL'lik çalışan prim sistemi giderine karşın, 2011 yılında çalışan prim sistemi ile ilgili bir gider gerçekleşmediğinden personel giderlerindeki artış bir ölçüde dengelenmiştir. Avro/Türk Lirası ortalama döviz kurunda yaşanan değişimin etkisi hariç tutulduğunda, çalışan başına ortalama maliyet 2011 yılında 2010 yılına göre %1,8 düşmüştür. ASK başına personel gideri

2011 yılında %8,1 oranında artmış olup, bu artış büyük ölçüde Avro'nun Türk Lirası karşısında değer kazanmasından kaynaklanmıştır.

2010 yılında 36,4 milyon TL olan amortisman ve tükenme payı giderleri 2011 yılında %95,9'luk bir artışla 71,3 milyon TL'ye çıkmış olup, bu artış ağırlıklı olarak 2011 yılında finansal kiralama modeliyle temin edilen ortalama uçak sayısında yaşanan %68,0'lik artış, (bu sayının 2010 yılında 10,3 iken 2011 yılında 17,3'e çıkması) ve 2011 yılında Avro'nun Türk Lirası karşısında değer kazanmasından (tüm amortisman ve tükenme payı giderlerinin Avro bazında izlenmesinden dolayı) kaynaklanmıştır. Uçak başı ortalama amortisman ve tükenme payı gideri 2011 yılında 2010 yılına göre Avro'nun Türk Lirası karşısında değer kazanmasından dolayı %16,6 artış göstermiştir. ASK bazındaki ortalama amortisman ve tükenme payı giderlerinde 2011 yılında görülen %58,7 artış finansal kiralama modeliyle temin edilen ortalama uçak sayısındaki artış ve Avro/Türk Lirası ortalama döviz kurundaki artıştan kaynaklanmıştır.

2010 yılında 78,4 milyon TL olan operasyonel kiralama giderlerinin 2011 yılında %42,4'lük artışla 111,6 milyon TL'ye ulaşmıştır. Bu artış filodaki operasyonel kiralama modeliyle temin edilen ortalama uçak sayısının 2010 yılında 17,0'dan 2011 yılında 19,5'e yükselmesinden ve uçak başına ortalama kira giderindeki %26,5'lik artıştan kaynaklanmaktadır. Uçak başı ortalama kira bedelindeki artış operasyonel kiralama giderlerinin tamamı ABD Doları cinsinden ödendiğinden, 2011 yılında ABD Doları'nın Türk Lirası karşısında %11,4 oranında değer kazanmasının bir sonucudur. ABD Doları/Türk Lirası ortalama döviz kurunda yaşanan değişimin etkisi hariç tutulduğunda, uçak başına ortalama kira gideri 2011'de yıllık bazda %13,6 oranında artmış olup, bu artış ağırlıklı olarak filo büyüme stratejisi doğrultusunda filodan çıkarılan altı eski uçak yerine eklenen yeni Boeing 737-800NG uçaklarından kaynaklanmıştır. 2011 yılında ABD Doları'nın Türk Lirası karşısında değer kazanması ve uçak başına kiralama giderlerinin artması ile ASK başına operasyonel kiralama giderinde 2011 yılında %15,4'lük bir artış yaşanmış olup, operasyonel kiralama modeliyle temin edilen ortalama uçak sayısında ASK'a kıyasla daha düşük bir artış yaşanmasıyla bir ölçüde dengelenmiştir.

2010 yılında 78,5 milyon TL olan bakım giderleri 2011 yılında %38,9'luk bir artışla 109,1 milyon TL'ye çıkmış olup, bakım giderlerinin tamamı ABD Doları cinsinden ödendiğinden bu artış ağırlıklı olarak 2011 yılında ABD Doları'nın Türk Lirası karşısında değer kazanmasından kaynaklanmıştır. Bakım giderlerindeki artışta aynı zamanda ayrılan teslim bakım karşılıkları ile 2011 yılında gerçekleşen teslim bakım maliyetleri arasındaki negatif farkın da rolü vardır, zira gerçekleşen teslim bakım maliyetleri tahmin edilen teslim bakım karşılıklarından daha yüksek çıkmıştır. 2011 yılında, finansal kiralama modeliyle temin edilen uçaklara göre daha yüksek bakım maliyetlerine sahip olan operasyonel kiralama modeliyle kullanılan ortalama uçak sayısının artmasına karşın, 'Satın Alma Hakkı Devri' modeliyle temin edilen uçaklarda operasyonel kiralama modeliyle temin edilen toplam uçak sayısına göre daha yüksek olan artış, 'Satın Alma Hakkı Devri' modelindeki uçaklar için bakım rezervi ödenmediğinden bu etkiyi fazlasıyla dengelemiştir. Operasyonel kiralama modeliyle temin edilen ortalama uçak sayısının toplam ortalama uçak sayısına oranı 2010 yılında %60,1'den, 2011 yılında %51,6'ya düşmüştür. ASK başına bakım giderleri ise 2011 yılında yukarıda irdelenen faktörler nedeniyle %12,5 artmıştır.

Diğer önemli maliyet kalemleri olan yer hizmetleri ve üst geçiş giderlerinde yaşanan artışlar ağırlıklı olarak 2011'de genel trafikte yıllık bazda görülen artıştan kaynaklanmıştır. Yer hizmetlerindeki %32,5'lik artış, yer hizmetleri giderlerinde en önemli etmen olan konma

sayısının 2010 yılında 66.872'den 2011 yılında %26,4 artarak 84.548'e çıkmasından kaynaklanmıştır. 2011 yılında Avro'nun Türk Lirası karşısında değer kazanması, önemli bir bölümü Avro cinsinden ödenen yer hizmeti ücretlerindeki artışta rol oynamıştır. ASK başına yer hizmeti gideri 2011 yılında %7,3 oranında artmış olup, bu durum Avro/Türk Lirası ortalama döviz kurunda yaşanan artışın yanı sıra, ASK'de görülen artışa oranla konma sayısında daha yüksek bir artış yaşanmasından kaynaklanmıştır. 2011 yılında üst geçiş giderlerinde kaydedilen %42,1'lik artış ağırlıklı olarak konma sayısındaki artışın ve uçulan blok saat artışının bir sonucudur. 2011 yılında Avro'nun Türk Lirası karşısında değer kazanması, üst geçiş giderlerinin neredeyse tamamı Avro cinsinden ödendiğinden, üst geçiş giderlerindeki artışta rol oynamıştır. ASK başına üst geçiş gideri 2011 yılında %15,1 artarken, bu artış Avro/Türk lirası ortalama döviz kurundaki artıştan kaynaklanmıştır.

Diğer Faaliyet Gelirleri ve Giderleri

Satış ve pazarlama giderleri: 2011 yılında, satış ve pazarlama giderleri 67,8 milyon TL olup, bu değer 2010 yılında 38,8 milyon TL olarak gerçekleşen satış ve pazarlama giderlerine göre %74,8 daha yüksektir. Bu artış ağırlıklı olarak GDS'ler aracılığıyla yapılan satışlar yüzdesinin 2010 yılında %0,7'den 2011 yılında %4,3'e yükselmesinden kaynaklanmıştır, zira bu sistemler aracılığıyla satılan her bir bilet için komisyon ödenmektedir. Reklam giderlerinin önemli bir bölümü ve komisyon giderlerinin tamamının Avro cinsinden işlem görmesinden dolayı, 2011 yılında Avro'nun Türk Lirası karşısında değer kazanması bu yıldaki satış ve pazarlama giderlerindeki artışta rol oynamıştır. 2011 yılında arz edilen koltuk başına satış ve pazarlama giderleri %30,8 artış göstermiştir.

Genel Yönetim Giderleri: 2011 yılında, genel yönetim giderleri 44,9 milyon TL olup, bu değer 2010 yılında 35,1 milyon TL olan genel yönetim giderlerine göre %28,0 daha yüksektir. Bu artış ağırlıklı olarak 2011 yılında 2010 yılına göre personel giderlerindeki 4,0 milyon TL'lik (%30,8'lik), seyahat giderlerindeki 1,9 milyon TL (%86,4'lük), amortisman ve tükenme payı giderlerindeki 1,2 milyon TL'lik (%48,5'lik), danışmanlık giderlerindeki 1,0 milyon TL'lik (%31,1'lik) ve kira giderlerindeki 0,9 milyon TL (%30,1'lik) artış yaşanmasından kaynaklanmıştır. Genel yönetim giderlerindeki artış ağırlıklı olarak 2011 yılında yolcu hacimlerindeki artış ve kapasitedeki büyüme ile ilgilidir.

Finansal giderler: 2011 yılında, finansal giderler 31,5 milyon TL olup, bu değer 2010 yılında 17,2 milyon TL olan finansal giderlere göre %83,5 daha yüksektir. Bu artış ağırlıklı olarak banka kredileri için ödenen faiz giderininin 7,0 milyon TL'den %63,6'lık artışla 11,5 milyon TL'ye ulaşması, komisyon giderlerinin 6,3 milyon TL'den %69,7'lik bir artışla 10,7 milyon TL'ye ulaşması ve finansal kiralama sözleşmeleri kapsamında ödenen faiz giderininin 3,5 milyon TL'den %74,8'lik artışla 6,2 milyon TL'ye ulaşmasından kaynaklanmıştır. Finansal giderlerdeki artış ağırlıklı olarak 2011 yılında filo ve faaliyetlerin büyümesi ilgili sağlanan borçlardaki yükselişle ilgilidir.

Finansal gelirler: 2011 yılında, finansal gelir 14,0 milyon TL olup, 2010 yılındaki 4,9 milyon TL'lik finansal gelirlere göre %187,9 daha yüksektir. Bu yükseliş daha çok 4,6 milyon TL'den %174,6'lık artışla 12,6 milyon TL'ye çıkan kambiyo karı artışı ve banka mevduatı faizindeki 1,1 milyon TL artıştan kaynaklanmaktadır.

Diğer gelirler (net): 2011 yılında, diğer gelirler (net) 9,9 milyon TL olup, bu değer 2010 yılında gerçekleşen 7,2 milyon TL'lik diğer gelirlere (net) göre %36,8 daha yüksektir. Bu artış ağırlıklı olarak bir 'Satın Alma Hakkı Devri' işleminden gelen 10,0 milyon TL gelirden

kaynaklanmış ancak 6,7 milyon TL değerinde maddi duran varlık değer düşüklüğü geri çevrimi ile bir ölçüde dengelenmiştir.

Ertelenmiş Vergi Gideri

2011 yılında, ertelenmiş vergi gideri 1,4 milyon olup, bu değer 2010 yılında 10,7 milyon olarak gerçekleşmiştir. Bu düşüş ağırlıklı olarak tesis, makine ve cihazlardan (ağırlıklı olarak uçak) kaynaklanan geçici net defter değeri farklarından ve birikmiş vergi zararlarından kaynaklanmıştır.

Net Dönem Karı/(Zararı)

2010 yılında dönem net karı 20,2 milyon TL olarak gerçekleşirken, yukarıda yer verilen nedenler yüzünden 2011 yılında 14,1 milyon TL net dönem zararı oluşmuştur.

Yabancı Para Çevrim Farkı

2010 yılında yabancı para çevrim farkı düzeltmesi 1,2 milyon TL iken, bu değer 2011 yılında 30,2 milyon TL olarak gerçekleşmiştir.

Finansal Riskten Korunma Fonu

2010 yılında 0,1 milyon TL'lik nakit akımına ilişkin finansal riskten korunma işlemi yapılırken, bu değer 2011 yılında 3,3 milyon TL olarak gerçekleşmiştir. Bu değişim ağırlıklı olarak gerçeğe uygun değer üzerinden muhasebeleştirilen finansal riskten korunma sözleşmelerine yönelik değerlemeden kaynaklanmıştır.

Dönem Kapsamlı Gelir Toplamı

2010 yılında kapsamlı gelir toplamı 21,3 milyon TL seviyesinde iken, bu değer 2011 yılında yukarıda yer verilen nedenler yüzünden 19,5 milyon TL olarak gerçekleşmiştir.

UFRS-Dışı Değerleme Kalemleri

İşbu İzahname'de faaliyet sonuçlarının daha iyi açıklanmasını sağlamak için UFRS-dışı bazı değerlendirme kalemlerine de yer verilmiştir. Bunlar arasında PGS Operasyonel Gelir, PGS Operasyonel Hizmet Maliyeti, PGS Operasyonel FAVÖK, PGS Operasyonel FAVKÖK, PGS Düzeltilmiş Net Borç ve bu değerlendirme kalemlerine dayalı göstergeler yer almaktadır. Bu bağlamda, gerçekleştirilen faaliyetlerin sonuçlarının diğer şirketlerle karşılaştırma yapmak suretiyle daha geniş kapsamlı ve eksiksiz olarak analiz edilmesine imkân vermek için UFRS-dışı değerlendirme kalemleri işbu İzahname'de açıklanmıştır. Bununla birlikte, yatırımcılar bu UFRS-dışı değerlendirme kalemlerini münferit olarak değerlendirmemeli veya UFRS ile belirlenen kar ve faaliyet karının yerine veya UFRS doğrultusunda belirlenen faaliyet performansının veya esas faaliyetlerden sağlanan nakit akımlarının bir göstergesi olarak görmemelidir. Yatırımcılar kapsamlı gelir tablosunda veya nakit akımı tablosunda yer verilen analizin yerine bu UFRS-dışı değerlendirme kalemlerini kullanmamalıdır. Burada yer verilen UFRS-dışı değerlendirme kalemleri için tek tip bir tanımlama yapılmadığından diğer şirketlerce açıklanan değerlendirme kalemleriyle karşılaştırılmaz.

Şirket, Pegasus yönetimi tarafından ana performans analizi yapılmasında temel ölçü olarak kullanılmakta olan UFRS dışı finansal verilerin içerdiği bilgilerin faydalı olduğunu düşünmektedir ve bu ölçülerin her zaman yönetimin kontrolünde bulunmayan ve şirketten şirkete farklılık gösterebilen bir takım kararların sonuçlarını yansıtmamaları nedeniyle, borçluluğa ve süregelen yatırım harcamaların fonlanmasına katkı sağlayacağını öngörmektedir. Bu ölçüler, havacılık sektöründeki birçok yatırımcı, analist ve diğer ilgili şahıs tarafından kullanılmaktadır. Şirket, havacılık sektörünün kendine has özellikleri olması sebebiyle, FAVKÖK'ün özellikle kullanışlı bir gösterge olduğunu düşünmektedir. Havayolu firmaları, operasyonlarının en önemli varlığı olan uçakların filolarına eklenmesinde genellikle finansal ve operasyonel kiralama yöntemlerine başvurmaktadır. Operasyonel kiralama, gelir tablosuna satışların maliyetine dahil edilen operasyonel kiralama ödemeleri olarak eklenmektedir. Şirket, operasyonel kiralama maliyeti daha yüksek olan bir havayolu firması ile filosundaki uçak sayısı daha fazla olan (amortisman ve olası fonlama giderleri daha yüksek olan) bir uçak firmasının karşılaştırılmasının doğru olmadığını düşünmektedir ve bu nedenle FAVÖK'ün bir havayolu firmasının performansını her zaman en doğru şekilde yansıtan ölçü olmadığına inanmaktadır. Sonuç olarak Şirket, farklılaşmaları net bir şekilde yansıtan FAVKÖK'ün daha anlamlı bir performans ölçüsü olduğunu düşünmektedir.

Aşağıdaki tabloda PGS Operasyonel FAVÖK ve PGS Operasyonel FAVKÖK ile belirtilen dönemlerde elde edilen net kar arasındaki mutabakata yer verilmektedir.

	2012	2011	2010
Net kar/(zarar)	126.303.516	(14.085.900)	20.237.310
Ertelenmiş gelir vergisi (gider)	29.016.083	1.407.307	10.713.224
Finansal gelirler	(13.278.513)	(13.984.584)	(4.856.873)
Finansal giderler	49.133.836	31.522.079	17.175.753
Özkaynak yöntemi ile değerlendirilen yatırımlar	1.513.990	(409.670)	109.663
Amortisman ve tükenme payı giderleri	104.401.778	75.870.148	39.548.159
Operasyonel kiralama giderleri	84.761.760	111.642.385	78.389.206
AirBerlin Türkiye operasyonu satışların maliyeti	137.909.700	21.860.081	-
AirBerlin Türkiye operasyonu geliri	(128.133.398)	(15.489.190)	-
PGS Operasyonel FAVKÖK⁽¹⁾	391.628.753	198.332.655	161.316.442
Operasyonel kiralama giderleri	(84.761.760)	(111.642.385)	(78.389.206)
PGS Operasyonel FAVÖK⁽¹⁾	306.866.993	86.690.271	82.927.236

(1) Tanım için, bakınız "Kısaltma ve Tanımlar."

Aşağıdaki tablo PGS Operasyonel Gelir ve toplam gelir arasındaki ilişki ile PGS Operasyonel Hizmet Maliyeti ve satışların toplam maliyeti arasındaki ilişkiyi göstermektedir.

	2012	2011	2010
Toplam Gelirler	1.919.892.223	1.484.079.753	977.863.116
AirBerlin Türkiye operasyonu geliri	128.133.398	15.489.190	-
PGS Operasyonel Geliri	1.791.758.825	1.468.590.563	977.863.116
Satışların Toplam Maliyeti	(1.600.787.909)	(1.376.748.406)	(867.782.511)
AirBerlin Türkiye operasyonu satışlarının maliyeti	(137.909.700)	(21.860.081)	-
PGS Operasyonel Hizmet Maliyeti	(1.462.878.209)	(1.354.888.325)	(867.782.511)

Aşağıdaki tablo net finansal borç, PGS Düzeltilmiş Net Borç ve Net Borç arasındaki ilişkiyi göstermektedir.

	2012	2011	2010
Nakit ve Nakit Benzerleri	(210.150.238)	(19.549.364)	(49.284.469)
Kısa Vadeli Finansal Borç	185.954.714	292.036.185	210.182.820
Uzun Vadeli Finansal Borç	1.240.919.331	1.030.040.742	632.546.486
Uçak alım avansları'nın %50'si (teslim öncesi ödemeler)	(44.631.722)	(90.052.290)	(128.359.627)
Net Finansal Borç	1.172.092.086	1.212.475.273	665.085.210
Operasyonel Kiralama x 7	593.332.320	781.496.692	548.724.442
PGS Düzeltilmiş Net Borç⁽¹⁾	1.765.424.406	1.993.971.965	1.213.809.652

(1) PGS Düzeltilmiş Net Borç ve PGS Düzeltilmiş Net Borç / PGS Operasyonel FAVKÖK, halka arz sonrasında elde edilecek gelir ile Şirket'in nakit ve nakit benzeri varlıklarında gerçekleşecek 488.896.313 TL artışı da dikkate alarak, 1.276.528.093 TL ve 3,3 bulunmaktadır.

VUK Mali Tablolar ile UFRS Mali Tablolar Arasındaki Farklara İlişkin Açıklamalar

A. Şirket'in birikmiş zarar tutarları aşağıdaki gibi olup; 2012 yıl sonu VUK bilançosunda yer alan 289.228.154 TL tutarındaki birikmiş zarar kapatılmadan kar dağıtılamayacaktır.

2010: 62.297.725 TL
2011: 339.891.003 TL
2012: 289.228.154 TL

B. Şirket'in VUK uyarınca hazırlanan gelir tablosundaki kar/zarar ile SPK hükümleri uyarınca hazırlanmış gelir tablosundaki kar/zarar farklılığının ana nedenleri aşağıdaki gibidir:

1. Uçakların muhasebeleşme farklılıkları

i. Amortisman ömrü farklılığı: Finansal kiralama yolu ile edinilip Şirket aktiflerinde yer alan uçaklar VUK uyarınca 10 yıllık bir sürede ve hızlandırılmış yöntem ile amortismanına tabi tutulurken; TMS 16 uyarınca ve sektör uygulamalarına da paralel

olarak %15 hurda bedeli ayrılıp, önemli parçalara ayrılarak amortismanına tabi tutulmaktadır. Motor ve motor parçaları 11-14 yıl, büyük bakımlar 7-8 yıl, kalan ana kısım ise 23 yıl üzerinden amortismanına tabi tutulmaktadır.

- ii. Aktifleştirme kriteri farklılığı: Kiralama yolu ile edinilen uçakların aktifleştirme kriterleri TMS 17 ve VUK 290 hükümleri paralel olsa da; VUK hükümlerine göre 10 yıllık ekonomik ömre sahip olup kiralama süresi 8 yıl olan uçaklar VUK hükümlerine göre aktifleştirilirken, TFRS'ye göre gereken kriterleri karşılamadığından operasyonel kiralama olarak değerlendirilmektedir.
- iii. Faiz ve kur farkı aktifleştirmeleri: VUK hükümleri uyarınca finansal kiralama yolu ile edinilip Şirket aktiflerinde bulunan uçaklara ilişkin olarak kur farkı ve faiz aktifleştirmeleri yapılırken; TMS 23 uyarınca bu uçaklar özellikli varlık olarak değerlendirilmediği için aktifleştirilen bu kur farkı ve faiz tutarları giderleştirilmektedir.

2. Parasal olmayan kalemlerin tarihi maliyet ile değerlendirilmesinden kaynaklanan farklılıklar

TMS 21 hükümleri uyarınca Şirket'in SPK mali tabloları için fonksiyonel para birimi Avro'dur. Şirket'in yasal kayıtları ise VUK hükümleri uyarınca TL olarak tutulmaktadır. Bu nedenle, sabit kıymetler, iştirakler, sermaye, birikmiş kar/zarar hesapları gibi parasal olmayan kalemlerin tarihi maliyet değerlerinden gösterilmesi amacı ile VUK tutarları üzerinde düzeltmeler yapılmaktadır.

3. Çalışanlara sağlanan faydalara ilişkin farklılıklar

Şirket'in TMS hükümleri uyarınca kıdem tazminatı, kullanılmamış izin karşılıkları, personel prim ve ikramiye karşılıkları hesaplanmaktadır. VUK hükümlerince karşılık ayrılmayan bu tutarlar neticesinde SPK mali tablolarında gider yazılmaktadır.

4. Pegasus Card program yükümlülüğü kaynaklı farklılıklar

Şirket'in Pegasus Card programı adı altında katılımcılara alışveriş ve uçuşlarından uçuş puan kazandıran bir müşteri sadakat programı yürütmektedir. Bu program doğrultusunda kazandırılmış, bilanço dönemi itibari ile kullanılmamış ve kullanım hakkı dolmamış puanlar TMS hükümleri uyarınca yükümlülük olarak yazılmaktadır.

5. Uçak teslim bakım karşılıklarına ilişkin farklılıklar

Şirket'in operasyonel kiralama yolu ile edindiği uçaklara ilişkin olarak, teslim anında taşınması gereken teslim şartları için TMS hükümleri uyarınca bakım karşılığı ayırmaktadır.

6. Türev enstrümanlar gerçeğe uygun değer düzeltmesinden kaynaklı farklılıklar

Şirket'in kur riskini minimize etmek amacı ile kur pozisyonuna göre forward işlemleri yapmaktadır. Gelir ve giderlerin farklı para birimlerinden olması dolayısı ile açık kur pozisyonunu kapatma amaçlı yapılan bu forward işlemleri finansal riskten korunma muhasebesi kapsamında değerlendirilmediğinden bilanço itibari ile açık olan kur kaynaklı bu

türev enstrümanların gerçeğe uygun değerlemesinden kaynaklı olarak Şirket'imiz SPK mali tablolarında düzeltmeler yapılmaktadır.

7. Konsolidasyon kapsamında bulunan iştirak ve bağı ortaklıklardan kaynaklı farklılıklar

Şirket'in, iştirak ve bağı ortaklıkları İzmir Hava Yolları A.Ş., Pegasus Uçuş Eğitim Merkezi A.Ş., İzmirli Otelcilik Yatırım Turizm ve Ticaret A.Ş. ve Air Manas TMS 27 ve 31 hükümleri uyarınca konsolidasyona tabi tutulmaktadır. Bu konsolidasyon neticesinde Şirket'in VUK hükümlerince hazırlanan mali tabloları ile SPK konsolide mali tabloları arasında fark ortaya çıkmaktadır.

Faaliyet Sonuçları

Gelir Tablosu Ana Maddeleri

Gelir

Gelirler tarifeli uçuşlar, yan gelirler, charter uçuşları ve diğer gelirlerden oluşmaktadır.

Tarifeli Uçuş Geliri

Gelirin büyük bir kısmı tarifeli uçuşlarda yolculara koltuk satışından gelmektedir. Tarifeli uçuş gelirini etkileyen önemli faktörler sahip olunan kapasite, yolcu doluluk oranları dâhil kapasite kullanım oranı ve bilet fiyatı seviyeleridir. IATA kuralları doğrultusunda, split charter uçuşlarının doldurulmasından en nihayetinde şirket sorumlu olduğu için tarifeli uçuşlara gösterdiği benzerlik nedeni ile split charter geliri tarifeli uçuş geliri altında izlenmektedir.

Yan Gelirler

Yan gelirler ağırlıklı olarak tarifeli uçuşlar ve daha az ölçüde standart charter uçuşları ile bağlantılı ek ürün ve hizmetlerin sunulmasından gelmektedir. Yan hizmetler arasında servis ücreti, uçuş öncesi ve uçuş esnasında yiyecek-içecek satışı, yurtdışı uçuşlarda uçakta gümrüksüz ürün satışı, fazla bagaj ücretleri, rezervasyon değişikliği ve bilet iptal ücretleri, koltuk seçme ücretleri (ekstra bir ücret ödeyerek koltuk seçme olanağı verilmesi), opsiyon satışları (yolcuların bileti satın almadan belli bir süre önce belli bir fiyattan rezervasyon yapmak için ödediği ücretler), havaalanı check-in ücretleri (bir yolcu havaalanına gelmeden önce check-in yapmadığında ödediği ücret) ve uçakta reklam gelirleri vardır. Yan gelirler servis verildiği anda gelirleştirilir.

Charter Uçuş Geliri

Charter uçuş geliri bir uçağın tüm kapasitesinin tur operatörlerine önceden satılması ile oluşmaktadır. Bir üçüncü şahıs tur operatörüne charter yoluyla kullanılan bir uçaktan elde edilen gelir, tur operatörünün her bir uçuş için kaç koltuk sattığına bağı değildir. Belli bir charter uçuşunda veya tüm sezondaki düşük yolcu doluluk oranı riskini tur operatörü üstlenir. Wet lease ve sub-charter faaliyetlerinden elde edilen gelirler hesaplarda charter geliri altında izlenmektedir.

Diğer Gelir

Diğer gelirler ana olarak kargo hizmetleri ile pilot, mürettebat ve teknik eğitim gelirinden oluşmaktadır.

Satışların Maliyeti

Diğer havayollarında olduğu gibi, Pegasus'ta da yakıt maliyetleri satışların toplam maliyetinin en büyük bölümünü oluşturmaktadır. Satışların toplam maliyetindeki diğer önemli kalemler, personel giderleri (çalışan prim sistemi ile ilgili giderler dahil), operasyonel kiralama giderleri, bakım giderleri, yer hizmeti ücretleri, ağırlıklı çeşitli ülkelere hava sahası kullanım hakları için ödenen ücretlerden oluşan üst geçiş giderleri ve amortisman ve tükenme payı giderleri oluşturmaktadır.

Diğer Giderler ve Gelirler

Satış ve pazarlama giderleri. Satış ve pazarlama giderleri ağırlıklı olarak yazılı basın, radyo, televizyon ve online reklam giderleriyle bununla ilişkili personel giderlerinden oluşmaktadır.

Genel yönetim giderleri. Genel yönetim giderleri merkez ve idari personel giderleri, amortisman ve tükenme payı giderleri, kira giderleri, danışmanlık giderleri, seyahat giderleri, IT giderleri, genel ofis giderleri, sigorta giderleri, eğitim giderleri, noter ve diğer yasal giderler, abonelik giderleri, iletişim giderleri ve diğer idari giderlerden oluşmaktadır.

Finansal giderler. Finansal giderler banka kredileri için ödenen faiz, komisyonlar, uçak finansal kiralama sözleşmeleri kapsamında ödenen faizler ve türev sözleşmelerinde realize edilen ve edilmeyen kambiyo zararlarından oluşmaktadır.

Finansal gelirler. Finansal gelir banka mevduatı faizi, kambiyo karları ve türev sözleşmelerinde elde edilen ve edilmeyen kambiyo karlarını içine almaktadır.

Diğer Gelirler (net). Diğer gelirler (net) ağırlıklı olarak 'Satın Alma Hakkı Devri' işlemlerinden elde edilen gelirleri kapsamaktadır.

Ertelenmiş Vergi Gideri

Kardan alınan vergi, ilgili dönemde elde edilen vergi öncesi kardan alınacak vergiden oluşmaktadır. Türkiye'de kurumlar vergisi oranı 2012, 2011 ve 2010 yıllarında %20 olarak uygulanmıştır. Gelirden alınan vergiler cari dönem gelir vergisi gideri ve ertelenmiş vergi (gideri)/gelirinden oluşmaktadır. Ertelenmiş gelir vergisi varlıkları ve yükümlülükleri UFRS gereklilikleri doğrultusunda düzenlenen mali raporlar ile vergi usulü kanununa göre hazırlanan mali tablolar arasında geçici farklılara dayanır.

Yabancı Para Çevrim Farkı

Kur düzeltmesi Şirket'in fonksiyonel para birimi olan Avro'un, raporlama para birimi olan Türk lirasına çevrilmesinden kaynaklanan çevrim farkından oluşmaktadır.

Nakit Akımlarına İlişkin Finansal Riskten Korunma İşlemleri

Pegasus jet yakıt hedge dahil finansal risklerden korunmak amacıyla UMS 39 - “Finansal Araçlar – Muhasebeleştirme ve Ölçüm” e göre riskten korunma muhasebesi için yeterli şartları taşıyan bir takım forward sözleşmeleri kullanmaktadır. *Nakit akımlarına ilişkin finansal riskten korunma* sağlayan forward sözleşmelerinin etkin olan kısmına dair gerçeğe uygun değerindeki değişiklikler diğer kapsamlı gelir içerisinde, etkin olmayan kısma dair kar/zarar ise doğrudan gelir tablosunda gösterilir.

10.2.Ortaklığın son üç yıl ve ilgili ara dönem itibarıyla faaliyet sonuçlarına ilişkin bilgi:

- Olağanüstü olaylar ve/veya gelişmeler dahil olmak üzere ortaklığın gelirlerini ve net satışlarını önemli ölçüde etkilemiş olan faktörler ile söz konusu faktörlerin geliri ve net satışları etkileme derecesi hakkında bilgi:

Genel Bakış

İşbu İzahname'nin yayımlandığı tarih itibarıyla, (açıklanan ve bilet satışına açılan 2 destinasyon da dahil) 29 yurtiçi ve Avrupa destinasyonları (Kuzey Kıbrıs dahil), BDT ülkeleri ve Orta Doğu'yu da kapsayan (açıklanan ve bilet satışına açılan 2 destinasyon da dahil) 41 yurtdışı destinasyon için tarifeli yolcu taşımacılığı hizmetleri verilmektedir. Yolcu taşımacılığı hizmetlerine ek olarak bir dizi yan hizmetler de vererek gelir elde edilmektedir ve bunlar arasında servis ücretleri, uçuş öncesi sipariş ve uçakta yiyecek-içecek satışı, yurtdışı uçuşlarda uçakta gümrüksüz ürün satışı, fazla bagaj ücretleri, rezervasyon değişikliği ve bilet iptal ücretleri, havaalanı check-in ücretleri ve koltuk seçme ücretleri yer almaktadır. Daha az oranda da olsa charter ve split-charter uçuşu hizmetleri, wet lease ve sub-charter, kargo hizmetleri ve pilot, ekip ve teknik eğitimi dahil diğer hizmetler de verilmektedir.

Gelirler ağırlıklı olarak tarifeli uçuşlar için yolculara koltuk satışından elde edilmektedir, ve 2012 yılında PGS Operasyonel Gelirin %79,8'i buradan elde edilmiştir. Ağırlıklı tarifeli uçuşlar ve daha küçük ölçüde de olsa standart charter uçuşlar ile bağlantılı ek ürün ve hizmetler verilmesinden elde edilen gelirden oluşan yan gelirler ise 2012 yılında PGS Operasyonel Geliri'nin %12,8'ini oluşturmaktadır. Wet lease ve sub-charter işlemlerinden elde edilen geliri de içine alan charter uçuş gelirleri 2012 yılında PGS Operasyonel Geliri'ne %6,0 oranında katkı yapmıştır. Kargo hizmetlerinin yanı sıra, pilot, mürettebat ve teknik eğitimden elde edilen geliri de içine alan diğer gelirler ise 2012 yılında PGS Operasyonel Geliri'nin %1,4'ünü oluşturmaktadır.

Şirket, büyüme stratejisi doğrultusunda düşük maliyetli havayolu modelinin hayata geçirilmesinden itibaren faaliyetlerini önemli ölçüde genişletmiştir. Yolcu sayısında 2006 yılından 2012 yılına kadar olan dönemde güçlü bir büyüme kaydedilmiş, 2006 yılında 2,6 milyon yolcu sayısı yıllık %31,4 bileşik büyüme oranıyla 2012 yılında 13,6 milyon yolcuya ulaşılmıştır. Aynı dönemde tarifeli yolcu sayısı yıllık 43,7% bileşik büyüme oranıyla yükselmiştir. Pegasus'un 2006 yılında faaliyete başladığında 14 uçaktan oluşan filosu 31 Aralık 2012 itibarıyla 40 uçağa çıkarken, tarifeli destinasyon sayısı da aynı dönemde 7'den 63'e çıkmıştır. Düşük maliyetli havayolu olarak ilk tam faaliyet yılı olan 2006 yılından 2012 yılına kadar olan dönemde PGS Operasyonel Geliri, yıllık %29,1'lik bileşik büyüme oranı ile, 386,6 milyon TL'den 1.791,8 milyon TL'ye çıkmıştır. Tarifeli uçuş gelirinin PGS Operasyonel Gelir içindeki payı 2006'da %26,5'tan 2012'de %79,8'e yükselirken, charter gelirinin payı 70,6'dan %6'ya düşmüştür.

Şirket büyüme stratejisini hayata geçirirken, yüksek yolcu doluluk oranlarına sahip hatlardan oluşan bir portföy oluşturarak, yolcu başına geliri mümkün olduğunca yüksek tutarak ve maliyetleri dikkatli bir biçimde yöneterek karlılığı sürdürmeyi ve daha da artırmayı amaçlamaktadır. Şirket, disiplinli yaklaşımı sayesinde yolculara sürdürülebilir olarak rakiplerden daha düşük fiyatlı bilet alma imkânı sunarak talep yaratıp doluluk oranlarını yukarıya çekeceğine inanmaktadır. Uçakların ortalama kullanımını yüksek seviyelerde tutarak CASK rakamının iyi yönetilmesi amaçlanmaktadır. Hava taşımacılığı sektörünün mürettebatı, uçak finansmanı, amortisman ve tükenme payı gideri ve kira bedeli maliyetleri gibi en önemli maliyet unsurları büyük ölçüde sabit gider niteliği taşıdığından, daha yüksek ortalama uçak kullanımını oranlarına ulaşılması genel olarak CASK rakamının daha düşük gerçekleşmesini sağlamaktadır. Bununla birlikte, sabit maliyetleri bir miktar düşürmek ve bu maliyetleri uçuş sayısı ve dolayısıyla yolcu sayıları ve gelirleri doğrultusunda daha değişken kılmak bakımından kokpit ve kabin mürettebatı ücretlendirmesinde bazı unsurları konma sayısı ile ilişkilendirilme yoluna gidilmiştir. En düşük ve en esnek maliyet yapısını sürdürmek adına dış kaynak kullanımı (outsourcing) yoluyla direkt maliyet tasarrufu yapma yönünde de girişimlerde bulunmaktadır. Üs uçak ve motor bakımı, rampa hizmetleri ve çağrı merkezi işlevleri gibi unsurlarda dış kaynak kullanımına gidilerek mevcut durumda nitelikli üçüncü şahıs kuruluşlardan hizmet alınmaktadır. Verimlilik geliştirme çalışmalarının bir parçası olarak, 1 Haziran 2013 tarihinden başlayarak Sabiha Gökçen Havaalanı'ndaki yolcu yer hizmetlerinde iç kaynak kullanımına (insourcing) geçilecektir ve ileride Türkiye'deki diğer önemli havalimanlarında bu konuda iç kaynak kullanımına geçilmesi düşünülmektedir. Yurtdışı destinasyonlarda düşük-maliyetli havalimanlarını kullanmak maliyetleri önemli ölçüde düşürmeye imkân vermektedir. 2012 yılında gerçekleşen 9,7 TL kuruş CASK ve 5,42 TLkr yakıt hariç CASK değerleri kamuya açık bilgiler baz alınarak Türk havayolu şirketleri içerisindeki en düşük değer olmakla beraber birçok diğer büyük düşük maliyetli taşıyıcıların ortalama yakıt hariç CASK değerinden de düşüktür. Şirket, CASK değerinin kısa vadede değişmeyeceğini öngörmektedir. Şirket içinde maliyetleri izleyen ve verimlilik adına yeni iyileştirme yöntemleri üretmek ile sorumlu "Sürekli Gelişim Takımı" maliyet kontrolüne katkıda bulunmaktadır. Pegasus'un hedefi maliyet azaltımı uygulamalarından doğan ve 2012 yılında gerçekleşen 37,3 ABD dolarlık tasarrufu daha yukarılara taşımaktır.

İşbu izahname tarihi itibarıyla, Şirket'in faaliyetindeki filosu 38 adet Boeing 737-800NG (her bir uçakta maksimum 189 koltuklu), bir adet Boeing 737-400 (maksimum 168 koltuklu), ve wet lease yoluyla kullanılan İzAir'e ait üç Boeing 737-800NG uçaktan oluşmaktadır. İşbu izahname tarihi itibarıyla filonun ortalama yaşı 3,38 yıl olup, bu rakam Pegasus'un Türkiye'deki en genç filoya sahip olduğunu göstermektedir (bkz. İşbu izahname'nin yayınlandığı tarih itibarıyla, Boeing firmasından yeni 737-800NG uçaklar için 5 adet kesin siparişi bulunmaktadır. Bunlardan 1 tanesi 2013'te, 2 tanesinin 2014'te ve kalan iki tanesinin de 2015'te teslim alınması beklenmektedir. 2012 Temmuz ayında Airbus firmasına 2015 veya 2016'dan itibaren (motor seçimine bağlı olarak) 2022'ye kadar teslim edilmek üzere 57 tane A320neo, 18 tane A321neo ve 25 tanesi opsiyonlu toplam 100 yeni uçak siparişi verilmiştir. Mevcut filo planlamasına göre, Airbus Siparişi'nden ilk teslimatların 2015 yılında başlayacağı varsayımıyla, 75 kesin uçak siparişi içinden 63 tanesinin 2017'den sonra teslim edilmesi beklenmektedir. Kısa vadede kapasite ihtiyacını karşılamak için Şirket, bağlı ortaklığı İzAir'in yeni teslim alacağı iki Boeing 737-800NG uçağını daha wet lease yoluyla kullanmayı planlamaktadır (bu uçakların 2013'te operasyonel lease yoluyla temin edilmesi planlanmaktadır).

2007 yılına kadar Şirket, uçak temininde ağırlıklı olarak operasyonel kiralama yöntemini kullanmıştır. Ancak, uçak sahipliğinin getirdiği avantajlardan (örneğin vergi avantajı, uçağı satabilme imkanını da içeren operasyonel esneklik ve Şirket finansal kiralama modeli ile temin edilen uçaklar da dahil sahip olduğu uçakların bakımlarını kendi yönetebilmekte olduğundan bakımda tasarruf sağlaması) yararlanmak adına Pegasus'a ait uçakların sayısı (finansal kiralama modeli ile temin edilen uçaklar dahil) planlı bir şekilde artırmış ancak finansal açıdan esneklik sağlaması ve risk yönetimini göz önünde bulundurarak operasyonel kiralama modelini de kullanmaya devam etmiştir. İşbu izahname tarihi itibarıyla filodaki 42 uçak arasında 27 adeti (26 tanesi finansal kiralama modeli ile temin edilmiş) Şirket'in olup, 12 adeti 6 farklı kiralama şirketi ile yapılan anlaşmalarla operasyonel kiralama modeli ile temin edilmiştir. Bu 12 uçağın 9 tanesi Satın Alma Hakkı Devri modeliyle finanse edilmektedir. Airbus Siparişi'nin, operasyonel ihtiyaca göre filo büyüklüğünü uçakları ekleyip/çıkarmak suretiyle ayarlamaya imkan vererek, dengeli bir filo yapısını (sahip olunan ve kiralanan) korumayı baz alan stratejisi ile birlikte Şirket'e ek bir esneklik kazandıracağına inanılmaktadır.

Faaliyet Sonuçları Üzerinde Etki Eden Faktörler

Gelir Üzerinde Etki Eden Faktörler

Büyüme

Türk havacılık pazarı son yıllarda önemli bir büyüme kaydederken, Pegasus faaliyetlerini sektörün üzerinde bir oranda büyütmeyi başarmıştır. 2006 ile 2012 yılları arasında Pegasus'un yolcu sayısı yıllık %31,4 birleşik büyüme oranı ile 2013'artmış ve bu dönem zarfında yolcu sayısı bakımından Türkiye'nin en hızlı büyüyen havayolu olmasının yanı sıra, OAG verilerine göre 2011 ve 2012 yılları arasında, koltuk kapasitesi açısından Avrupa'nın en büyük 25 havayolu şirketi arasında en hızlı büyüyen havayolu olmuştur. 2006 ile 2012 yılları arasında PGS Operasyonel Gelir yıllık %29,1 birleşik büyüme oranı ile yükselmiştir.

Şirket, büyüme stratejisinin bir parçası olarak hem mevcut hatlardaki uçuş sayısını artırmayı sürdürmeyi hem de uçuş ağını büyütmeyi planlanmaktadır ve bu çerçevede Pegasus ile seyahat eden yolcu sayısının ve bununla beraber gelirin de artması beklenmektedir. Şirket, Türkiye'den uçaklarının uçuş menzili içinde kalan yurtdışı destinasyonlara, söz konusu destinasyonlara uçuş yapmak için gerekli trafik haklarının elde edilmesi durumunda yeni hatlar açarak yurtdışı tarifeli uçuş faaliyetlerini büyütmeyi istemektedir ve bu bağlamda Türkiye'nin doğu, güney ve kuzeyindeki bölgelere öncelik vererek, Orta Doğu, Kuzey Afrika, Orta ve Doğu Avrupa ve Rusya dahil BDT ülkelerine yapılan uçuşların ve buralardaki destinasyonların sayısının artırılmasına önem verilmesini planlamaktadır. Pegasus ayrıca, mevcut yurtdışı hatları kullanan transit yolcu sayısını artırmayı ve düşük-maliyetli iş modelini baz alarak ağındaki trafiği daha da artıracak yeni uçuş bağlantılarını devreye sokmayı planlamaktadır.

Yurtdışı uçuşlardan farklı olarak, yurtiçi uçuşlardaki büyüme faaliyetleri trafik hakkı alabilme kabiliyeti ile sınırlı değildir. Şirket, yolcu sayısı/nüfus oranı yönünden Türkiye'de havayolu taşımacılığında penetrasyon oranının göreceli olarak düşük olmasından dolayı yurtiçi uçuşlarda hala büyüme potansiyeli görmekte ve yurtiçi tarifeli uçuşlarda büyümeye devam etmeyi ve pazarda daha büyük bir paya ulaşmayı amaçlamaktadır. Bunun da mevcut hatlardaki sıklığı artırarak ve potansiyel yolcu hacimleri açısından belirlenen kriterlere uyan

yeni hatlar ekleyerek ve Adana, Antalya ve İzmir'deki yurtiçi merkez üsleri daha iyi kullanarak yapılması planlanmaktadır.

Ancak mevcut yurtdışı hatlardaki uçuş sayısındaki artış ve yeni yurtdışı hatların eklenmesi ilk aşamada bu hatlarda düşük penetrasyon nedeniyle koltuk başına daha düşük gelir elde edilmesi sonucunu doğurabilecektir, ve bu gelirler büyüme stratejisinin hayata geçirilmesine ilişkin faaliyet giderlerindeki artışı karşılamaya yetmeyebilir. Örneğin, yeni bir hattın lansmanından sonra, o hatta talebi yükseltmek için indirimli bilet fiyatları sunulmaktadır. Ancak, doluluk oranları yönünden ölçeklenebilirlik faydaları gibi büyümenin getireceği faydaların orta ve uzun vadede, planlanan büyüme çalışmalarının getireceği ek maliyetleri fazlasıyla karşılayacağı düşünülmektedir.

Fiyatlandırma

Bir yandan filonun günlük kullanımında mümkün olan en yüksek blok saat oranına ulaşılması amaçlanırken, diğer yandan herhangi bir hatta elde edilen geliri maksimize etmek için yolcu başına hedeflenen geliri ve doluluk oranlarını optimize etmeye de özel bir önem verilmektedir. Tarifeli yolculardan elde edilen gelir, satış kanalları vasıtasıyla yapılan tüm bilet satışlarının yanı sıra, AirBerlin ve Azerbaycan Havayolları ile yapılan internet link sağlama ve kod paylaşımı anlaşmalarına dayalı olarak yapılan satışları da içine almaktadır. Fiyatlandırma yönetim sisteminin ve 2012 Mart'ında devreye giren yeni gelir yönetim sisteminin Pegasus'a faaliyet gösterdiği pazarları daha iyi anlama, müşteri davranışını öngörme ve yeni fırsatlara karşı hızlı harekete geçme kabiliyeti kazandırdığı düşünülmektedir. Bu sistemler uçuş başına yolcu gelirini her bir hat ve bütün uçuş ağı bazında maksimize etmek için kullanılmaktadır. Bir yandan uçuşlardan en üst düzeyde kar etmek için, doluluk oranları ve her bir uçuştan önce kalan gün sayısını baz alan dinamik fiyatlandırma sistemi uygulanırken, diğer yandan da rakiplerin aynı hat için verdiği fiyatlara karşı kıyaslama yapılmaktadır. Gelir yönetim sistemi ayrıca, diğer unsurların yanı sıra, bazı ülke ve destinasyonlardaki tatil sezonlarını ve okul dönemlerini de dikkate alan çeşitli ek algoritmalar içermektedir.

Yurtdışı tarifeli uçuş faaliyetlerindeki RASK 2011'de yıllık bazda %26,7 ve 2012'de yıllık bazda %8,7 artarken, yurtiçi tarifeli uçuş faaliyetlerindeki RASK 2011'de yıllık bazda %7,6 ve 2012'de yıllık bazda %13,6 artmıştır. Aşağıdaki tabloda bu dönemlere ilişkin RASK rakamlarına yer verilmektedir. Aşağıdaki tabloda yer verilen değerler 1 Kasım 2011 tarihinden (bu tarih dahil) itibaren AirBerlin Türkiye operasyonunu RASK'ını içermemektedir.

RASK⁽¹⁾ (kuruş)	2012	2011	2010
Yurtdışı tarifeli	8,52	7,85	6,19
Yurtiçi tarifeli	10,41	9,16	8,51
Toplam tarifeli	9,25	8,35	6,99

(1)Tanım için, bakınız "Kısaltma ve Tanımlar."

Kapasite ve Kapasite Kullanım Oranı

Gelirler büyük oranda seyahat eden yolcu sayısından etkilenmektedir. Yolcu sayısı da filodaki uçak sayısından, uçakların kapasite kullanım oranından, hizmet verilen havalimanlarında kalkış ve iniş için uygun saat ve slot bulunmasından ve genel yerel ve global ekonomi ve rekabet şartlarından etkilenmektedir.

Kapasite

Aşağıdaki tabloda belirtilen dönemler için geçerli filo kapasitesi ve yaşına ilişkin bilgilere yer verilmektedir. Aksi belirtilmedikçe, aşağıdaki tabloda yer verilen kapasite ile ilişkili değerler AirBerlin Türkiye operasyonunu kapasitesini içermemektedir (1 Kasım 2011 (bu tarih dahil) tarihinden itibaren).

	2012	Değişim (%)	2011	Değişim (%)	2010
Dönem sonu uçak sayısı⁽¹⁾	40	2,6	39	21,9	32
Ortalama uçak sayısı	39,6	5,0	37,7	33,2	28,3
Filonun ortalama yaşı	3,7	(12,6)	4,2	(30,3)	6,1
Ortalama koltuk kapasitesi	185	4,2	178	5,7	168
ASK⁽²⁾, milyon					
Yurtdışı tarifeli⁽³⁾	9.471	14,3	8.285	19,2	6.951
Yurtiçi tarifeli	5.983	15,5	5.181	40,7	3.682
Tarifeli uçuş faaliyetleri, toplam	15.455	14,8	13.465	26,6	10.633
Charter uçuş faaliyetleri, toplam	974	(34,6)	1.490	0,7	1.480
Uçuş faaliyetleri, toplam	16.429	9,9	14.956	23,5	12.113
Koltuk⁽²⁾					
Yurtdışı tarifeli⁽³⁾	6.374.127	18,3	5.388.315	27,3	4.233.686
Yurtiçi tarifeli	10.393.266	16,7	8.906.833	40,3	6.346.232
Tarifeli uçuş faaliyetleri, toplam	16.767.393	17,3	14.295.148	35,1	10.579.918
Charter	589.918	(18,3)	722.398	9,6	659,377
Uçuş faaliyetleri, toplam	17.357.311	15,6	15.017.546	33,6	11.239.295

(1)31 Aralık 2012 tarihinden sonra, bir adet Boeing 737-800NG uçak teslim alınmış, operasyonel kiralama modeli ile temin edilen bir adet Boeing 737-800NG ve bir adet Boeing 737-400 kiracıya geri verilmiştir.

(2)Tanım için, bakınız "Kısaltma ve Tanımlar."

(3)Yurtdışı split charter uçuşlarına ilişkin rakamları içine almaktadır.

Büyüme stratejisi doğrultusunda, özellikle tarifeli uçuş kapasitesinin artırılmasına odaklanarak filodaki uçak sayısında kademeli olarak artışa gidilmiştir. ASK cinsinden toplam tarifeli uçuş kapasitesi 2010 ve 2012 yılları arasında %45,3 artmıştır. 2005 yılının başından bu yana Boeing firmasına 40 yeni 737-800NG uçağı için kesin sipariş verilmiş olup, İzahname tarihi itibarıyla bunların 35 tanesi teslim alınmıştır. Kısa vadede kapasite ihtiyacını karşılamak için Şirket, bağlı ortaklığı İzAir'in yeni teslim alacağı iki Boeing 737-800NG uçağını daha wet lease yoluyla kullanmayı planlamaktadır. 2012 Temmuz ayında Airbus firmasına 2015 veya 2016'dan itibaren (motor seçimine bağlı olarak) 2022'ye kadar teslim edilmek üzere 57 tane A320neo, 18 tane A321neo ve 25 tanesi opsiyonlu toplam 100 yeni uçak siparişi verilmiştir. Şirket ASK değerini önümüzdeki 3 yıl içinde %12 ve %16 arasında artırmayı hedeflemektedir.

Şirket sürekli olarak uçak ihtiyacını ve pazar şartlarını değerlendirmektedir. Mevcut filo planında, Airbus uçak siparişi teslimlerinin 2015'te başlayacağını varsayarak, Aralık 31, 2013, 2014 ve 2015 itibarıyla uçak sayısının sırasıyla 44, 47 ve 52'ye ulaşması beklenmektedir (bu filo büyüklüğü bu tarihlerde wet lease yoluyla işletilmesi planlanan

İzAir'e ait 5 tane Boeing 737-800NG uçağını içermektedir). 2013, 2014 ve 2015 yıllarında ortalama uçak sayısının sırasıyla 43, 46 ve 52 olması beklenmektedir. Ayrıca bkz. 3.20. "Uçak Alımları".

Pegasus'un filo planlama stratejisi sahip olunan uçaklar ve operasyonel kiralama modeli ile temin edilen uçaklardan oluşan genç filosunu korumayı kapsamaktadır. Vergi avantajı, operasyonel esneklik (uçacı satabilme olanağı) ve bakım açısından uçak sahipliğinin getirdiği avantajlardan yararlanmak adına, Pegasus'a ait uçakların sayısı dikkatli bir şekilde yönetilerek artırılmış ancak finansal esneklik sağlaması, risk yönetimi göz önünde bulundurularak ve filo büyüme programına esneklik kazandırması bakımından operasyonel kiralama modeli de kullanılmaya devam edilmiştir. Bu planların gerçekleştirilmesi için uçak pazarı dinamikleri, yeni bir uçağın maliyeti, finansmana ulaşılabilirlik, faaliyet giderleri gibi bazı şartlar göz önünde bulundurulmaktadır.

İşbu izahname tarihi itibarıyla filodaki 42 uçak arasında 27 adeti (26 tanesi finansal kiralama modeli ile temin edilmiş) Şirket'in olup, 12 adeti 6 farklı kiralama şirketi ile yapılan anlaşmalarla operasyonel kiralama modeli ile temin edilmiştir. Ayrıca İzAir'e ait wetlease yöntemiyle kiralanmış 3 adet Boeing 737-800NG Şirket tarafından kullanılmaktadır. Bu 12 uçağın dokuzu Satın Alma Hakkı Devri modeliyle finanse edilmiştir. Satın Alma Hakkı Devri modeli maliyetleri Ex-Im destekli kredi maliyeti ve ECA destekli tahmin edilen kredi maliyetlerinden biraz daha yüksek olmasına rağmen, Satın Alma Hakkı Devri modelinin Şirket'e bazı avantajlar getirdiğine inanılmaktadır. Bu avantajlar arasında bilanço yapısını yönetmedeki esneklik ve uçak sahipliği ile gelen artık değer riskini hafifletmesi sayılabilir. Geri kalan 5 tane Boeing 737-800NG uçağının 2013 ve 2015 yılları arasında Satın Alma Hakkı Devri modeli ile teslim alınması beklenmektedir. Şirket, gelecekteki Airbus filosuna ilişkin olarak, uçak sahipliği veya operasyonel kiralama modelinin kullanılması konusunda henüz bir karar verilmemiş olmasına karşın filoyu aktif olarak yönetmeye devam etmeyi, sahip olunan ve kiralanmış uçaklardan oluşan dengeli bir portföy oluşturmayı hedeflemektedir. Pegasus, aynı zamanda sahip olunan ve kiralanmış uçaklardan oluşan dengeli bir portföyün, filo büyüklüğünü operasyonel ihtiyaçlara göre düzenleme imkanı verdiğinden (uçak ekleme/çıkarmanın daha etkin bir şekilde yapılabilmesinden) ek operasyonel esneklik sağladığına inanılmaktadır.

Pegasus, uçaklarını kapasiteyi daha iyi yönetmek için ihtiyaca göre wet lease anlaşmalarıyla kısa süreliğine üçüncü şahıslara da kiralamaktadır. Wet lease anlaşması kısa süreli uçak kiralama sözleşmesi olup, kiraya veren taraf sigorta yaptırılması ve bakım hizmeti verilmesinin yanı sıra kokpit mürettebatı ve kabin mürettebatı hizmetlerinin verilmesi de dahil olmak üzere belli operasyonel sorumlulukları üstlenir (ACMI).

Kapasite Kullanım Oranı

Kapasite kullanım oranı, günde uçulan ortalama blok saat şeklinde ölçülmektedir. Aşağıdaki tabloda tüm uçuş faaliyetlerini içine alacak biçimde belirtilen dönemler için filonun kapasite kullanım oranlarına ilişkin bilgilere yer verilmektedir. Aksi belirtilmedikçe, tabloda yer verilen kapasite kullanım değerleri AirBerlin Türkiye operasyonunu içermemektedir (1 Kasım 2011 tarihinden itibaren).

	2012	Değişim (%)	2011	Değişim (%)	2010
Blok saat	159.340	6,7	149.354	22,8	121.650
Yolcu sayısı					
Yurtdışı tarifeli⁽¹⁾	4.789.992	21,3	3.949.363	29,4	3.051.177
Yurtiçi tarifeli	8.298.064	22,7	6.764.552	36,4	4.960.693
Tarifeli uçuş faaliyetleri, toplam	13.088.056	22,2	10.713.915	33,7	8.011.870
Charter	490.128	(21,1)	621.365	10,6	561.925
Uçuş faaliyetleri, toplam⁽²⁾	13.578.184	19,8	11.335.280	32,2	8.573.795
Yolcu doluluk oranı (%)					
Yurtdışı tarifeli⁽¹⁾⁽²⁾	75,1	1,9	73,2	1,2	72,0
Yurtiçi tarifeli	79,8	3,9	75,9	(2,3)	78,2
Tarifeli uçuş faaliyetleri, toplam	78,1	3,1	74,9	(0,8)	75,7
Charter	83,1	(2,9)	86,0	0,8	85,2
Uçuş faaliyetleri, toplam	78,2	2,7	75,5	(0,8)	76,3

(1) Yurtdışı split charter uçuşları yolcu sayısını içermektedir.

(2) Yurtdışı tarifeli uçuşlara dahil edilen split charter doluluk oranı, fatura kesilen yolcu sayısının koltuk sayısına bölünmesiyle hesaplanır.

Pegasus, bir yandan filosunu büyütürken, diğer yandan da genç filosunu kullanarak ortalama blok saat değerlerini artırmayı amaçlamaktadır. 2012 yılında uçaklar yaklaşık olarak günde ortalama 11,7 blok saat ile çalışmış olup, bu değer 2011 ve 2010 yıllarında sırasıyla 11,8 ve 12,0 blok saat olmuştur. 2011 ve 2012 yıllarındaki günlük blok saat değerleri RASK rakamını yükseltmek için günlük konma sayısını artırmaya odaklanma doğrultusunda ASL’de yaşanan düşüşlerden etkilenmiştir. Ayrıca, 2012 yılında kış sezonunda uçakların hiçbiri için wet lease anlaşması yapılmamış ve bu yüzden o dönemde çalışan uçakların günlük blok saati daha düşük gerçekleşmiştir. Diğer yandan, günlük konma sayısı 2010 yılında 6,6 iken 2011 yılında 6,5 ve 2012 yılında da 6,9’a yükselmiştir. Kısa vadede, kapasite kullanım oranlarının 2012 yılı ile benzer gerçekleşeceği öngörülmektedir. Şirket’in hedefi, atılabilecek diğer adımların yanı sıra, gerekli trafik haklarının alınması kaydıyla, Türkiye’nin doğu, güney ve kuzeyinde kalan bölgeler dahil gece uçulabilen destinasyon sayısını artırarak ortalama uçak kullanımını yükseltmektir.

Tarifeli uçuş faaliyetlerinde genel doluluk oranı 2010 yılında %75,7 iken, 2011 yılında %74,9 ve 2012 yılında da %78,1 olmuştur. 2010 ve 2011 yıllarında doluluk oranları üzerinde, o dönemde gerçekleşen filo büyümesi etki etmiştir. Filodaki ortalama uçak sayısı 2009 yılında 21,1 iken 2010 yılında 28,3’e yükselmiş, 2011 yılında 37,7 ve 2012 yılında daha küçük bir artışla 39,6 uçağa çıkmıştır. 2012 yılında doluluk oranlarındaki artış tarifeli yurtdışı ve yurtiçi uçuşlardan kaynaklanmıştır. Tarifeli uçuşlardaki bu artışta, 2012 Mart’ında hayata geçirilen ve doluluk oranları üzerinde olumlu etki gösteren yeni gelir yönetim sisteminin, zamanında kalkış performansındaki gelişimin, Sabiha Gökçen Havaalanı’nın İstanbul’un Anadolu yakasında yaşayan insanlar arasında giderek daha fazla tercih edilmesinin ve Sabiha Gökçen Havaalanı çıkışlı hatlar başta olmak üzere yeni hatların uçuş ağına eklenmesinin etkisi vardır. Şirket, doluluk oranlarının kısa vadede yükseleceğini öngörmekte ve kısa/orta vadede %80 doluluk oranının üzerine çıkmayı beklemektedir. 2013’ün ilk iki ayında %77,7 olarak gerçekleşen doluluk oranları, 2012’nin aynı dönemine %74,4 olmuştur.

Yan Gelirler

Yan Gelirler 2012’de PGS operasyonel gelirlerinin %12,8’ini, 2011’de %9,9’unu ve 2010’da %9,6’sını oluşturmuştur. Şirket, son üç yılda yan gelirlerini yükseltmesine rağmen, yolcu başına yan geliri hala rakibi olan Avrupa’daki birçok düşük maliyetli taşıyıcıdan daha düşük seviyededir. Bu nedenle yan gelirlerde hala önemli bir büyüme potansiyeli olduğuna inanılmaktadır. Şirket yan gelirlerini artırırken, yolcu başına yan geliri ve toplam gelirlerdeki yan gelirlerin payını artırmayı hedeflemektedir.

Geçtiğimiz bir kaç yıl içinde Pegasus, düşük maliyetli taşıyıcı modelini destekleyen yan gelirler sağlayan önceden satın alınabilen fazla bagaj hakkı, “bilet fiyatı sabitleme” (bir ücret karşılığında rezervasyondan belirli bir süre önce belirli bir fiyat üzerinden rezervasyon yaptırabilme imkanı), SMS hizmetleri, uçak içi ikram ve gümrüksüz alışveriş hizmetleri gibi yeni yan hizmetleri uygulamaya sokmuştur. Bunun yanında Şirket, yan ücret gelirlerini desteklemek üzere check-in ücretleri gibi yeni ücretleri uygulamaya almış ve ücretlendirme yapısını geliştirmiştir. Araç kiralama hizmetleri, seyahat sigortası ve otel rezervasyonları gibi seyahatle ilgili ürünlerin online hizmet sunumuna entegre edilmesinin de, yan gelirler açısından ilerleyen dönemlerde ulaşılması hedeflenen büyümeye katkıda bulunacağı tahmin edilmektedir.

Ayrıca, internet sitesi aracılığı ile yapılan doğrudan satışlara, bu yolla sunulan hizmetlerden elde edilen ücretlerin tamamının Şirket tarafından tahsil edilmesi dolayısıyla, önem verilmeye devam edilmesi ancak aynı zamanda yurtdışı satışları artırmak için GDS üzerinden yapılan satışların da, bu yöntemin acenteler aracılığı ile yapılan elektronik bilet satışına ve seyahat organizasyonları ile bir arayüz oluşturmasına imkan tanınması sebebi ile, geliştirilmesi planlanmaktadır. Ayrıca, ortalama blok saatteki ve özellikle doluluk oranında beklenen gelişimin yükselen yolcu hacmi ve ek bagaj servisleri, koltuk seçme ücreti ve uçak içi yiyecek içecek satışı ile yan gelirlere katkı yapması beklenmektedir.

Maliyetleri Etkileyen Faktörler

Yakıt Fiyatlarındaki Değişmeler

Yakıt en büyük operasyonel gider olup, 31 Aralık 2010, 2011 ve 2012 tarihlerinde sona eren mali dönemlerde sırasıyla 337,9 milyon TL, 610,6 milyon TL, 702,4 milyon TL yani PGS Operasyonel Hizmet Giderleri’nin sırasıyla %38,9’u, %45,1’i ve %48,0’i olarak gerçekleşmiştir. Yakıt maliyetleri dalgalanmalara tabi olup, talepteki artışlar, arzdaki ani bozulmalar ve küresel arza ilişkin diğer kaygılar gibi ne kontrol edebilen ne de doğru bir biçimde öngörebilen küresel ekonomik ve siyasal durumlardan ve ayrıca piyasadaki spekülasyonlardan etkilenmektedir. Yakıt fiyatları, 2009 yılında önemli ölçüde düştükten sonra, 2010, 2011 ve 2012 yıllarında artış göstermiştir. Bu artışlar yakıt alımları için Şirket’in ödediği ton başına ortalama fiyatın seyrinden (finansal riskten korunma işlemlerinden doğan kar/zarar dahil) takip edilebilmektedir. Ton başına ortalama yakıt fiyatı 2010 yılında 1.203 TL, 2011 yılında 1.833 TL ve 2012 yılında 1.949 TL olarak gerçekleşmiştir. Yakıt fiyatlarındaki değişimlerin maliyetler üzerinde önemli bir etkisi olmuş ve bu da karşılığında faaliyet sonuçlarını etkilemiştir. Yakıt gideri ABD doları cinsinden olduğundan ABD doları kurundaki dalgalanmalar da yakıt giderini etkilemektedir. Yakıt fiyatlarındaki değişimlerin maliyetler üzerindeki önemli etkisi operasyonel performansa da yansımaktadır.

Şirket, artış eğilimindeki yakıt fiyatlarına karşı riskini azaltmak için, Ağustos 2011’de yakıt fiyatına yönelik finansal riskten korunma programını devreye sokmuştur. Finansal riskten korunma işlemlerine ek olarak, rekabet yönünden dezavantaj oluşturmayacağına kanaat getirilen durumlarda yakıt harcı uygulayarak yakıt fiyatındaki artışların etkisi bir ölçüde hafifletilmeye çalışılmaktadır. Ayrıca, tur operatörleriyle yapılan sözleşmelerde charter ücretlerinin yakıt fiyatlarındaki dalgalanmalara göre ayarlanmasına imkan veren bir madde konulmaktadır.

Şirket, filonun yakıt verimliliği üzerine de odaklanmıştır. Filodaki yeni Boeing 737-800NG uçağının blok saat ve koltuk başına yakıt maliyetlerini bulunduğu seviyede tutmaya katkı yapacağı ve yeni Airbus A320neo ve A321neo uçaklarının da teslim alındıktan sonra bu maliyetleri daha da düşüreceğine inanılmaktadır. Pegasus, uçak ağırlığını azaltarak, motorları optimum güçte çalıştırarak ve tek motorlu taksi gibi filonun yakıt verimliliğini daha iyiye götürme yönünde geliştirmelerde de bulunmuş ve yakıt stratejisinin bir parçası olarak bu uygulamaları hayata geçirmeye devam etmeyi hedeflemektedir. Filonun yakıt sarfiyatı (blok saat başına yolcu ve yüküne (payload) göre düzeltilmiş ve 2010 yılına endeksli yük) 2010 yılında 2.318 kg olup, bu rakam 2012 yılında %5,3’lük bir düşüşle 2.196 kg olarak gerçekleşmiştir. Şirket, aynı zamanda yakıt maliyetini daha iyi yönetmek için yeni yol arayışına ara vermeden devam etmektedir. Bunların arasında tankering (yakıtın taşınması) uygulamasını daha verimli kılmak da yer almakta ve yakıt planlama sisteminin tankering (yakıtın taşınması) uygulamasının getirebileceği tasarrufları gerçekleştirme yönünde güçlü bir platform sağladığı düşünülmektedir. Şirket, yakıt fiyatlarındaki değişimlere ve yakıt erişimine dair risklere maruzdur. Yakıt fiyatlarındaki artış Şirket’in finansal durumu ve operasyonel performansı üzerinde önemli bir negatif etkiye sebep olabilir.

Sabit Maliyetlerin Yüksekliği

Havayolu işletmeciliği, uçakların finansmanı ve kira bedeli maliyetlerinin yanı sıra kokpit mürettebatı ile ilgili giderler başta olmak üzere operasyonel giderlerin büyük kısmının sabit olduğu ve doluluk oranları, taşınan yolcu sayısı, uçuş sayısı veya uçak kapasite kullanıma göre oransal olarak değişme göstermediği bir iş koludur. Bu bakımdan, doluluk oranında veya yolcu başına gelirlerdeki değişim, faaliyet sonuçları üzerinde önemli bir etki gösterebilmektedir.

Aşağıdaki tabloda belirtilen dönemlerde ASK başına sabit maliyetlere yer verilmektedir. Tabloda yer verilen rakamlar 1 Kasım 2011 (bu tarih dahil) tarihinden itibaren AirBerlin Türkiye operasyonunu ASK başına sabit maliyet değerini içine almamaktadır.

	2012	2011	2010
	(kuruş)		
Personel giderleri	1,20	1,08	1,00
Operasyonel kiralama giderleri	0,52	0,75	0,65
Amortisman ve tükenme payı giderleri	0,64	0,51	0,33
Reklam giderleri	0,22	0,23	0,17
Diğer sabit maliyetler⁽¹⁾	0,17	0,17	0,16
ASK başına sabit maliyetler toplamı	2,74	2,74	2,31

(1) Diğer sabit maliyetler, diğer kalemlerin yanı sıra, kira bedeli, danışmanlık, BT ve seyahat giderlerini de içermektedir.

Aynı şekilde, faaliyet sonuçları uçak kapasite kullanım oranlarındaki küçük değişimlerden ciddi ölçüde etkilenebilmektedir. Sabit maliyetlerin yüksekliği havayolu sektöründe yaygın

dönemsellik olgusunu öne çıkarmaktadır. Şirket, maliyet yapısını iyileştirme yönündeki çabalarını devam ettirmekle birlikte, sabit maliyetlerin yüksekliği finansal durumu ve faaliyet sonuçları üzerinde olumsuz bir etki gösterebilir.

En düşük ve esnek maliyet yapısını korumak için, gerektiğinde üçüncü taraflardan taşeron hizmet almak suretiyle maliyetleri direkt olarak düşürme hedeflenmektedir. Örneğin, maliyetleri daha iyi yönetmek adına, Boeing 737-800NG'nin belirli önemli uçak parçaları için 2011 Ocak ayında Turkish Technic ile "power-by-hour" olarak da bilinen bir parça destek anlaşması imzalanmıştır. Şirket, bu sözleşmeyi imzalayarak, 2020 yılının sonuna kadar önemli parçalar için sabit bir bakım maliyeti sağlamıştır. Uygulamanın, anlaşmanın süresi boyunca bu parçaların şirket bünyesinde bakımının yapılmasına göre daha tasarruflu olacağı düşünülmektedir. İşbu İzahname'nin düzenlendiği tarih itibarıyla, Airbus'dan sipariş edilmiş olan yeni Airbus A320neo ve A321neo uçaklarının parça bakımına yönelik planlara son şekli verilmemiştir. Şirket'in faaliyetleri büyüdükçe hizmet sağlayıcılarla daha gelişmiş sözleşme yönetimi ve ölçek ekonomileri yoluyla iniş, yer hizmetleri ve ikram giderleri gibi diğer maliyetlerde ASK bazında tasarruf sağlanması beklenmektedir. Fonksiyonel para birimi Avro olduğundan ve satışların maliyeti ve giderlerin önemli bir dilimi ABD Doları ve Türk Lirası başta olmak üzere Avro-dışı para birimleri cinsinden gerçekleştiğinden, döviz kurlarında yaşanabilecek dalgalanma riskini ve bunun sabit maliyetler üzerinde doğuracağı etkiyi azaltmak için, Ağustos 2011'de açık döviz pozisyonuna ilişkin bir finansal riskten korunma programı devreye alınmıştır.

Uçak Amortisman ve Kiralama Giderleri

Amortisman ve uçak kiralama giderleri büyük ölçüde kullanımda olan uçak sayısı ve Şirket'in sahip olduğu uçaklar ile kiralanmış uçakların filodaki ağırlıklarına bağlıdır. Finansal kiralama modeli ile temin edilen uçaklar için, sahip olunan uçaklarda olduğu gibi kullanım ömrü üzerinden tükenme payı ayrılır. Bir uçak Şirket'e aitse veya finansal kiralama kapsamında kullanılıyorsa, uçağın değeri düştüğünde finansallar üzerinde bir etkisi olacaktır. Şirket, sahip olduğu uçakların değeri ve uçakların üs bakım giderleri için de amortisman ayırdığı gibi, uçakların satın alınmasıyla ilgili finansman maliyetlerini de üstlenmektedir. Eğer bir uçak operasyonel kiralama kapsamında temin edilmiş ise, uçağın değeri bilançoda muhasebeleştirilmemektedir. Ancak, kira ödemelerinden Şirket sorumludur.

Aşağıdaki tabloda belirtilen tarihler itibarıyla sahip olunan ve kiralama yoluyla temin edilen uçaklara yer verilmektedir. Tabloda yer verilen rakamlar 1 Kasım 2011 tarihinden (bu tarih dahil) itibaren AirBerlin Türkiye operasyonuna yer vermemektedir.

	2012	2011	2010
Sahip olunan uçaklar	1	1	1
Finansal kiralama konusu uçaklar	26	20	14
Operasyonel kiralama konusu uçaklar⁽¹⁾	13	18	17
TOPLAM	40	39	32

(1)31 Aralık 2012 tarihinden sonra operasyonel kiralama modeli ile temin edilen yeni bir Boeing 737-800NG uçağı teslim alınmış ve yine operasyonel kiralama modeli ile temin edilen bir adet Boeing 737-800NG ve bir adet Boeing 737-400 kiracıya geri verilmiştir.

Türkiye'de vergiye tabi gelirin oluşumunda Vergi Usul Kanunu hükümlerinde öngörülen değerlendirme ilkelerine uyulmakta olup, bu ilkeler şirketlerin duran varlıkları için resmi olarak ilan edilmiş faydalı ömürleri üzerinden amortisman ayırmasına imkan vermektedir ve bu amortisman tutarları da her bir belli varlık için ya (i) normal amortisman formülüyle ya da (ii) azalan bakiyeler usulüyle amortisman yöntemiyle belirlenmektedir. 31 Aralık 2012 itibarıyla,

sahip olunan 40 uçak arasından 27 tanesi (finansal kiralama modeliyle kullanılmakta olan 26 uçak dahil) her biri için azalan bakiyeler usulüyle amortisman ayrılmış olup, bu yöntem de vergi yönünden bakıldığında ciddi bir net faaliyet zararı ortaya çıkarmıştır. Sonuç olarak, 2013 ve 2014 yıllarında kayda değer bir kurumlar gelir vergisi yükümlülüğünün doğmayacağı düşünülmektedir. 2015 yılında kurumlar gelir vergisi ödeneceği öngörülmektedir. Ancak Şirket'in büyümesi göz önüne alındığında, 2011 ve 2012'de alınan toplam 11 uçak için Hazine'den sağlanan teşviklerin 2015'ten itibaren kurumlar vergisi yükümlülüğünü düşürmesi beklenmektedir. Bu teşvikler uçakların operasyonlarından gelen vergiye tabi gelirler üzerinde bazı indirimler içermektedir.

International Accounting Standards Board ve Financial Accounting Standards Board tarafından oluşturulan ortak bir komite, kiralama anlaşmalarının muhasebeleştirilmesi ve raporlanmasına dair hem kiraya veren hem de kiralayan tarafı etkilemesi beklenen yeni bir düzenleme üzerinde çalışmaktadır. Taslak önergedeki maddelerden biri, operasyonel kiralama belli koşullar altında kiralayan tarafın bilançosunda gösterilmesini içermektedir. Pegasus, bu çalışma tamamlandığında operasyonlar üzerinde önemli bir etki yaratmasını beklememekle beraber yeni düzenlemenin finansal durumunu negatif etkilemeyeceğine dair garanti vermemektedir.

Yatırım Harcamaları

(Bkz. 3.4.20 "Uçak Alımları" ve "Uçak Fiyatlandırması")

Boeing ve Airbus'a verilen satın alma siparişleri liste fiyatları üzerinden gizli fiyat ve ödeme ile ayrıca eskalasyon ayarlama maddelerinden hareketle ayarlama yapılması imkanı sağlayan (Airbus uçakları için bir üst limit bulunmaktadır) şartlara konu olup, bu yüzden siparişi verilen uçaklar için ödenecek fiili satın alma bedeli liste fiyatlarından farklı ve genel olarak da daha düşük olacaktır. Teslim tarihinde gerçekleşmesi beklenen liste fiyatları üzerinden, 5 tane kesin Boeing 737-800NG siparişi ve 75 tane kesin, 25 tane opsiyonlu (tamamının alındığı varsayılarak) Airbus Siparişi için yapılacak toplam yatırımın yaklaşık 12,5 milyar ABD dolara (fiyat ve ödeme koşulları hariç tutulmakla birlikte tahmini fiyat artışı ve uçak konfigürasyonundan kaynaklanan uyarlamalar göz önüne alınan tahmini fiyatlarla) ulaşması beklenmektedir. İşbu izahname tarihi itibarıyla 5 tane Boeing 737-800NG kesin siparişinde 1 tane uçak 2013'te, 2 tane 2014'te ve kalan 2 tane 2015'te teslim alınması beklenmektedir. Bu uçaklar Satın Alma Hakkı Devri modeliyle finanse edilmesi planlanmaktadır. Airbus firmasına verilen 57 tane A320neo, 18 tane A321neo kesin uçak siparişinin 2015 veya 2016'dan itibaren (motor seçimine bağlı olarak) ve 2022'ye kadar teslim alınması beklenmektedir.

Faiz Oranındaki Dalgalanmalar

Finansal giderler ağırlıkla uçak finansmanı ile ilgili faiz giderlerinden oluşmaktadır. Faiz giderleri genel olarak yapılan uçak finansman anlaşmaları kapsamında üstlenilen yükümlülükler doğrultusunda değişme gösterir. Şirket ağırlıkla değişken oranlı krediler kullanmakta olup, borçların önemli bir dilimi Libor ve Euribor'a bağlıdır. Bu bakımdan faiz giderleri faiz oranlarındaki değişmeye tabi olup, bu değişmeler hali hazırdaki değişken oranlı borçların yanı sıra ileride kullanılacak finansman kaynaklarının maliyetini etkileyebilmektedir. 31 Aralık 2012 itibarıyla, Şirket'in finansal borçlarının %96,4'ü değişken faiz oranlarına bağlanmıştır.

Döviz Kurundaki Dalgalanmalar ve Kur Farkları

Yabancı Para İşlemlerinden Kaynaklanan Gelirler ve Giderler

Şirket'in fonksiyonel para birimi Avro iken, mali tablolar Türk Lirası cinsinden düzenlenmektedir. Satışların maliyeti ve giderlerin büyük bir kısmı başta ABD Doları ve Türk Lirası olmak üzere Avro-dışı para birimleriyle olup, elde edilen gelirin önemli bir kısmı Avro ve Türk lirası cinsinden oluşmaktadır. Sonuç olarak, ulaşılan faaliyet sonuçları Avro-dışı para birimlerinde, özellikle ABD Doları ve Türk Lirası, yaşanan dalgalanmalardan etkilenmiş olup, bundan sonra da etkilenmeye devam edecektir. Yabancı para işlemlerinden kaynaklanan gelirler ve giderler gelir tablosundaki "Kambiyo Kar/Zarar" hesabı altında izlenmektedir.

2010, 2011 ve 2012 yıllarında, faaliyet giderlerinin (satışların maliyeti, satış ve pazarlama giderleri ve genel yönetim giderleri) sırasıyla yaklaşık %61, %78 ve %72'si ve gelirlerin sırasıyla yaklaşık %48, %53 ve %59'si Avro-dışı para birimlerinden oluşmuştur. Uçak ve ilgili parçalarına ve yakıtı yönelik ödeme yükümlülükleri gibi çeşitli faaliyet giderleri ve uçak bakım giderlerinin önemli bir bölümü ve operasyonel kiralama kapsamındaki ödemelerin tamamı ABD Doları cinsinden oluşmaktadır. ABD Doları cinsinden oluşan gelir 2012 yılında toplam gelirin %9'unu oluşturmakta olup, bu oran ABD doları cinsinden maliyetlerin küçük bir dilimi için doğal bir finansal koruma işlevi görmektedir. ABD Dolarının Avro karşısında değer kaybetmesinin Şirketin faaliyetleri üzerinde olumlu bir etkisi var iken, değer kazanmasının ABD Doları cinsinden olan giderler bu para cinsinden elde edilen gelire göre daha yüksek olduğundan olumsuz etkisi vardır. ABD dolarının değeri 2010 ve 2012 yıllarında Avro karşısında artarken, 2011 yılında düşmüştür.

Aşağıdaki tabloda belirtilen dönemlerde gerçekleşen kambiyo karları ve zararlarına yer verilmektedir.

	2012	2011	2010
Kambiyo karları / (zararları) ('000 TL)	(14.037)	12.633	4.600

Döviz kurlarındaki dalgalanmaların doğurduğu riskleri ve bunların maliyetler üzerindeki etkisini azaltmak için, 2011 (Ağustos) yılında kurlara ilişkin finansal risklerden korunma programı devreye alınmıştır. O tarihten bu yana Pegasus, her yıl ABD doları ihtiyacının %100'e ulaşabilecek bölümünü; Avro, TL, İngiliz sterlini ve İsviçre frankı fazlası karşılığında hedge etmeyi hedeflemektedir. Şirket, 2012'de ABD Doları kısa pozisyonunun %94,8'ini hedge etmiştir.

Yabancı Para Çevrim Farkları

UFRS Mali Tabloları için öngörülen amaçlar bakımından, Şirket Türk Lirası'nı raporlama para birimi olarak seçmiştir. Avro'nun (fonksiyonel para birimi) Türk Lirası'na (raporlama para birimi) çevrilmesinden kaynaklanan yabancı para çevrim karları / (zararları) özkaynaklar başlığı altında yabancı para çevrim farkları karşılığı olarak gösterilmekte olup, bunun gelir tablosuna bir etkisi bulunmamaktadır.

- Ortaklığın faaliyetlerini doğrudan veya dolaylı olarak önemli derecede etkilemiş veya etkileyebilecek kamusal, ekonomik, mali veya parasal politikalar hakkında bilgi:

Yerel ve Küresel Ekonomik Şartlar ve Rekabet Şartları

Havayolu şirketlerinin faaliyetleri havayolu taşımacılığına olan talep üzerinde önemli ölçüde etki edebilecek ekonomik ve jeopolitik şartlara karşı duyarlıdır. Havayolu taşımacılığı hizmetlerine olan güçlü talep; küresel ve yerel ekonomilerin gücü, düşük işsizlik seviyesi, yüksek tüketici güveni seviyesi ve tüketici kredileri ve ticari kredilere ulaşılabilirlik seviyeleri de dâhil olmak üzere, büyük ölçüde genel ekonomik şartlardaki olumlu gidişata bağlıdır. Turistik amaçlı seyahat eden yolcular için, havayolu taşımacılığı çoğu zaman ekonominin sıkıntılı dönemlerinde harcama listelerinden çıkarabilecekleri, keyfe bağlı bir satın alma kararıdır. Ayrıca, ekonomik şartların iyi olmadığı dönemlerde, maliyetlerden tasarruf etme önlemleri çerçevesinde veya seyahat gerektiren ticari faaliyetlerde azalma yaşanması sonucu işletmeler çoğunlukla iş seyahatlerini azaltırlar. Türkiye veya Avrupa veya Asya'da ekonomik büyümenin ters bir dönüş yaşaması veya dünyanın çeşitli bölgelerinde jeopolitik istikrarsızlığın boy göstermesi, Türkiye ve Avrupa'da ve Şirket'in diğer pazarlarında havayolu seyahatlerine olan talebin azalması şeklinde etki edecek olup, böyle bir durumda faaliyet sonuçlarını da etkileyecektir. Ancak, ekonomik şartların iyi olmadığı dönemlerde yolcuların daha ekonomik seyahat seçeneklerine yöneldiğine inanılmakta ve bu durum da düşük maliyetli taşıyıcıların daha çok tercih edilmesini sağlayabilir.

Rekabet

Şirket rekabetin son derece yüksek olduğu bir pazarda faaliyet göstermekte olup, yolculara hizmet veren bir dizi havayolu şirketiyle yoğun bir rekabet içinde bulunmaktadır. Rakipler bilet ücreti eşleştirme (fare-matching) veya fiyat indirimini yapma gibi yollara başvurarak pazar paylarını korumak veya artırmak isteyebilirler. Şirket rakip firmaların fiyat indirme uygulamalarına karşı zayıf kalabilir, zira Pegasus genel olarak rekabetçi fiyatlandırma yoluyla yolcu trafiği seviyelerini korumak veya büyötmek için rakip firmaların bilet fiyatlarına bir karşılık vermek durumunda kalmaktadır. Eğer rakip firmalar pazar paylarını artırmak amacıyla fiyat kırma yoluna gider veya verdikleri hizmetlerde başka değişiklikler yaparlar ve Şirket de pazar payını korumak için buna etkin bir biçimde karşılık veremezse, yolcu gelirleri düşebilir ve bu da Şirket'in faaliyet sonuçları üzerinde önemli derecede olumsuz etki gösterebilecektir.

Mevsimsel Dalgalanmalar

Şirket'in faaliyet sonuçları yıl içinde bir çeyrek dönemden diğerine farklılık gösterir. Yurtdışı yolcu hacmi tatil sezonlarında yükselerek yurtiçi yolcu hacmine göre daha fazla mevsimsellik göstermektedir. Tarihsel olarak bakıldığında, Şirket gelirlerinin büyük bir kısmını, talebin daha yüksek olduğu Nisan ve Ekim arası yaz sezonunda elde ederken, sabit maliyetlerin büyük bir kısmı yılın bütününde daha dengeli bir dağılım göstermektedir. Sonuç olarak Şirket, Kasım ve Mart arası dönemi içine alan kış sezonunda daha düşük gelir ve nakit akımı yaratmakta olduğundan, mali döneminin birinci ve dördüncü çeyrek dönemlerinde daha zayıf faaliyet sonucu gerçekleşmektedir. Talebin mevsimselliği ve sabit maliyetlerin yüksek oranı da hesaba katıldığında, faaliyet sonuçları yıl içinde bir çeyrek dönemden diğerine hep farklılık göstermiş olup, bundan sonraki dönemde de göstermeye devam etmesi beklenmektedir. Son 8 yılda, kış sezonunda herhangi bir uçak bakım hariç atıl bırakılmamıştır.

10.3.Ortaklığın işletme sermayesinin yeterli olup olmadığı ve yeterli değilse gerekli ek işletme sermayesinin nasıl temin edileceği hakkında bilgi:

Şirket işletme sermayesi ihtiyaçlarını faaliyetlerden elde ettiği nakit ile yurtiçi ve uluslararası bankalar nezdindeki kısa-vadeli kredi limitlerinden birlikte yararlanarak finanse etmektedir. İşletme sermayesini yönetme yaklaşımının bir parçası olarak Şirket, yıllık bütçe temel alınarak oluşturulan aylık nakit projeksiyonları kullanmaktadır. Ayrıca, ayrıntılı gelir ve gider projeksiyonlarını kullanarak, projeksiyonlarını bir sonraki ay için güncellemektedir.

Şirket, mevcut kredi limitleri ve elindeki nakit kaynaklarını göz önünde bulundurarak, mevcut işletme sermayesinin bu İzahname'nin düzenlendiği tarihi müteakip en az 12 ay içinde ortaya çıkacak ihtiyaçları için yeterli olduğunu düşünmektedir.

10.4.Ortaklığın son durum itibarıyla finansman yapısı ve borçluluk (garantili - garantisiz, teminatl - teminatsız ayrımı yapılmış ve dolaylı ve şarta bağlı yükümlülükler dahil) durumu hakkında bilgi:

Finansal Yapı ve Borçluluk Durumu (TL)	28.02.2013
	Toplam Tutar
Kısa Dönem Borçlar	
Teminatl	136.310.984
Teminatsız	54.561.082
Uzun Dönem Borçlar (uzun vadeli borçların kısa vadeye isabet eden kısımları hariç)	
Teminatl	1.225.380.748
Teminatsız	-
	-
Sermaye	
Ödenmiş Sermaye	75.000.000
Yasal Yedekler	-
Diğer Yedekler	-
Azınlık Payları	-
TOPLAM	
Net Borç Pozisyonu	Toplam Tutar
A. Nakit	165.699.683
B. Nakit Benzerleri	-
C. Al-Sat Amaçlı Finansal Varlıklar	-
D. Uçak alım avansları'nın %50'si (teslim öncesi ödemeler)	48.152.438
E. Likidite (A+B+C+D)	213.852.121

F.Kısa Vadeli Finansal Alacaklar	-
G. Kısa Vadeli Banka Kredileri	54.561.082
H. Uzun Vadeli Kredilerin Kısa Vadeye İsbet Eden Tutarı	-
I. Diğer Finansal Borçlar	136.310.984
J. Kısa Vadeli Finansal Borçlar (G+H+I)	190.872.066
K. Kısa Vade Net Finansal Borçluluk (J-F-E)	(22.980.055)
L. Uzun Dönem Banka Kredileri	
M. Tahviller	-
N. Diğer Uzun Dönem Borçlar	1.225.380.748
O. Uzun Vade Finansal Borçluluk (L+M+N)	1.225.380.748
P. Net Finansal Borçluluk (K+O)	1.202.400.693

11. ORTAKLIĞIN FON KAYNAKLARI

11.1.Ortaklığın kısa ve uzun vadeli fon kaynakları hakkında bilgi:

Şirket tarihsel olarak faaliyetlerini banka kredileri, hissedarı olan Esas Holding'den sağlanan kredileri ve faaliyetlerden elde edilen nakit varlıkları kullanarak finanse etmiştir. Aşağıdaki tabloda 31 Aralık 2012, 2011 ve 2010 itibarıyla alınmış olan krediler ve yapılmış olan borçlanmalara yer verilmektedir.

	2012	2011	2010
	(TL)		
Kısa-vadeli borçlanmalar			
Krediler			
Teminatsız	50.722.463	189.002.830	152.183.020
Finansal kiralamalardan doğan yükümlülükler			
Teminatlı	135.232.251	103.033.355	57.999.800
Teminatsız	-	-	-
Kısa-vadeli borçlar toplamı	185.954.714	292.036.185	210.182.820
Uzun-vadeli borçlanmalar			
Krediler			
Teminatsız	-	-	11.307.245
Finansal kiralamalardan doğan yükümlülükler			
Teminatlı	1.240.919.331	1.030.040.742	621.239.241
Teminatsız	-	-	-
Uzun-vadeli borçlar toplamı	1.240.919.331	1.030.040.742	632.546.486
BORÇLAR TOPLAMI	1.426.874.045	1.322.076.927	842.729.306

Ex-Im Bank Finansmanı

31 Aralık 2012 itibarıyla, filoda bulunan 26 Boeing 737-800NG uçağı yapılandırılmış ihracat finansmanı sektöründe faal çeşitli mali kurumlardan alınan ve Ex-Im Bank kredi garantisiyle desteklenen kredilerle finanse edilmiştir. Bu 26 uçağın 6 tanesi ING Capital LLC'den Ex-Im Bank garantisiyle alınan kredilerle ve 20 tanesi de JP Morgan Chase Bank, N.A.'dan yine Ex-Im Bank garantisiyle alınan kredilerle finanse edilmiştir. 31 Aralık 2012 itibarıyla, Ex-Im Bank garantisiyle alınan kredilerin bakiyesi 1.376 milyon TL'dir. Ex-Im Bank garantili kredilere değişken Libor/Euribor'a bağlanmış oranlardan faiz işletilmekte olup, bu faiz ayda bir veya üç ayda bir esasıyla ödenmektedir. 31 Aralık 2012 itibarıyla Ex-Im Bank garantili kredilerde ortalama faiz oranı Libor/Euribor artı 22,96 baz puandır.

Ex-Im Bank garantisiyle kullanılan kredilerin her biri esas itibarıyla aynı yapıyı içermekte olup, bu tip uçak finansmanlarına ilişkin piyasa standardına uygun özellikleri ve yapıyı taşımaktadır. Toplam uçak alım bedelinin %85'ine kadar olan bir bölümü ile Risk Ücretlerinin toplamı alınacak uçaklar için Ex-Im Bank garantisi altındaki kredi tutarını oluşturur. Bir kredi kurumu belirtilen sayıda uçağın finansmanını sağlamak için Şirket ile bir taahhütname imzalar ve kredi alan olarak da SPV (bir sonraki paragrafta açıklanmaktadır) ile kredi sözleşmelerini düzenler. Kredi belgelerinde kredi alan olarak gözükecek SPV (özel amaçlı şirketler), Şirket'in vereceği talimat doğrultusunda hareket ederek, teslim tarihinde Boeing'den uçak alımını finanse etmek için Ex-Im Bank garantisi ile kredileri kullanır.

Boeing uçak alımlarının finansmanı için Ex-Im Bank garantili kredilerin kullanılmasının bir gereği olarak, belli kiralama anlaşmaları, teminat anlaşmaları ve bunların gerektirdiği sözleşmeler yapılmıştır. Bu anlaşma ve sözleşmeler uyarınca, Ex-Im Bank üzerinden sağlanan finansmanlar kapsamında teslim edilen uçaklar üzerindeki mülkiyet hakları bir dizi SPV'ye ait olup, bu kuruluşlarda Pegasus'un doğrudan bir ortaklık payı yoktur. Bu SPV'ler kredi anlaşmaları kapsamında kullanılan krediler için kayıtlarda kredi alan olarak gözükmekte olup, bu krediler dairesinde üstlenmiş oldukları yükümlülüklerin tamamı için bu SPV'leri tazmin etmeyi Pegasus kabul etmiştir ve bu bağlamda yükümlülüklerin tamamının yerine getirilmesinin garantisini de Esas Holding vermektedir. Hak sahipliği dolaylı olarak ilişkisiz bir fona ait olan SPV'lerdeki ortaklık payları da, Ex-Im Bank ve kredi veren kurum lehine bir teminat alacaklısına rehin edilmektedir. Ayrıca, finansal kiralama işlemlerinden doğan baz haklar kredi veren kurum lehine bir teminat alacaklısına verilmektedir. Uçakların her biri SPV'lerle yapılan finansal kiralama anlaşmaları uyarınca çalıştırılmakta olup, bu anlaşmaların mali şartları kredi anlaşmaları ile kullanılan kredilerin konuyla ilgili şartlarını aynen yansıtmaktadır. Genel olarak 12 yıllık sürenin bitiminde kiralama anlaşması sona erdiğinde, Şirket'in uçağı nominal bir bedelden satın alma hakkı vardır. Bu düzenlemeye göre Pegasus, UFRS kurallarında öngörülen muhasebe amaçları yönünden uçakların sahibi olarak görülmektedir.

Kredi anlaşmalarıyla kullanılan kredilerin her biri esas itibarıyla benzer şartlar içermekte olup, kredilerin kullanılma tarihine müteakip 12 yıllık bir vadeleri vardır ve Ex-Im Bank ve kredi veren kurumlar adına bir teminat alacaklısı lehine uçak üzerinde birinci derece öncelikli teminat hakkı ve Esas Holding tarafından kredinin süresi boyunca geçerli olmak üzere verilen bir garanti ile teminat altına alınmaktadır. Ayrıca, Ex-Im Bank desteğiyle kullanılan kredilerin her biri hem çapraz-temerrüt hem de çapraz-teminatlandırma hükümleri içermektedir. Bu hükümler belli bir uçak hasara uğradığında veya belli bir uçağı el konulduğunda veya belli şartlar altında uçağın satılması veya borcun ödenmesinden ve Ex-Im Bank garantisinin tamamlanmasından önce sair surette elden çıkarılması da dâhil olmak üzere bir uçağı etkileyen eşdeğer türde olaylar yaşandığında uçağı dair Ex-Im Bank garantili kredilerin zorunlu olarak erken geri ödenmesini de öngörmektedir (cezasız olarak ancak ilgili erken ödeme bedeli ödenmek suretiyle). Ayrıca, Esas Holding'in şirketin çıkarılmış sermayesinde çoğunluk payına sahip olma durumunun ortadan kalkması bu kredilerin muaccel hale gelmesi ve Amerikan Ex-Im Bankası destekli krediler kapsamında finansal kiralamaya konu edilen uçakların geri alınması (kayıbı) sonucunu doğurabilecektir. Bu garantili kredileri düzenleyen kredi belgelerinde ayrıca SPV'ler için üstlenecekleri yükümlülükler ve yürüttükleri işlerin niteliği yönünden kısıtlayıcı taahhütlere yer verildiği gibi, uçaklar üzerindeki haklar ve uçak ile bu SPV'lerin diğer varlıkları üzerinde başka rehin kurulmaması yönünde bir kısıtlama da yer almaktadır. Ayrıca Şirket'i de birleşme, konsolidasyon ve varlıklarının büyük bir bölümünün satılması konusunda kısıtlamalar altına sokan hükümlere yer verilmektedir. Şirket tarafından finansal kiralama anlaşmaları nezdinde ödenecek bedel, bütün şartlarda ilişkili borçlar nezdinde SPV'nin ödeyeceği ana para ve faiz ödemesine eşit olmalıdır. Ayrıca, finansal kiralama anlaşmaları ile ilgili Şirket'in ödeme yükümlülükleri şartsız ve kesindir.

Kredi anlaşmalarının ve Ex-Im Bank garantilerinin şartları bu finansmanlarla ilgili belli ücretleri Şirket'in ödemesini öngörmektedir. Bu ücretler arasında özellikle krediyi düzenleyen kurumlara ödenecek kredi düzenleme, yapılandırma veya taahhüt ücretleri ve garantinin kullanılmamış ve iptal edilmemiş dilimine dayalı olarak Ex-Im Bank'a ödenecek bir taahhüt ücreti de yer almaktadır. Ex-Im Bank'ın spesifik bir kesin taahhüt kapsamında garanti verdiği bir uçak söz konusu olduğu takdirde, Ex-Im Bank bir taahhüt ücreti almakta olup, bu ücret

garantili kredi için kullanılmamış olan meblağ üzerinden günlük bazda orantılandırılan yıllık bir oranı temel alacaktır. Taahhüt ücreti, Ex-Im Bank'ın bir işleme onay verme tarihini müteakip 60 gün sonra işlemeye başlayacaktır ve bunun için finansman sağlanmayacaktır. Ex-Im garantisinin başlamasını takiben Ex-Im Bank'a garantör olunan kredinin büyüklüğüne göre bir risk ödemesi yapılmaktadır.

Ex-Im Bank'ın garanti verdiği uçak finansmanı kredilerindeki politikası öncelikle bir ön taahhüt vermek ve arkasından finanse edilecek her bir uçağın teslim edilmesinden önce nihai olarak bağlayıcı bir kesin taahhüt vermektir. Ex-Im Bank'ın vereceği kesin taahhüt kredi anlaşması belgelerinde ve Ex-Im Bank garantisinde yer verilen belli koşullara tabidir. Bu koşullar arasında, belgelerin aranan şartlara uygun olarak düzenlenmesi ve daha önce ele alınan uçak kiralama anlaşması ve ilgili diğer anlaşmaların oluşturulup işler tutulmasının yanı sıra, uçak ve ilgili varlıklar üzerinde Ex-Im Bank ve kredi veren kurumlar lehinde aranan şartlara uygun teminat hakları kurulması, Ex-Im Bank'a uçak başına 1.000.000 ABD doları tutarında uygun bulacağı şartlarda düzenlenmiş bir teminat mektubu verilmesi, söz konusu uçağın Türkiye'de tescil ettirilmesi, yeterli sigorta yaptırılarak teminat altına alınması ve bu sigortaların Ex-Im Bank'ın uygun gördüğü şartlarda işler tutulması da yer almaktadır. Ex-Im Bank'ın ileride vereceği taahhütlerin de benzer koşullar içermesi beklenmektedir.

Şirket, Boeing ile yaptığı sözleşmeye göre satın almak zorunda olduğu kalan beş Boeing 737-800NG uçağının herhangi biri için Ex-Im Bank destekli finansman arayışına girmeyi düşünmemektedir. Kesin siparişi verilmiş olan 57 adet Airbus A320neo ve 18 adet Airbus A321neo ile beraber 25 adet opsiyonlu uçağın (opsiyonun tamamının kullanılması durumunda), diğer unsurların yanı sıra her bir uçağın teslim edilmesinden önce mali piyasalarda hüküm süren şartları da göz önünde bulundurarak, ECA'larca destekli krediler, ticari bankalarca verilen banka kredileri ve Satın Alma Hakkı Devri modeliyle operasyonel kiralamayı temel alan benzer finansman anlaşmaları yoluyla finanse edilmesi düşünülmektedir. Bu Airbus uçaklarının alımını finanse etmek için ek kredi bulma kabiliyeti ECA'ların ileride garanti vermesine, bankalardan yeni taahhütler alınmasına ve belgelerin aranan şartlara göre düzenlenmiş olması ve Airbus ile yapılan anlaşmalar nezdinde üstlenilen yükümlülüklerin tamamını yerine getirme zorunluluğu dahil sözleşmelerde yer verilen çeşitli şartların yerine getirilmesine tabidir. Bununla birlikte, Şirket'e böyle bir finansman sağlanmayabilir ve sağlanan finansmanların şartları mevcut kredi anlaşmalarında yer verilenler kadar avantajlı olmayabilir.

Kredi Limitleri

31 Aralık 2012 itibarıyla, çeşitli Türk bankaları ve yabancı bankalar nezdinde toplam tutarı 395 milyon TL'yi bulan kredi limiti bulunmakta olup, bu kapsamda 50,7 milyon TL kredi ve 143,3 milyon TL gayrinakdi kredi kullanılmıştır. 2012 yılında kısa-vadeli borçlanmalarda işletilen ağırlıklı ortalama etkin faiz oranı Avro cinsi borçlanmalarda %5,0 ve TL cinsi borçlanmalarda %0,0'dır. Kredi limiti açık kredi şeklinde olup, bunlar 12 ila 18 ay arası vadeyle kullanılabilir. Şirket, ek kısa-vadeli finansmana ihtiyaç duyduğu takdirde yeni kredi hadlerinden yararlanabileceğine inanmaktadır.

Hissedar Kredileri

Geçmişte, şirket Boeing'den satın aldığı bazı uçakların teslim-öncesi ödemelerini yapmak için Esas Holding'ten uzun-vadeli borç kullanmıştır. Teslim-öncesi ödemeler için alınan kredilerin vadeleri ilgili uçak teslim tarihleri doğrultusunda belirlenmiştir. 2010 yılında, Şirket'in esas

sermayesinin 17.075.000 TL'den 75.000.000 TL'ye çıkarılmasıyla bağlantılı olarak, Esas Holding'in 55.385.620 TL'lik sermaye taahhüdü, Pegasus'un Esas Holding'e olan borcuna sayılmıştır. Bu İzahname tarihi itibarıyla, Pegasus'un Esas Holding'e finansal borcu bulunmamaktadır.

Ex-Im Bank tarafından verilmiş garantilere dayanarak uluslararası finans kurumlarından sağlanan krediler dışında Şirket'in uzun-vadeli ticari kredisi bulunmamaktadır.

Net Finansal Borç

31 Aralık 2012 itibarıyla, 1.426,9 milyon TL'lik finansal borçtan, 210,2 milyon TL'lik nakit ve nakit benzerlerinin ve uçak alım avanslarının %50'si (teslim-öncesi ödemeler) olan 44,6 milyon TL'nin düşülmesi ile bulunan net finansal borç 1.172,1 milyon olarak gerçekleşmiştir. 31 Aralık 2012 itibarıyla, aktifleştirilmiş operasyonel kiralama yükümlülüklerini yansıtabilecek biçimde düzeltilmiş net borç 1.765,4 TL olarak gerçekleşmiştir. Aktifleştirilmiş operasyonel kiralama yükümlülüklerinin hesaplanması için, 31 Aralık 2012 tarihinde sona eren döneme ait 84,8 milyon TL'lik operasyonel kiralama giderleri, havayolu şirketlerinin aktifleştirilmiş operasyonel kiralaması yükümlülüklerini hesaplamak üzere kullandıkları standart bir aktifleştirme çarpanı olduğunu düşünülen yedi ile çarpılmıştır.

11.2.Nakit akımlarına ilişkin değerlendirme:

Aşağıdaki tabloda belirtilen dönemlerde gerçekleşen nakit akımları özetlenmektedir.

	2012	2011	2010
	(TL)		
Olağan faaliyetlerden sağlanan net nakit	462.447.667	47.467.049	126.622.093
Yatırım faaliyetlerinde kullanılan net nakit	10.545.034	33.610.221	(101.798.816)
Finansman faaliyetlerden sağlanan / (bunlarda kullanılan) net nakit	(282.391.827)	(110.812.375)	18.143.006
Nakit ve nakit benzerlerinde net (azalış) / artış	190.600.874	(29.735.105)	42.966.283
Dönembaşı nakit ve nakit benzerleri	19.549.364	49.284.469	6.318.186
Dönemsonu nakit ve nakit benzerleri	210.150.238	19.549.364	49.284.469

Olağan Faaliyetlerden Net Nakit Akımı

Olağan faaliyetlerden net nakit akımı 2011 yılında 47,5 TL milyon iken 2012 yılında 462,4 milyon TL'ye çıkmıştır. 2012 yılında olağan faaliyetlerden gelen nakit 339,4 milyon TL'lik operasyonlardan sağlanan işletme sermayesi öncesi nakit ve işletme sermayesinde 124,3 milyon TL'lik olumlu değişimin sonucudur. İşletme sermayesindeki değişimin ana nedenleri büyük oranda satışların maliyetindeki artış ile ilgili olarak ticari borçlardaki 42,2 milyon TL'lik artış ve diğer borç ve yükümlülüklerdeki 58,9 milyon TL'lik artıştır. Diğer borç ve yükümlülüklerdeki artış ağırlıkla yolcu uçuşu yükümlülüklerindeki 48,9 milyon TL'lik artış, tahakkuk eden direkt faaliyet giderlerindeki 7,9 milyon TL'lik artış, iştirak hisselerinin satılmasından gelen 11,9 milyon TL'lik ertelenmiş gelir artışı ve iştirak paylarındaki zararlar için ayrılan 7,1 milyon TL'lik karşılıktan kaynaklanmaktadır.

Olağan faaliyetlerden sağlanan nakit akımı 2010 yılında 126,6 milyon TL iken, 2011 yılında 47,5 milyon TL'ye düşmüştür. Bu düşüş ağırlıkla işletme sermayesinde 2010 yılında 31,7 milyon TL pozitif değişim yaşanırken, 2011 yılında 49,6 milyon TL'lik negatif (menfi) değişim yaşanmasından kaynaklanmıştır. 2011 yılında olağan faaliyetlerden sağlanan nakit 104,0 milyon TL olmakla birlikte, işletme sermayesindeki 49,6 milyon TL'lik negatif değişim bunu bir ölçüde dengelemiştir. İşletme sermayesindeki değişimin ana nedenleri arasında ticari alacaklardaki 56,9 milyon TL'lik artıştan doğan nakit çıkışı (ki bu artış ağırlıkla faaliyet hacmindeki artış ve şüpheli alacaklar karşılığındaki 11,9 milyon TL'lik azalış) ve diğer alacaklar ile diğer dönen varlıklardaki 61,0 milyon TL'lik artıştan kaynaklanan nakit çıkışı kaynaklıdır– (Ağırlıkla bakım rezerv alacaklarında 17,5 milyon TL'lik artış kaynaklı, satıcılardan teşvik alacaklarındaki 20,2 milyon TL'lik artış, peşin ödenen uçak operasyonel kiralama giderlerindeki 8,0 milyon TL'lik artış, operasyonel kiralama için verilen depozitolarındaki 5,5 milyon TL'lik artış sayılabilir). Ticari alacaklardaki artış, ticari borçlardaki artışın getirdiği 47,0 milyon TL'lik nakit girişi ile bir ölçüde dengelenmiştir ki bu artış büyük oranda ortalama devir hızının 23 günden 27 güne yükselişi ve satışların maliyetindeki artışla ilgilidir.

Yatırım Faaliyetlerinde Kullanılan Net Nakit

2011 yılında yatırım faaliyetlerinde kullanılan net nakit 33,6 milyon TL iken, 2012 yılında yatırım faaliyetlerinde kullanılan net nakit 10,5 milyon TL olarak gerçekleşmiştir. 2012 yılında yatırım faaliyetlerinde kullanılan net nakit ağırlıkla 20,1 milyon TL'lik maddi ve maddi olmayan (ağırlıklı olarak bilgisayar yazılımları) varlık alımlarından kaynaklanmış olup, 2012 yılında 'Satın Alma Hakkı Devri' anlaşmalarına konu olan iki uçak için yapılmış olan ödemeler dâhil teslim öncesi ödemelerle ilgili Şirket'e iade edilen tutar ile bir ölçüde dengelenmiştir. Boeing tarafından Şirket'e geri ödenen teslim-öncesi ödemelerin toplamı 2012 ve 2011 yıllarında sırasıyla 66,8 milyon TL ve 120,6 milyon TL olmuştur.

2010 yılında yatırım faaliyetlerinde kullanılan net nakit 101,8 milyon TL iken, 2011 yılında yatırım faaliyetlerinde kullanılan net nakit 2011 yılında 33,6 milyon TL olarak gerçekleşmiştir. 2011 yılında yatırım faaliyetlerinden sağlanan net nakit ağırlıkla 2011 yılında 'Satın Alma Hakkı Devri' anlaşmalarına tabi kılınan altı uçak için yapılmış olan ödemeler dâhil teslim öncesi ödemelerle ilgili Şirket'e iade edilen tutardan kaynaklanmıştır. Boeing tarafından Şirket'e geri ödenen teslim öncesi ödemelerin toplamı 2011 ve 2010 yıllarında sırasıyla 120,6 milyon TL ve 22,2 milyon TL olmuştur

Finansman Faaliyetlerinden Sağlanan / Finansman Faaliyetlerinde Kullanılan Net Nakit

2011 yılında finansman faaliyetlerinde kullanılan net nakit 110,8 milyon TL iken, 2012 yılında finansman faaliyetlerinde kullanılan net nakit 282,4 milyon TL olarak gerçekleşmiştir. 2012 yılında finansman faaliyetlerinde kullanılan net nakit ağırlıkla 446,5 milyon TL'lik borç geri-ödemesi, 117,4 milyon TL'lik finansal kira borcu geri ödemesi ve 36,5 milyon TL'lik faiz ödemesinden kaynaklanmış olup, bu artış borçlanmalardaki 318,0 milyon TL'lik yükselişe bir ölçüde dengelenmiştir.

2010 yılında finansman faaliyetlerinden sağlanan net nakit 18,1 milyon TL iken, 2011 yılında finansman faaliyetlerinde kullanılan net nakit 110,8 milyon TL olarak gerçekleşmiştir. 2011 yılında yatırımlarda kullanılan net nakit ağırlıkla 201,3 milyon TL'lik borç geri ödemesi, 78,7 milyon TL'lik finansal kira borcu geri ödemesi ve 26,4 milyon TL'lik faiz ödemesinden

kaynaklanmış olup, bu artış borçlanmalardaki 195,3 milyon TL’lik yükselişle bir ölçüde dengelenmiştir.

11.3.Fon durumu ve borçlanma ihtiyacı hakkında değerlendirme:

Şirket’in, yatırım ve operasyonel planları göz önüne alındığında 2013 yılı için nakit ihtiyacı görülmemektedir. Fakat nakit akışı tarafında hem yıllık bütçede aylık olarak, hem de yaklaşan aylar için detaylı olarak gelir-gider beklentileri göz önüne alındığında, Türkiye’deki birçok önemli bankada açık kredi olarak kullanabilecek kredi limitleri oluşabilecek ihtiyacı karşılayacak durumdadır.

11.4.Faaliyetlerini doğrudan veya dolaylı olarak önemli derecede etkilemiş veya etkileyebilecek fon kaynaklarının kullanımına ilişkin sınırlamalar hakkında bilgi:

Ortaklığın faaliyetlerini doğrudan veya dolaylı olarak etkileyecek şekilde banka hesapları, gelirleri veya kredi limitlerinin kullanımına ilişkin sınırlamalar getiren davalar, anlaşmalar, önemli uyuşmazlıklar, teminat, rehin, ipotekler vb. mevcut değildir.

11.5.Yönetim kurulunca karara bağlanmış olan planlanan yatırımlar,

- Finansal kiralama yolu ile edinilmiş bulunanlar dahil olmak üzere mevcut ve edinilmesi planlanan önemli maddi duran varlıklar için öngörülen fon kaynakları hakkında bilgi:**

Bkz. 3.4.20 “Uçak Alımları”, “Uçak Fiyatlandırması” ve 11.1 “Ortaklığın kısa ve uzun vadeli fon kaynakları hakkında bilgi”

12. GEÇMİŞ DÖNEM FİNANSAL TABLO VE BAĞIMSIZ DENETİM RAPORLARI

12.1.Ortaklığın Kurulun muhasebe/finansal raporlama standartları uyarınca hazırlanan son üç yıl ve son ara dönem finansal tabloları ile bunlara ilişkin bağımsız denetim raporları:

Ortaklığın Kurulun muhasebe/finansal raporlama standartları uyarınca hazırlanan son üç yıl ve son ara dönem finansal tabloları ile bunlara ilişkin bağımsız denetim raporları ekte veya kap.gov.tr’de yer almaktadır.

12.2.Son üç yıl ve ilgili ara dönemde bağımsız denetimi gerçekleştiren kuruluşların unvanları, bağımsız denetçi görüşü ve denetim kuruluşunun/sorumlu ortak baş denetçinin değişmiş olması halinde nedenleri hakkında bilgi:

31 Aralık 2012, 31 Aralık 2011 ve 31 Aralık 2010 tarihleri itibarıyla bağımsız denetimi gerçekleştiren kuruluş DRT Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş. (Deloitte Touche Tohmatsu Limited üye şirkettir) olup sorumlu ortak baş denetçi bütün dönemler için Selçuk Ürkmez’dir.

12.3.Son finansal tablo tarihinden sonra meydana gelen, ortaklığın ve grubun finansal durumu veya ticari konumu üzerinde etkili olabilecek önemli değişiklikler:

Yoktur.

13. ORTAKLIĞIN PROFORMA FİNANSAL BİLGİLERİ

Yoktur.

14. KAR PAYI DAĞITIM ESASLARI

14.1.Ortaklığın esas sözleşmesi ile kamuya açıkladığı diğer bilgi ve belgelerde yer alan kar payı dağıtım esasları ile son 3 yıl içerisinde kar dağıtımı konusunda almış olduğu kararlara ilişkin bilgi:

Esas Sözleşme Madde 21 (Karın Dağıtımı)

Şirket'in faaliyet dönemi sonunda tespit edilen gelirlere, Şirket'in genel giderleri ile muhtelif amortisman gibi şirketçe ödenmesi veya ayrılması zorunlu olan miktarlar ile Şirket tüzel kişiliği tarafından ödenmesi zorunlu vergiler düşüldükten sonra geriye kalan ve yıllık bilançoda görülen net dönem karı, varsa geçmiş yıl zararlarının düşülmesinden sonra, sırasıyla aşağıda gösterilen şekilde tevzi olunur:

- a) Net dönem karının % 5'i Şirket ödenmiş sermayesinin %20'sine ulaşıncaya kadar genel kanuni yedek akçeye ayrılır.
- b) Kalandan, varsa yıl içinde yapılan bağış tutarının ilavesi ile bulunacak meblağ üzerinden, Türk Ticaret Kanunu ve sermaye piyasası mevzuatına uygun olarak birinci kar payı olarak ayrılır.
- c) Yukarıdaki indirimler yapıldıktan sonra, Genel Kurul, net dönem karından kalan tutarın, Yönetim Kurulu üyeleri ile memur, müstahdem ve işçilere, çeşitli amaçlarla kurulmuş vakıflara ve benzer nitelikteki kişi ve kurumlara dağıtılmasına karar verme hakkına sahiptir.
- d) Net dönem karından, (a), (b) ve (c) bentlerinde belirtilen meblağlar düşüldükten sonra kalan kısmı, Genel Kurul, kısmen veya tamamen ikinci kar payı olarak dağıtmaya veya Türk Ticaret Kanunu'nun 521. maddesi uyarınca kendi isteği ile ayırdığı yedek akçe olarak ayırmaya yetkilidir.
- e) Pay sahipleriyle kara iştirak eden diğer kimselere dağıtılması kararlaştırılmış olan kısımdan, % 5 oranında kar payı düşüldükten sonra bulunan tutarın onda biri, Türk Ticaret Kanunu'nun 519. maddesinin ikinci fıkrası uyarınca genel kanuni yedek akçeye eklenir.
- f) İlgili mevzuat hükmü ile ayrılması gereken yedek akçeler ayrılmadıkça, Esas Sözleşme'de pay sahipleri için belirlenen birinci kar payı nakden ve/veya pay biçiminde dağıtılmadıkça, başka yedek akçe ayrılmasına, ertesi yıla kar aktarılmasına ve kar payı dağıtımında Yönetim Kurulu üyeleri ile memur, müstahdem ve işçilere, çeşitli amaçlarla kurulmuş olan vakıflara ve bu gibi kişi ve/veya kurumlara kar payı dağıtılmasına karar verilemez.

Kar payı, dağıtım tarihi itibarıyla mevcut payların tümüne, bunların ihraç ve iktisap tarihleri dikkate alınmaksızın eşit olarak dağıtılır.

Dağıtılmasına karar verilen karın dağıtım şekli ve zamanı, Yönetim Kurulu'nun bu konudaki teklifi üzerine Genel Kurulca kararlaştırılır.

Bu Esas Sözleşme hükümlerine göre Genel Kurul tarafından verilen kar dağıtım kararı geri alınamaz.

Kar Dağıtımı

Son 3 yıl içerisinde, Şirket, kar dağıtımını yapmamıştır.

15. KAR TAHMİNLERİ VE BEKLENTİLERİ

Yoktur.

16. PAYLAR İLE İLGİLİ VERGİLENDİRME ESASLARI

Aşağıda özetlenmekte olan esaslar borsada işlem görecektir payların elde tutulması ve elden çıkılması sırasında elde edilecek kazanç ve iratların vergilendirilmesi hakkında genel bir bilgi vermek amacıyla yürürlükte bulunan vergi mevzuatı dikkate alınarak hazırlanmıştır. Vergi mevzuatının ileride değişebileceğini hatta mevzuatın geriye yönelik olarak da değişebileceğinin göz önünde bulundurulmasını ve özellikle durumlarda yatırımcıların vergi danışmanlarına danışmasını gerektiğini hatırlatmak isteriz.

Paylardan elde edilecek kazanç ve iratların vergilendirilmesinde yatırımcıların gerçek kişi veya kurum olmasının yanında tam mükellef veya dar mükellef olmaları da önem arz etmektedir.

Tam Mükellef Dar Mükellef Ayrımı

Gerçek Kişiler Açısından

Gelir Vergisi Kanunu üçüncü ve takip eden maddelerinde Türkiye’de yerleşik gerçek kişilerin ve Resmi daire ve müesseselere veya merkezi Türkiye’de bulunan teşekkül ve teşebbüslere bağlı olup adı geçen daire, müessese, teşekkül ve teşebbüslerin işleri dolayısıyla yabancı memleketlerde oturan Türk vatandaşlarının Türkiye içinde ve dışında elde ettikleri kazanç ve iratların tamamı üzerinden vergilendirileceği belirtilmiştir.

Gelir Vergisi Kanunu uygulamasında Medeni Kanuna göre ikametgahı Türkiye’de bulunanlar ile bir takvim yılı içinde Türkiye’de devamlı olarak altı aydan fazla oturanlar yerleşik sayılmakta ve tam mükellef esasında Türkiye içinde ve Türkiye dışında elde ettikleri gelirliğin tamamı üzerinden vergilendirilmektedirler.

Türkiye’de yerleşik olmayan gerçek kişiler ise sadece Türkiye kaynaklı gelirleri üzerinden dar mükellefiyet esasında vergilendirilirler.

Kurumlar Açısından

Kurumlar Vergisi Kanunu’nun birinci maddesinde sayılan kurumlardan kanuni veya iş merkezi Türkiye’de bulunanlar tam mükellef olarak değerlendirilir ve gerek Türkiye içinde gerekse Türkiye dışında elde ettikleri kazançların tamamı üzerinden vergilendirilirler.

Kanunî merkezleri ve fiili yönetim merkezlerinin her ikisi de Türkiye’de bulunmayanlar ise dar mükellef olarak değerlendirilir ve sadece Türkiye’de elde ettikleri kazançları üzerinden vergilendirilirler.

Hisse senetlerinin elden çıkarılması karşılığında sağlanan kazançların vergilendirilmesi

01.01.2006 Tarihinden İtibaren İktisap Edilen ve Borsada İşlem Gören Hisse Senetleri:

Bankalar ve aracı kurumlar takvim yılının üçer aylık dönemleri itibarıyla;

- i. Alım satımına aracılık ettikleri hisse senetlerinin alış ve satış bedelleri arasındaki fark üzerinden,

ii.Aracılık ettikleri hisse senetlerinin ödünç işlemlerinden sağlanan gelirler üzerinden;

%0 oranında vergi tevkifatı yapacaklardır.

Tam ve dar mükellef gerçek kişi ve kurumlar için bu oran %0 olarak uygulanır.

Hisse senetleri değişik tarihlerde alındıktan sonra bir kısmının elden çıkarılması halinde tevkifat matrahının tespitinde dikkate alınacak alış bedelinin belirlenmesinde ilk giren ilk çıkar metodu esas alınacaktır. Hisse senetlerinin alımından önce elden çıkarılması durumunda, elden çıkarılma tarihinden sonra yapılan ilk alım işlemi esas alınarak üzerinden tevkifat yapılacak tutar tespit edilir. Aynı gün içinde birden fazla alım satım yapılması halinde o gün içindeki alış maliyetinin tespitinde ağırlıklı ortalama yöntemi uygulanabilecektir. Alış ve satış işlemleri dolayısıyla ödenen komisyonlar ile Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisi tevkifat matrahının tespitinde dikkate alınır.

Üçer aylık dönem içerisinde birden fazla hisse senedi alım satım işlemi yapılması halinde tevkifatın gerçekleştirilmesinde bu işlemler tek bir işlem olarak dikkate alınır. Hisse senedi alım satımından doğan zararlar takvim yılı aşılmamak kaydıyla izleyen dönemlerin tevkifat matrahından mahsup edilebilecektir.

Tam mükellef kurumlara ait olup, BİAŞ'ta işlem gören ve 1 (bir) yıldan fazla süreyle elde tutulan hisse senetlerinin elden çıkarılmasında tevkifat uygulanmaz. Ayrıca, tam mükellef kurumlara ait olup, BİAŞ'ta işlem gören ve 1 (bir) yıldan fazla süreyle elde tutulan hisse senetlerinin elden çıkarılmasından elde edilen gelirler için 193 sayılı Gelir Vergisi Kanunu'nun Mükerrer 80'inci maddesi hükümleri uygulanmayacaktır.

Tevkifata tabi tutulan hisse senedi alım satım kazançları için gerçek kişilerce yıllık veya münferit beyanname verilmez. Diğer gelirler dolayısıyla verilecek yıllık beyannameye bu gelirler dahil edilmez. Ticari faaliyet kapsamında elde edilen gelirler ticari kazanç hükümleri çerçevesinde kazancın tespitinde dikkate alınır. Bu kazançlar için tevkif suretiyle ödenmiş olan vergiler, tevkifata tabi kazançların beyan edildiği beyannamelerde hesaplanan vergiden mahsup edilir.

GVK Geçici 67. Maddesinin (5) numaralı bendi uyarınca, gelir sahibinin gerçek veya tüzel kişi ya da dar veya tam mükellef olması, vergi mükellefiyeti bulunup bulunmaması, vergiden muaf olup olmaması ve elde edilen kazancın vergiden istisna olup olmaması yukarıda ayrıntıları verilen vergilendirme uygulamasını etkilememektedir.

01.01.2006 Tarihinden Önce İktisap Edilen ve BİAŞ'ta İşlem Gören ve Görmeyen Hisse Senetlerinin Elden Çıkartılması Sonucu Elden Edilen Gelirler:

01.01.2006 tarihinden önce iktisap edilip de daha sonra satılan tam mükellef şirketlere ait hisse senetlerinin alım satım kazançları tevkifata tabi olmayacak ve 31.12.2005 tarihi itibarıyla geçerli olan hükümler uygulanacaktır.

Gerçek Kişiler

Tam Mükellef Gerçek Kişiler:

Hisse senedi alım satım kazançları, GVK'nun Mükerrer 80'inci maddesi uyarınca gelir vergisine tabi olacaktır. Ancak anılan madde uyarınca, "ivazsız olarak iktisap edilen hisse senetleri, Türkiye'de kurulu menkul kıymet borsalarında işlem gören ve 3 (üç) aydan fazla süreyle elde tutulan hisse senetleri ile tam mükellef kurumlara ait olan ve bir yıldan fazla süreyle elde tutulan hisse senetlerinin" elden çıkarılması durumunda elde edilen kazançlar vergiye tabi olmayacaktır. Hisse senetlerinin elden çıkartılmasında da kamu menkul kıymetlerinin satışında olduğu gibi, GVK'nun Mükerrer 81'inci maddesi uyarınca iktisap bedeli, elden çıkarıldığı ay hariç olmak üzere DİE tarafından belirlenen toptan eşya fiyat artış oranında artırılarak dikkate alınabilecektir. GVK'nun Mükerrer 81. Maddesi uyarınca mal ve hakların elden çıkarılmasında iktisap bedeli, elden çıkarılan mal ve hakların, elden çıkarıldığı ay hariç olmak üzere Devlet İstatistik Enstitüsünce belirlenen toptan eşya fiyat endeksindeki artış oranında artırılarak tespit edilir.

GVK'un Madde 86/1 (c) uyarınca tam mükellef gerçek kişilerin tevkif sureti ile vergilendirilmiş menkul sermaye iratları GVK'nun 103'üncü maddesinin ikinci gelir dilimindeki tutarı aşmıyor ise (bu tutar 2013 yılı için 26.000.-TL'dir.) beyan edilmesi gerekir.

Dar Mükellef Gerçek Kişiler:

GVK madde (86/2) çerçevesinde dar mükellefiyette vergiye tabi gelirin tamamı, **Türkiye'de tevkif suretiyle vergilendirilmiş olan** ücretler, serbest meslek kazançları, menkul ve gayrimenkul sermaye iratları ile diğer kazanç ve iratlardan oluşuyorsa yıllık beyannameye tabi değildir. Dar mükellef gerçek kişilerin Türkiye'de elde ettiği ve tevkif sureti ile vergilendirilmemiş gelirleri mevcut ise, GVK madde (101/2) uyarınca, menkul malların ve hakların elden çıkarılmasından doğan kazanç ve iratlarını mal ve hakların Türkiye'de elden çıkarıldığı yerin vergi dairesine münferit beyanname ile beyan etmek zorundadırlar.

Kurumlar

Kurumlar Vergisi Mükelleflerinin Aktifine Kayıtlı Hisse Senetlerinin Elden Çıkarılmasından Sağlanan Kazançlar:

Tam Mükellef Kurumlar

Ticari faaliyete bağlı olarak işletme bünyesinde elde edilen alım satım kazançları ticari kazanç olarak beyan edilip vergilendirilecektir. Ancak KVK'nun 5/1-e maddesinde belirtilen şartların mevcut olması halinde menkul kıymet alım satımı ile sürekli uğraşmayan kurumların bu kazançlarının %75'i kurumlar vergisinden istisnadır.

Dar Mükellef Kurumlar:

Dar mükellef kurum, Türkiye'de bir işyeri açmak suretiyle veya daimi temsilci vasıtasıyla faaliyet gösteren bir kurum statüsünde ise, alım satım kazançları kur farkları da dahil ticari kazanç olarak vergiye tabi olacaktır. Bu kurumların hisse senedi satışından elde edeceği kazançlar KVK'nun 5/1-e maddesinde belirtilen istisnadan yararlanır.

Gerçek Kişilerce 01.01.2006 Tarihinden Sonra İktisap Edilen ve BİAŞ'ta İşlem Görmeyen Hisse Senetleri:

GVK'nun mükerrer 80. Maddesi uyarınca ivazsız iktisap edilenler hariç hisse senetleri BİAŞ'ta işlem görmeyen tam mükellef şirketlere ait hisse senetlerinin iktisap tarihinden itibaren 2 tam yıl geçtikten sonra satılması halinde, alım satım kazancı vergiden istisna tutulmaktadır. Bu tür senedin 2 tam yıl dolmadan satılması halinde elde edilen kazanç yıllık beyanname ile beyan edilecektir.

Hisse senetleri kar paylarının vergilendirilmesi:

Hisse senetlerinden elde edilecek kar paylarının vergilendirilmesi aşağıdaki gibi olacaktır.

Gerçek Kişiler

Tam Mükellef Gerçek Kişiler:

GVK'nun (86/1-c) maddesi uyarınca, tevkif yoluyla vergilendirilmiş bulunan ve gayrisafi tutarları; **2013 yılı gelirleri için 26.000.-TL'yi** (G.V.K. 103. madde de yer alan gelir vergisi tarifesinin ikinci dilimi) aşan ve tam mükellef kurumlardan elde edilen kar payları için beyanname verilmesi gerekecektir.

GVK'nun 94/6-b maddesine göre, kar payları üzerinden yapılacak **tevkifat, karın dağıtılması aşamasına bırakılmıştır.** GVK'nun 94/6-b maddesi uyarınca, tam mükellef kurumlarca; **“tam mükellef gerçek kişilere, “dağıtılan kar payları üzerinden”** Bakanlar Kurulunca belirlenen oranda (bugün geçerli oran %15'tir.) tevkifat yapılacaktır.

Tam mükellef gerçek kişilerin tam mükellef kurumlardan elde ettikleri **“kâr paylarının yarısı”**, GVK'nun 22.maddesine göre gelir vergisinden müstesnadır. İstisna edilen bu tutar da dahil olmak üzere brüt kar payının tamamı üzerinden GVK'nun 94'üncü maddesi uyarınca tevkifat yapılır ve tevkif edilen verginin tamamı, kâr payının yıllık beyanname ile beyan edilmesi durumunda, yıllık beyanname üzerinden hesaplanan vergiden mahsup edilir. Ayrıca, 94/6-b maddesine göre karın sermayeye ilave edilmesi kar dağıtımını sayılmadığından, karın sermayeye ilavesi nedeniyle gerçek kişi ortaklara verilen bedelsiz hisse senetleri üzerinden tevkifat yapılmayacağı gibi bu hisse senetleri karşılığı olan kar payının “menkul sermaye iradı” olarak beyan edilmesi gerekmemektedir.

Dar Mükellef Gerçek Kişiler:

GVK'nun (94/6-b) maddesi uyarınca, tam mükellef kurumlarca; **dar mükellef gerçek kişilere, “dağıtılan kar payları üzerinden”** Bakanlar Kurulunca belirlenen oranlarda (bugün için bu oran %15'tir.) tevkifat yapılacaktır. Türkiye'nin taraf olduğu bazı çifte vergilendirmenin önlenmesi anlaşmalarında daha düşük tevkifat oranları belirlenebilmektedir.

Diğer taraftan GVK'nun 101.maddesinin 5 no.lu fıkrası gereğince dar mükellef gerçek kişilerin vergisi tevkif suretiyle alınmamış menkul sermaye iratlarını, Türkiye'de elde edildiği yerin vergi dairesine münferit beyanname ile beyan etmeleri gerekmektedir.

Kurumlar

Ticari işletmeler ve bir ticari işletmenin aktifine kayıtlı hisse senetleri dolayısıyla elde edilen kar payları:

5520 sayılı Kurumlar Vergisi Kanunu'nun 6.maddesine göre kurum kazancı, GVK'nun ticari kazanç hakkındaki hükümlerine göre saptandığından, kar payının ticari faaliyete bağlı olarak ticari işletme bünyesinde elde edilmesi halinde söz konusu gelirler ticari kazanç olarak beyan edilip vergilendirilecektir. Bu itibarla, kurumlar vergisi mükelleflerinin aktiflerine kayıtlı hisse senetleri nedeni ile elde ettikleri kar paylarından, KVK'nın 15. maddesinde belirtilen tevkifat yapılmaz. Diğer taraftan, KVK madde (5/1) uyarınca, bir kurumun tam mükellef başka bir kuruma iştiraki nedeniyle elde ettiği kar payı, (bu kar payını dağıtan kurum nezdinde kurumlar vergisine tabi tutulduğu gerekçesiyle kar payını elde eden kurum nezdinde), kurumlar vergiden müstesnadır.

Dar Mükellef Kurumlar:

Tam mükellef kurumlar tarafından, Türkiye'de bir iş yeri veya daimî temsilci aracılığıyla kâr payı elde edenler hariç olmak üzere dar mükellef kurumlara veya kurumlar vergisinden muaf olan Dar Mükellef Kurumlara dağıtılacak kar payları üzerinden KVK Madde 30/3 bendi gereği (bugün için bu oran %15'tir) tevkifat yapılır. Ayrıca, Türkiye'de bir iş yeri veya daimî temsilci aracılığıyla faaliyet gösteren, KVK uyarınca yıllık veya özel beyanname veren dar mükellef kurumların, GVK'nun 75'inci maddesinin ikinci fıkrasının (4) numaralı bendinde yazılı menkul sermaye iradının ana merkeze aktarılan tutarı üzerinden (bugün için bu oran %15'tir) tevkifat yapılacaktır. Türkiye'nin taraf olduğu bazı çifte vergilendirmenin önlenmesi anlaşmalarında daha düşük tevkifat oranları belirlenebilmektedir.

17. UZMAN RAPORLARI VE ÜÇÜNCÜ KİŞİLERDEN ALINAN BİLGİLER

Bu İzahname; sektör yayınlarından, pazar araştırmalarından ve herkese açık diğer bilgi kaynaklarından elde edilmiş tarihsel pazar verilerine ve öngörülere yer vermektedir. Bu İzahname’de üçüncü şahıs bilgilerinin kullanıldığı yerlerde, o bilgilerin kaynağı da belirtilmiştir. Bu gibi üçüncü şahıs bilgilerinin bu İzahname’ye doğru bir biçimde aktarılmış olduğunu teyit ederiz. Bununla birlikte; sektör yayınlarında, pazar araştırmalarında veya diğer herkese açık bilgi kaynaklarında üçüncü şahıslarca verilen bilgilerin güvenilir olduğu düşünölmekle birlikte, bağımsız bir doğrulama işleminden de geçirilmemiştir. Bu İzahname’nin 19. Bölümü’nde (İzahnamenin Sorumluluğunu Yüklenen Kişiler) yer alan kurum ve kişilerden herhangi biri, bu bilgilerin doğru olduğu yönünde bir güvence vermemektedir.

Pazar büyüklüğu, pazar payı, pazar konumu, büyüme oranları ve ekonomik performans hakkındaki belli bilgilerin yanı sıra, bu İzahname’de şirket’e ve şirket’in faaliyetlerine ilişkin diğer sektör verileri profesyonel kuruluşlarca oluşturulmuş veri raporlarının yanı sıra, Merkez Bankası, Eurostat, Hazine, DHMİ, IATA, Economist Intelligence Unit, T.C.Kültür ve Turizm Bakanlığı, Resmi Havayolu Rehberi (“OAG”), Dünya Turizm Organizasyonu (“UNWTO”), Gelir İdaresi Başkanlığı, ABD Ulaştırma Bakanlığı İstatistikleri, Dünya Bankası ve BİAş gibi devlet kurumları ve diğer harici kaynaklardan elde edilen verileri temel alan tahminlerden oluşmaktadır. Bazı sektörel bilgiler ise, farklı havayolu taşıyıcılarının internet sitelerinde yayımladıkları bilgilere dayanmaktadır. Bu İzahname’de sunulan Pegasus yurtiçi ve yurtdışı pazar payları, yolcu sayısına göre sunulmakta ve DHMİ pazar verilerine ve Pegasus ile ilgili verilerde Pegasus’un kendi verilerine dayandırılmaktadır. DHMİ tarafından sunulan pazar verileri, Pegasus’un hizmet verdiği destinasyonların yanında, hizmet vermediği destinasyonları da içermektedir.

Bazı durumlarda pazarla ilgili analiz ve tahminleri doğrulamak için harici bilgilere (ister sektör, iş örgütleri veya dernekleri, ister devlet kurumları, isterse diğer kuruluşlar olsun) kolaylıkla ulaşmak mümkün olamamakta ve kaçınılmaz olarak kurum içinde oluşturulan tahminlerden faydalanılmaktadır. Kurum içinde oluşturulan tahminlerin akla yakın olduğunu düşünmekle birlikte, bu tahminler bağımsız kaynaklarca doğrulanmış değildir ve dolayısıyla yatırımcılara bunların doğru olduğu ve pazar verilerini toplama, analiz etme veya hesaplamada farklı yöntemler kullanan bir üçüncü şahsın aynı sonuçlara ulaşacağı yönünde bir güvence verilememektedir. Son olarak, pazardaki davranış, tercihler ve trendlerin değişebileceğini de söylemek yerinde olur.

Hem üçüncü şahıslarca hem de kurum içinde oluşturulan pazar ve sektör verileri için bu İzahname’de yer verilen sektör veya pazar verilerini güncellemek gibi bir eğilim kesinlikle olmadığı gibi, böyle bir yükümlölük altına da girilmemektedir. Sonuç olarak, bu İzahname’de bulunan verilerin ve tahminlerin havayolu pazarının ileride göstereceği performans veya şirket’in ileride ulaşabileceği sonuçlar yönünden güvenilir olmayabilecek verilere dayandırılmış olabileceğinin göz önünde bulundurulması yerinde olacaktır.

Bu İzahname’de özellikle “Risk Faktörleri” başlığı altında yer verilen bilgilerin Türkiye’de resmi kaynaklarca yayınlanan bilgi ve veri özetlerinden çıkarılmış olup, bu bilgiler bağımsız bir doğrulamadan geçirilmemiştir.

Bu İzahname’de sözü edilen kaynaklardan elde edilen bilgilere burada doğru bir biçimde yer verilmiş olup, 19. Bölüm’de (İzahnamenin Sorumluluğunu Yüklenen Kişiler) yer alan kurum

ve kişilerin bildiği ve bu kaynaklarca yayınlanmış bilgilerden tahkik ettikleri kadarıyla, bu İzahname'de yer verilen bilgileri yanlış veya yanıltıcı kılabacak ölçüde önemli bir husus atlanmış değildir.

18. İNCELEMeye AÇIK BELGELER

Aşağıdaki belgeler Pegasus Hava Taşımacılığı Anonim Şirketi AEROPARK Yenişehir Mah. Osmanlı Bulvarı No:11 Kurtköy Pendik, İstanbul, Türkiye adresindeki ortaklığın merkezi ve başvuru yerlerinde tasarruf sahiplerinin incelemesine açık tutulmaktadır:

1) İzahnamede yer alan bilgilerin dayanağını oluşturan her türlü rapor ya da belge ile değerlendirme ve görüşler (değerleme, uzman, faaliyet ve bağımsız denetim raporları ile aracı kuruluşlarca hazırlanan raporlar, esas sözleşme, vb.)

2) Ortaklığın ve konsolidasyon kapsamındaki şirketlerin son 3 yıl itibarıyla finansal tabloları

19. İZAHNAMENİN SORUMLULUĞUNU YÜKLENE KİŞİLER

Kanuni yetki ve sorumluluklarımız dahilinde ve görevimiz çerçevesinde bu izahname ve eklerinde yer alan sorumlu olduğumuz kısımlarda yer alan bilgilerin ve verilerin gerçeğe uygun olduğunu ve izahnamede bu bilgilerin anlamını değiştiren nitelikte bir eksiklik bulunmaması için her türlü makul özenin gösterilmiş olduğunu beyan ederiz.

Pegasus Hava Taşımacılığı A.ř.

Sorumlu Olduğu Kısım:

Barbaros Kubatoğlu

Tamer Yüzüak

İZAHNAMENİN TAMAMI

Esas Holding A.ř.

Sorumlu Olduğu Kısım:

İnan Tanrıöver

H. Çağatay Özdoğru

İZAHNAMENİN TAMAMI

İş Yatırım Menkul Değerler A.ř.

Sorumlu Olduğu Kısım:

Mete Gorbon

Kaan Kırtay

İZAHNAMENİN TAMAMI

20. EKLER

EK 1: Esas Sözleşme

EK 2: Hukukçu Raporu

EK 3: 2010-2011-2012 Yıllarına İlişkin Bağımsız Denetim Raporu

EK 4: Vergi Usul Kanunu'na Göre Hazırlanmış Mali Tablolar