



Güncelleme Tarihi: 12 Mayıs 2016

Yatırımcılarımıza Duyuru:

Şirketimizin ana ticari hedefleri, gelir ve uçuş hasılatı beklentileri, filo ve maliyet yapısı ve faaliyetlerine ilişkin temel risk ve engellere ilişkin özet bilgi 2016 1.Çeyreğe ilişkin finansal sonuçlarımız uyarınca gözden geçirilmiş olup aşağıda yer almaktadır. Burada yer alan bilgiler 31 Mart 2016 tarihi itibarıyla sona eren üç aylık döneme ilişkin konsolide finansal raporumuz, yatırımcı sunumları, internet üzerinden gerçekleştirilen telekonferans ve diğer yatırımcı iletişim yöntemleri aracılığıyla daha önce kamuya duyurulan bilgileri içermektedir (Bahsedilen belgelere <http://www.pegasusyatirimciiliskileri.com/tr/default.aspx> adresinden ulaşabilirsiniz).

A. Hedefler

- İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı (SAW) merkezli düşük maliyetli ağ (*network*) taşıyıcılığı faaliyetlerinde büyümenin sürdürülmesi.
- Israrlı maliyet kontrolü.
- Hedef: Genç filo ve uygun fiyatlarla zamanında seyahat imkanı sunmak.

B. Gelir ve Uçuş Hasılatı⁽¹⁾

- 2016 1.çeyrek sonu itibarıyla taşınan toplam yolcu sayısında %18,6 oranında artış gerçekleşmiştir. 2016 yılında Pegasus yolcu büyümesinin yüzde 13-15 seviyesinde olması beklenmektedir.
- 2016 yıl 1.Çeyrek sonu itibarıyla arz edilen koltuk kilometre (ASK) rakamında %23 oranında artış gerçekleşmiştir. 2016 yılında ASK büyümesinin yüzde 18-20 seviyesinde gerçekleşmesi beklenmektedir.
- Uçak kullanım oranları 2015 yılı sonuçlarına paralel olarak gerçekleşmesi planlanmaktadır
- 2016 yılı için ortalama %19-21 FAVKÖK marjı hedeflenmektedir.
- İç hatlarda önceki yıla paralel doluluk oranı ve TL birim gelirlerin aynı seviyede kalması beklenirken dış hatlarda rekabet, kapasite artışı ve jeopolitik gelişmeler kaynaklı 2015 yılına oranla Avro birim gelirlerde ve doluluk oranlarında daralma öngörülmektedir.
- 2016 yılı için yan gelir hedefimiz yolcu başına 10-11 Avro'dur.
- Şirketimizin birikmiş zararı 2014 yıl sonu itibarıyla dönem kârı mahsup edilerek eritilmiş olduğundan 2016 yılı için geçerli etkin kurumlar vergisi oranının %17-18 olması beklenmektedir (teşviklerin etkisiyle %20'nin altında gerçekleşmesi hedefleniyor).
- Türkiye çıkışlı dış hat biletlerin ücretlendirilmesinde baz alınan para biriminin 1 Temmuz 2015 itibarıyla ABD Doları olarak değiştirilmesi sonrasında 2014 yılına oranla ABD Doları gelirlerde 12 yüzde puanlık bir artış gerçekleşmiştir. Türkiye çıkışlı dış hat bilet satışları toplam gelirimizin yaklaşık %13'üne tekabül etmektedir.

C. Filo Yapısı ve Finansmanı

- 31 Mart 2016 itibarıyla filoda yer alan uçakların %42'ü finansal kiralama (sahip olunan uçaklar), %58'si operasyonel kiralama konusudur. Şirketimiz filo yapısını önümüzdeki dönemde aktif bir şekilde yönetmeyi ve sahip olunan uçakların ve operasyonel kiralama konusu uçakların dengeli bir portföyünü sürdürmeyi planlamaktadır (uçak sahipliği vergi avantajları, operasyonel esneklik ve bakım maliyetlerinde tasarruf imkanı sağlayarak FAVKÖK performansına olumlu



katkıda bulunurken operasyonel kira konusu uçaklar Şirketimizin bilanço yapısını yönetme imkanı sağlamakta ve uçak mülkiyetine bağlı değer düşüklüğü riskini azaltmaktadır).

- 31 Mart 2016 itibariyle konsolide filo 58 adet Boeing 737-800, 1 adet Boeing 737-400 ve 10 adet Airbus A320 uçaktan oluşmaktadır. 2016 Yıl sonu konsolide filonun 80 uçağa ulaşması beklenmektedir.

D. Maliyet ve CASK

- 2016 yıl sonu itibariyle düşük yakıt fiyatlarının etkisi nedeniyle (yakıt dahil toplam) CASK rakamında %2-3 oranında azalış beklenmektedir.
- 2016 yılındaki önemli sabit gider ve nakit harcama kalemleri Airbus Siparişi kapsamında gerçekleştirilecek yaklaşık 35 milyon ABD Doları tutarındaki uçak satın alım ön ödemeleri ile beş adet uçak yedek motoru alımı ödemesi yaklaşık 50 milyon ABD doları tutarında yatırım harcaması planlanmaktadır.
- Sabiha Gökçen Havalimanı'nda aşağıda özetlenen kapasite sınırlamaları kaynaklı operasyonel sorunlardan doğan maliyetlerin bu havalimanındaki büyümeye paralel olarak devam etmesi beklenmekte, bu doğrultuda benzer maliyetlere ek olarak Şirketimiz tarafından uygulamaya alınacak ilave yedek uçak bulundurma ve ilave uçucu ekip istihdamı gibi tedbirlerin maliyetlerimizde artış etkisi olacağı öngörülmektedir.

E. Riskler ve Engeller

- Sabiha Gökçen Havalimanı'ndaki (SAW) ikinci pist ile İstanbul'un üçüncü havalimanının inşası tamamlanana kadar İstanbul ve özellikle SAW'daki havalimanı altyapı eksikliğini, SAW'da kapasiteyi artırıcı kısa sürede uygulamaya alınabilir çözümler uygulanmadığı takdirde, 2016 yılı ve sonrasında operasyonlarımız için önemli bir risk olarak görmekteyiz. Halihazırda SAW'daki mevcut kapasite sınırlarına hızla yaklaşılmaktadır ve havaalanındaki mevcut tek pist planlı bakım çalışmaları nedeniyle 28 Mart 2016 – 27 Ekim 2016 döneminde haftanın dört günü Türkiye saati ile (Eşgüdümlü Evrensel Zaman UTC) 22:30-23:59 saatleri arasında uçuşa kapatılacaktır.
- Savunma Sanayi Müsteşarlığı mülkiyetindeki SAW'da havalimanı trafiği DHMİ tarafından kontrol edilmektedir. İki kamu kuruluşu arasında yapılan protokol ile söz konusu havalimanına ikinci pist yapılması için 2014 yılında ihale gerçekleştirilmiş ve 2015 yılında ikinci pist inşaatına başlanmıştır. İlgili kişi ve kuruluşlardan elde edinilen bilgiler çerçevesinde ikinci pist inşaatının 2018 yılında tamamlanması ve iki pistin operasyonel olduğu SAW havalimanı için Şirketimizin öngörüsü 2020 yılıdır.
- SAW'daki yoğunluğa ek olarak, bu alanda dışarıdan tedarik edilen yer hizmetlerinin istenilen seviyede temin edilememesi zamanında kalkış performansımızı olumsuz etkilemektedir. Bunun iyileştirilmesi amacıyla Şirketimiz SAW apron yer hizmetleri ihtiyacını doğrudan kendi bünyesinden karşılamak için çalışmalarını sürdürmektedir. Bu çalışmalar için gerekli ön izin Mart 2015'te, SAW apron hizmetleri verilmesine ilişkin çalışma ruhsatı 18 Ağustos 2015 tarihinde alınmıştır. Yer hizmet operasyonlarının Pegasus tarafından Haziran 2016 itibariyle bütünüyle devreye alınmıştır. Şirketimizin sürdürmekte olduğu çalışmalar kapsamında yaklaşık 1000 yeni aile bireyi Şirketimize katılmıştır. 2016 yılında yapılmış ve yapılacak yeni işe alımlar neticesinde mevcut personel giderlerinde artış ve yer hizmetleri ve istasyon giderlerinde dönem ve operasyonlara bağlı olarak azalma görülmesi beklenmektedir.



- Yakıt giderleri Şirketimizin faaliyet giderleri içerisinde en önemli paya sahiptir. Operasyonel para birimi Avro olan Şirketimizin yakıt giderleri gibi faaliyet giderlerinin önemli bir kısmı Avro harici para birimlerinde gerçekleşmekte ve bu durum, operasyonel para birimi Avro olan diğer Avrupalı hava taşıyıcıları gibi Şirketimizi de yakıt fiyatı ve döviz kurlarındaki dalgalanmalardan kaynaklanan risklere maruz bırakmaktadır. 2011 yılından bu yana Şirketimiz etkin bir riskten korunmaya yönelik türev işlem (*hedging*) politikası uygulamakta ve mevcut risklerin Şirketimiz üzerindeki olumsuz etkisini bu şekilde azaltmayı amaçlamaktadır.

Şirketimiz finansal sonuçlarına etki eden iki tür türev işlem (*hedging*) sözleşmesi kullanmaktadır. İlk grubu oluşturan opsiyon (*swap*) sözleşmeleri uyarınca Şirketimiz belirli bir tarihte ve belirli bir opsiyon fiyatı üzerinden yakıt veya ABD Doları almayı taahhüt etmektedir. Bu sözleşmelerin yakıt opsiyonu içerenleri IAS 39: "Finansal Ürünler: Sınıflama ve Ölçüm" (*Türev İşlem Muhasebesi*) kurallarına tabidir ve vadeleri gelene kadar bu işlemler etkin olmayan türev işlemler olarak özkaynaklara tahsis edilerek vadeleri geldikçe gelir tablosuna aktarılırlar. İkinci grubu oluşturan *chooser forward* opsiyon sözleşmeleri ise bu sözleşmelerin karşı tarafını oluşturan kurumlara vade tarihinde geçerli opsiyon fiyatları uyarınca Şirketimize yakıt veya ABD Doları satma opsiyonları sağlamaktadır. Bu sözleşmeler Türev İşlem Muhasebesi kuralları kapsamına girmemekte ve piyasa şartlarına uygun değerleri üzerinden doğrudan gelir tablosuna eklenmektedir.

(1) Bu belgede yer verilen eğilim ve hedefler 2016 yılı için takip eden varsayımlar esas alınarak hazırlanmıştır (Jet Yakıtı: 368 US\$/bbl, 3,25 Euro/TL ve 3,04] US\$/TL) ve olası risk ve belirsizlikler içermekte olup bu risklere, belirsizliklere ve diğer etkenlere bağlı olarak gerçek sonuçlar beklentilerden önemli ölçüde farklılaşabilir.