



**2022 1. ÇEYREK SUNUMU**

**Mayıs 2022**

***flypgs.com*** | ***PEGASUS***  
*ucuz biletin adresi*

# ÖNE ÇIKAN GELİŞMELER

**FAVÖK/koltuk ölçütü kuvvetli talep ve birim gelirler ile pandemi öncesi seviyenin üzerinde gerçekleşti.**

## Trafik

- Zayıflayan pandemi baskısına karşın artan jeopolitik tansiyonun gölgesinde kalan 1Ç22'de seyahat talebinde yine de kademeli bir artış trendi gözlemlendi.
- Dış hat odaklı büyüme stratejisi devam ediyor: 1Ç22'de 1Ç19'a göre dış hat kapasitesinde %104, dış hat misafir sayısında ise %91 seviyelerine ulaşıldı.
- Sonuç olarak 1Ç22'de 1Ç19'a göre toplam kapasitede %89, toplam misafir sayısında %70 seviyelerinde gerçekleşme kaydedildi.

## Finansal Performans

- 1Ç22 satış gelirleri geçen yıla göre %120 artışla 270 mln Euro oldu ve 1Ç19'un %93'üne ulaştı: bu performansta hız kazanan dış hat yolcu talebi, kuvvetli birim gelirler ve 19.2 Euro/misafir seviyesiyle rekor kıran yan gelir gerçekleştirmeleri etkili oldu.
- FAVÖK 1Ç22'de 33 mln Euro'ya ulaştı (%12,1 marj) ve 1Ç21'deki negatif 5 mln Euro'ya göre önemli bir gelişme gösterdi. FAVÖK/koltuk ölçütü 1Ç22'de pandemi döneminde ilk kez olmak üzere pandemi öncesi seviyenin (1Ç19'un) üzerinde gerçekleşti.

## Nakit Pozisyonu

- 1Ç22 sonu itibariyle toplam nakit ve nakit benzerleri 643 mln Euro seviyesindedir.
- Artı nakit pozisyonu (toplam nakit rezervinden banka kredileri ve ihraç edilen tahviller düşülerek hesaplanan tutar) 4Ç21 sonundaki 66 mln Euro'dan 1Ç22 sonunda 77 milyon Euro'ya yükselmiştir.
- 1Ç22'de 10 mln Euro tutarında nakit üretimi gerçekleşmiştir. Bu sonuç pandemide ikinci kez çeyreklik dönemde nakit üretimi sağlandığına işaret etmektedir.

## İleriye Dönük Beklentiler

- «Dış hat odaklı büyüme» stratejisi kapsamında, ilan edilen yeni hat ilaveleri ile birlikte 2022'de dış hat uçuş ağında belirgin bir genişleme planlanıyor.
- 2022'de arz edilen kapasitenin «en az» 2019 seviyesinde olacağı öngörülmektedir. 3Ç22 için planlama 3Ç19'a göre %110-%115 kapasite seviyelerine ulaşmak yönündedir.
- Filo büyüklüğü 1Ç22 sonu itibariyle 91 uçaktır. 2022 yılsonunda filo büyüklüğünün 101 uçak olması öngörülmektedir.





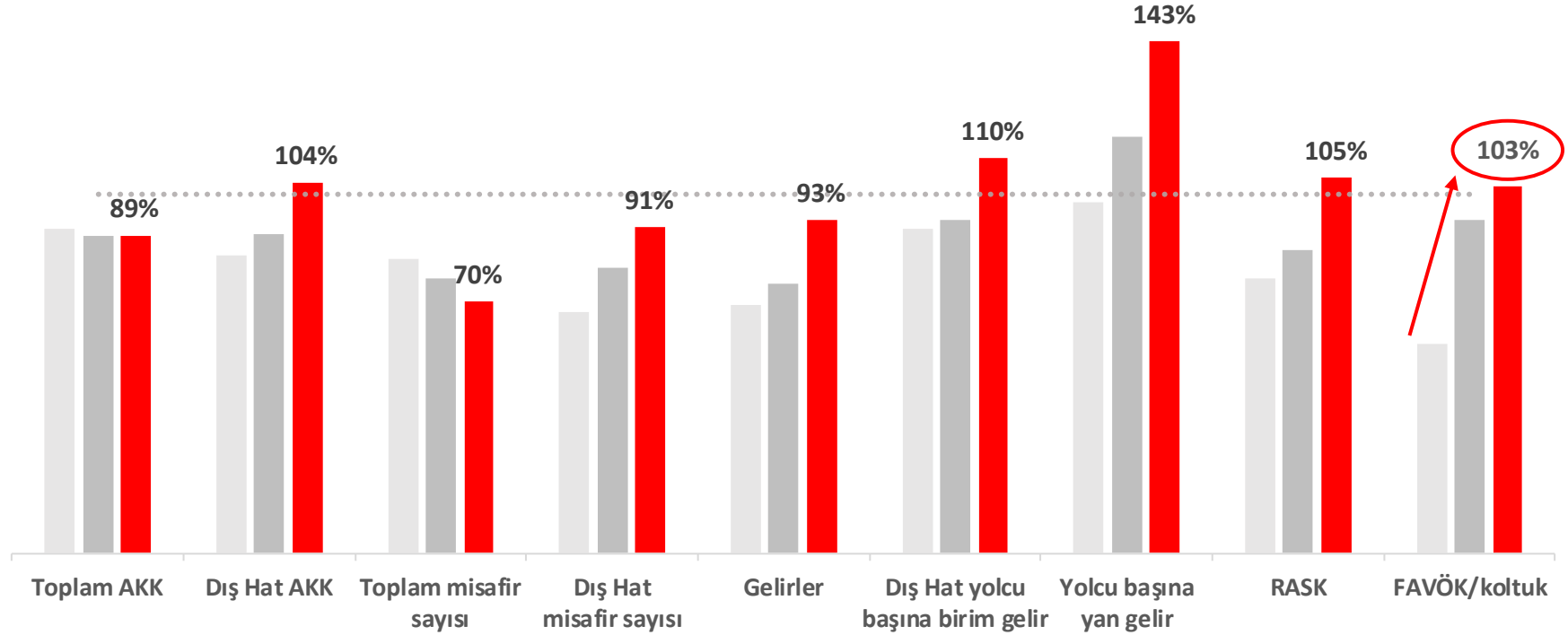
# ÖNE ÇIKAN GELİŞMELER

Temel kalemlerde normale dönüş temposu 1Ç22'de hız kazandı, FAVÖK/koltuk ölçütü 1Ç19 seviyesinin üzerine yükseldi.

- 3Ç21, 3Ç19'un %'si
- 4Ç21, 4Ç19'un %'si
- 1Ç22, 1Ç19'un %'si



Normale Dönüş  
Temposu



Dış hat uçuş ağına ilan edilen ilaveler ile birlikte 2022'de belirgin bir genişleme planlanıyor.



## 2022 için dış hat uçuş ağına yapılan ilaveler

### **İstanbul SAW**

- Erivan → Gence
- Helsinki \*

### **Ankara**

- Bağdat → Sofya

### **İzmir**

- Frankfurt → Tiflis
- Üsküp → Tel Aviv

### **Antalya**

- Sofya → Erivan
- Üsküp → Bükreş

### **Dalaman**

- Londra Stansted → Manchester

### **Trabzon**

- Bağdat → Doha

### **Zafer**

- Köln → Düsseldorf
- Brüksel

### **Mevcut Uçuş Ağı**

**47 Ülke**

**124 Destinasyon**

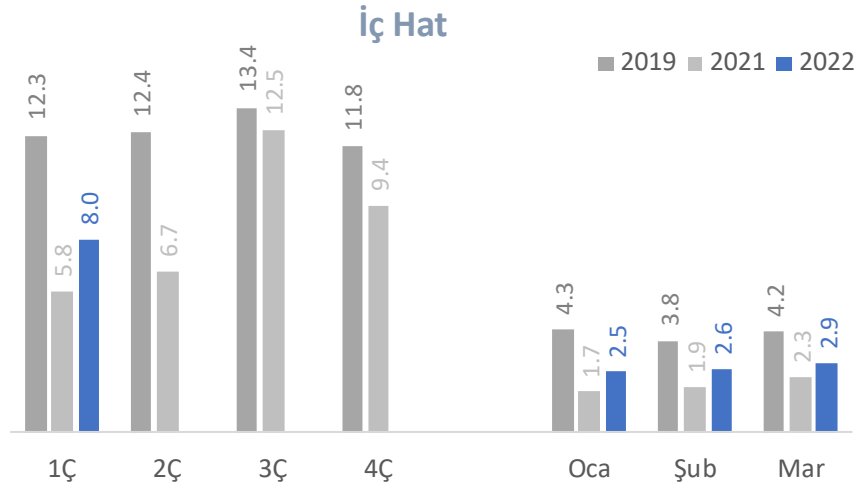
**36 İç Hat, 88 Dış Hat**



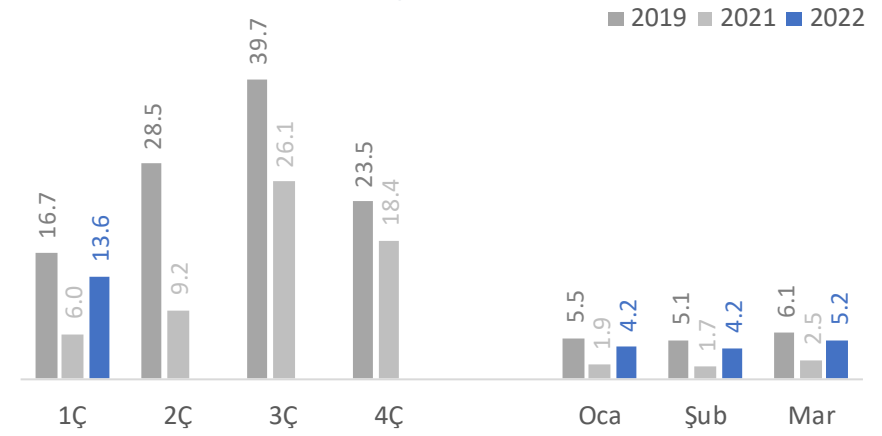
# YOLCU TRAFİĞİ – TÜRKİYE & PEGASUS

Dış hat yolcu talebi, olumsuz jeopolitik ortama rağmen, 1Ç22'de kademeli olarak güç kazandı ve 1Ç19 seviyelerine yaklaştı.

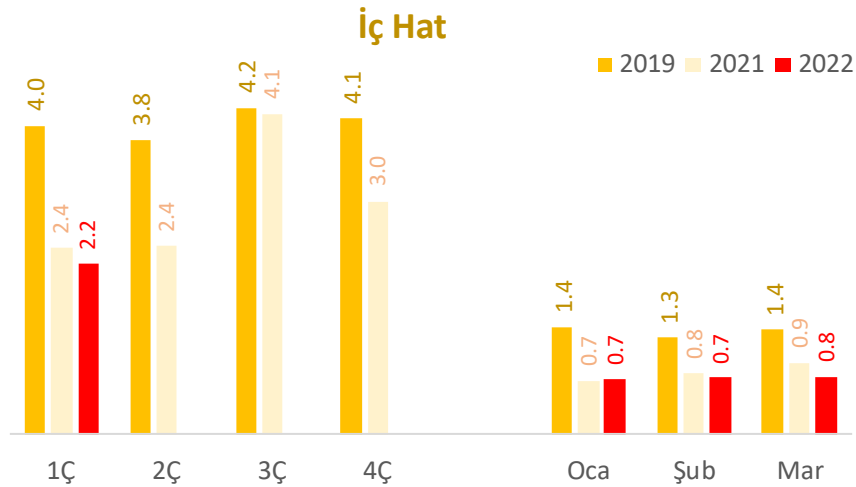
TÜRKİYE (mln)



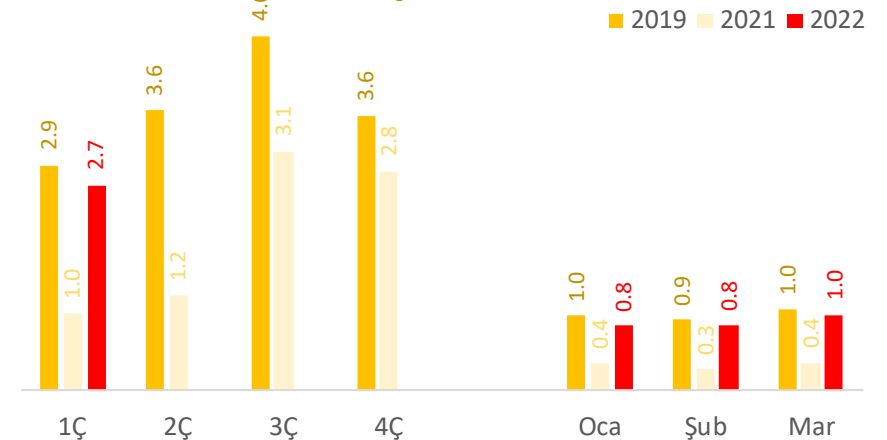
Dış Hat



PEGASUS (mln)



Dış Hat



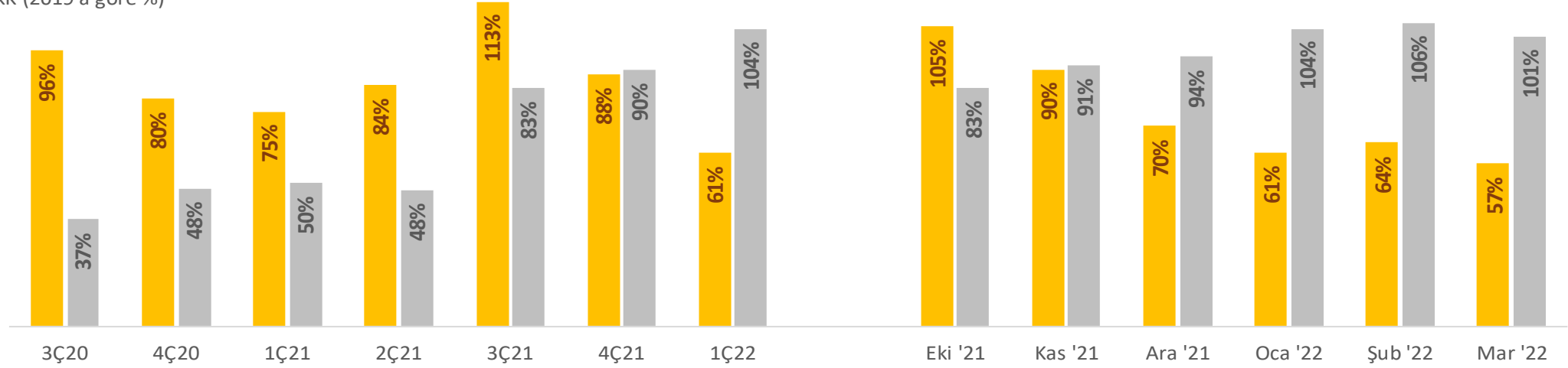
Kaynak: DHMİ, Pegasus  
Türkiye iç hat yolcu sayısı çifte sayım etkisini düzeltmek için DHMİ verisi 2'ye bölünerek sunulmuştur.

# OPERASYONEL GÖRÜNÜM

«Dış hat odaklı büyüme» stratejisi başarılı ilerliyor: 1Ç22 dış hat AKK 1Ç19'un üzerinde, Mart DO son 2 yılın en yüksekinde...

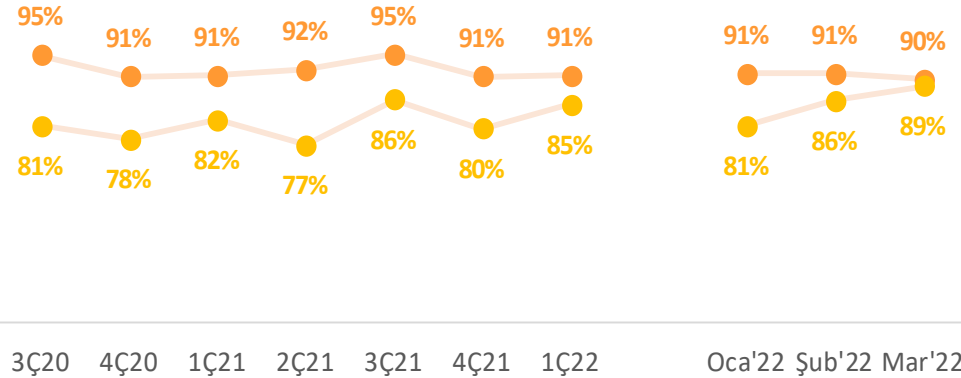
## Pegasus - AKK

■ İç Hat AKK (2019'a göre %)  
■ Dış Hat AKK (2019'a göre %)



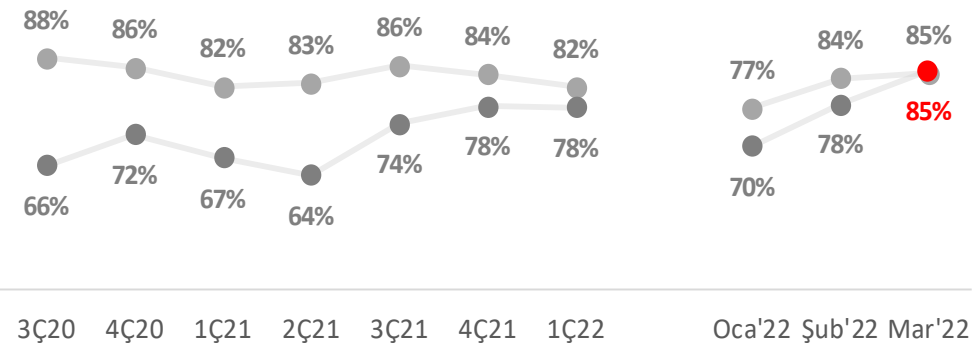
● 2019  
● 2020&21

## İç Hat



## Dış Hat

● 2019  
● 2020+21



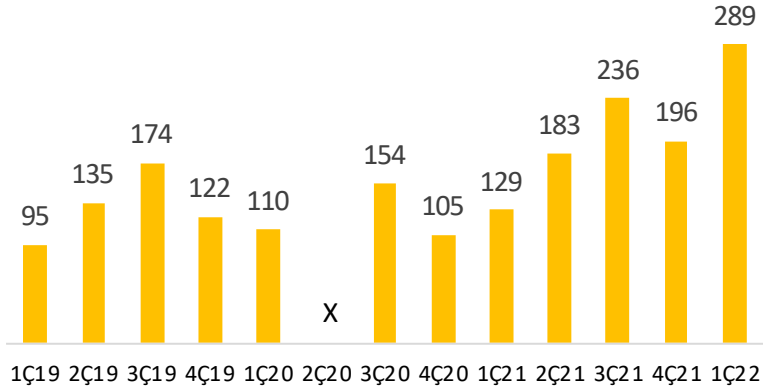
Mart 2022'de dış hatta kaydedilen %85 doluluk oranı pandemi dönemindeki en yüksek aylık gerçekleşmedir.



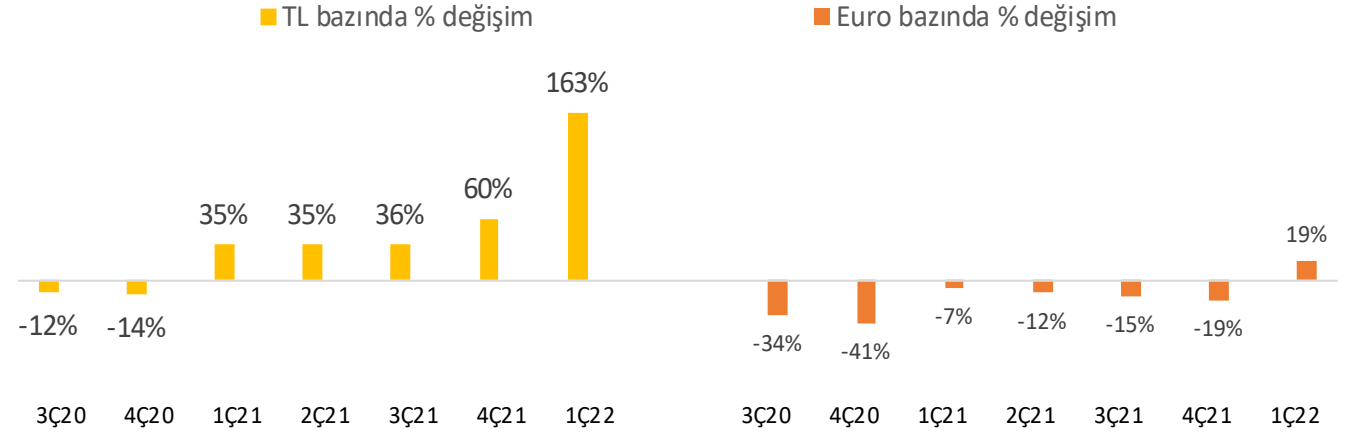
# OPERASYONEL GÖRÜNÜM

Kuvvetli talep birim gelirlere olumlu yansıyor: 1Ç22 iç ve dış hat birim gelirler 1Ç19 seviyesinin üzerine yükseldi.

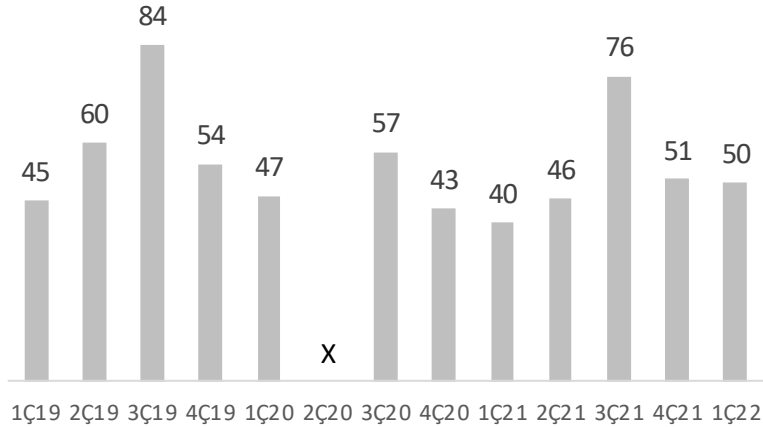
İç Hat Tarifeli Birim Gelir (TL/misafir)



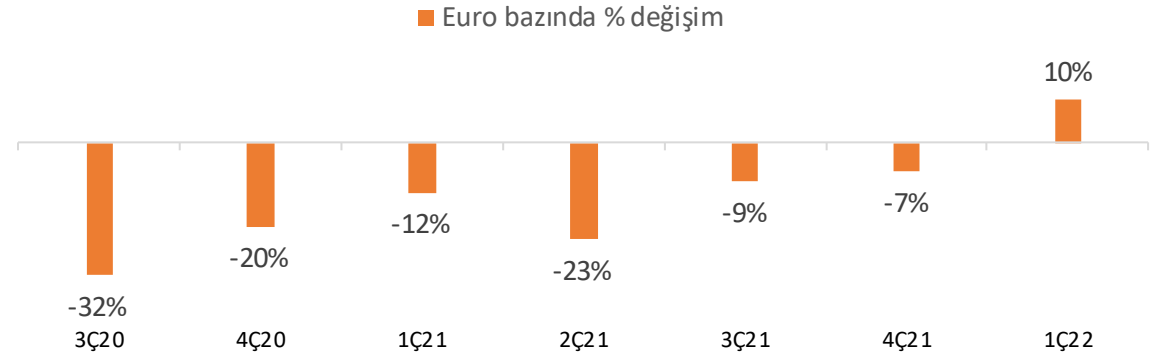
İç Hat Tarifeli birim gelir, 2019'a göre % değişim



Dış Hat Tarifeli birim gelir (Euro/misafir)



Dış Hat Tarifeli birim gelir, 2019'a göre % değişim



# ÖZET FİNANSAL VERİLER

1Ç21'de 101 milyon Euro olan zarar tutarı 1Ç22'de 60 milyon Euro'ya geriledi.

Milyon Euro	2019 1Ç	2021 1Ç	2022 1Ç	'22 vs. '19 % değ.
Gelirler	290	123	270	-7%
Maliyetler	306	194	300	-2%
FAVÖK	42	-5	33	-23%
Net kâr/zarar	-42	-101	-60	u.d.

- 1Ç22'de trafik trendi beklentilerin üzerinde seyretti: Talep üzerindeki Omicron varyantı kaynaklı baskı, seyahat kısıtlamalarının gevşetilmeye başlanmasıyla dönem içerisinde kademeli olarak güç kaybederken gündemdeki yerini yükselen jeopolitik tansiyona bıraktı.
- Zorlu pazar koşullarına rağmen «dış hat odaklı büyüme» stratejisinde ilerleme kaydedildi. 1Ç22'de dış hat koltuk arzının toplam koltuk arzındaki payı %57 ile rekor seviyeye ulaştı. Bu gerçekleşme Ukrayna ve Rusya operasyonlarının durdurulmasına rağmen sağlandı (Ukrayna 24 Şubat'tan, Rusya 13 Mart'tan sonra).
- Yıllık bazda (1Ç22 vs. 1Ç21) misafir sayısının %42 artması, birim yolcu gelirinin %63 yükselmesi ve misafir başına yan gelirin %46 yükselmesi satış gelirlerinin %120 artmasına katkı sağladı. 1Ç19 ile seviye karşılaştırması yapıldığında ise 1Ç22'de misafir sayısı %70, satış gelirleri %93 seviyesinde (pandemideki en yüksek seviye) gerçekleşti.
- RASK (AKK başına birim gelir) 1Ç22'de 3,21 Euro sent olarak gerçekleşti (1Ç19 göre %5 artış).

- Yıllık bazda (1Ç22 vs. 1Ç21) toplam maliyetlerde %55 artış kaydedildi; etkili riskten kaçınma stratejisi jet yakıtı fiyatlarındaki belirgin artışın yakıt maliyetlerine daha kontrollü bir şekilde yansımaları sağladı. Personel maliyetleri artan kapasite sunumu ve ücretlere yapılan düzeltmeler nedeniyle geçen yıla göre artış göstermekle birlikte 1Ç19 seviyesinin %20 gerisinde gerçekleşti.
- AKK başına birim gider (CASK) 4Ç21'de 3,57 Euro sent (1Ç19'a göre %10 artış) olarak gerçekleşti.

- 1Ç21'de 101 milyon Euro olan dönem zararı tutarı 1Ç22'de 60 milyon Euro'ya geriledi. 23 milyon Euro'luk net faiz gideri ve 9 milyon Euro'luk net kur farkı gideri öne çıkan kalemler oldu.



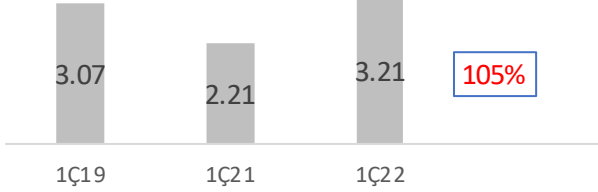


# ÖZET FİNANSAL VERİLER

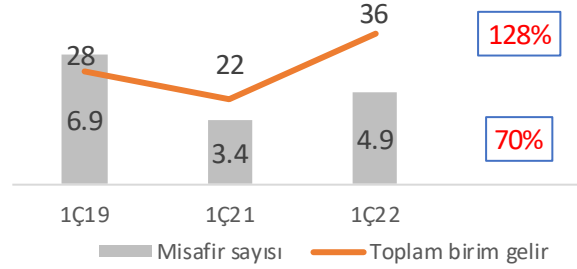
1Ç22'de 2019'un aynı dönemine göre RASK %105 seviyesinde, CASK %110 seviyesinde gerçekleşti.

'22 vs.'19  
% karşılaştırma

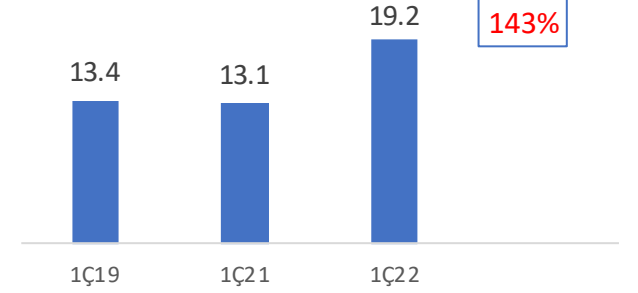
### RASK (Euro sent)



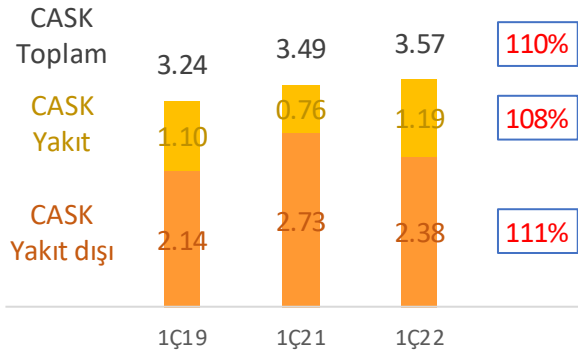
### Misafir sayısı (mn) & Birim Gelir (€)



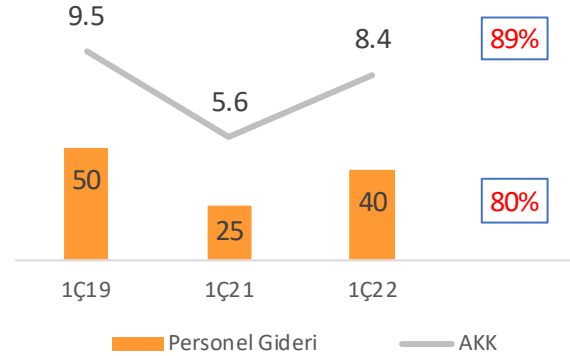
### Yan Gelir/misafir (€)



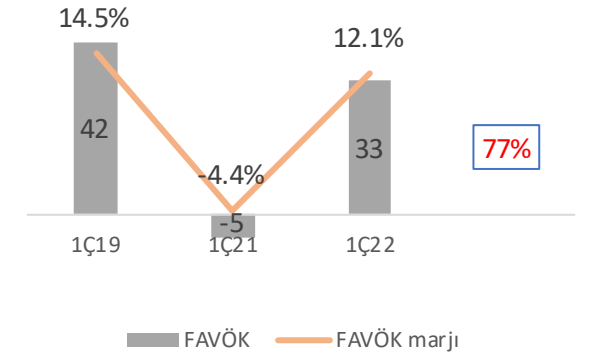
### CASK (Euro sent)



### Personel Gideri (€ mn) vs. AKK (bn)



### FAVÖK (€ mn)



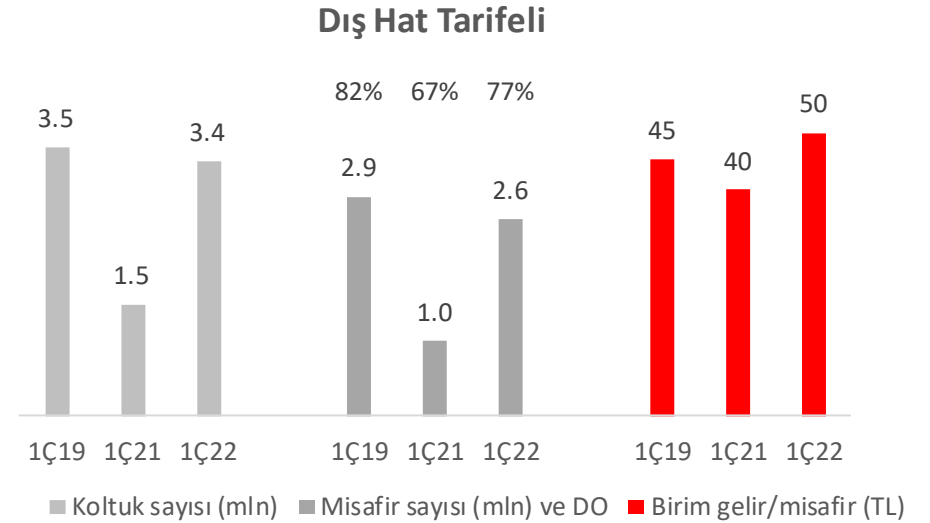
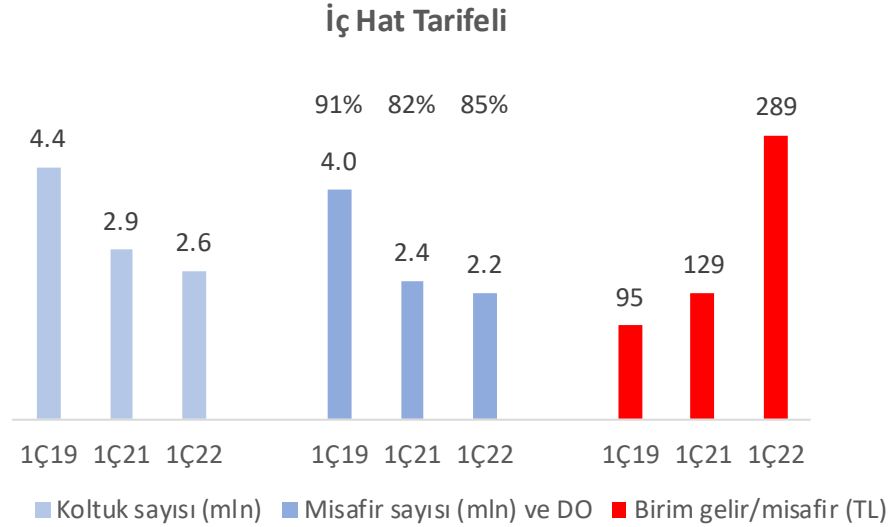
RASK: Gelirler/AKK (Revenue per ASK)  
CASK: Maliyetler/AKK (Cost per ASK)



# GELİRLER

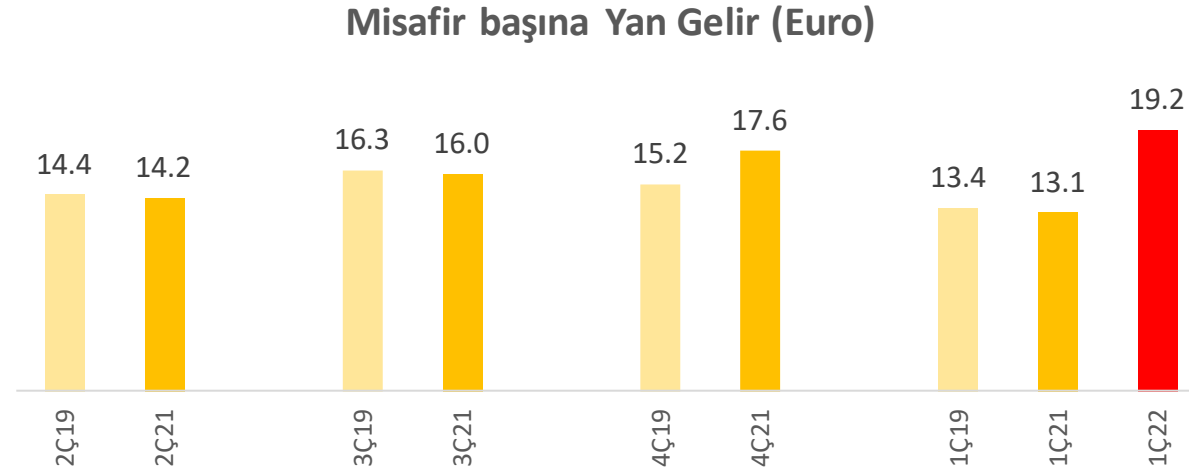
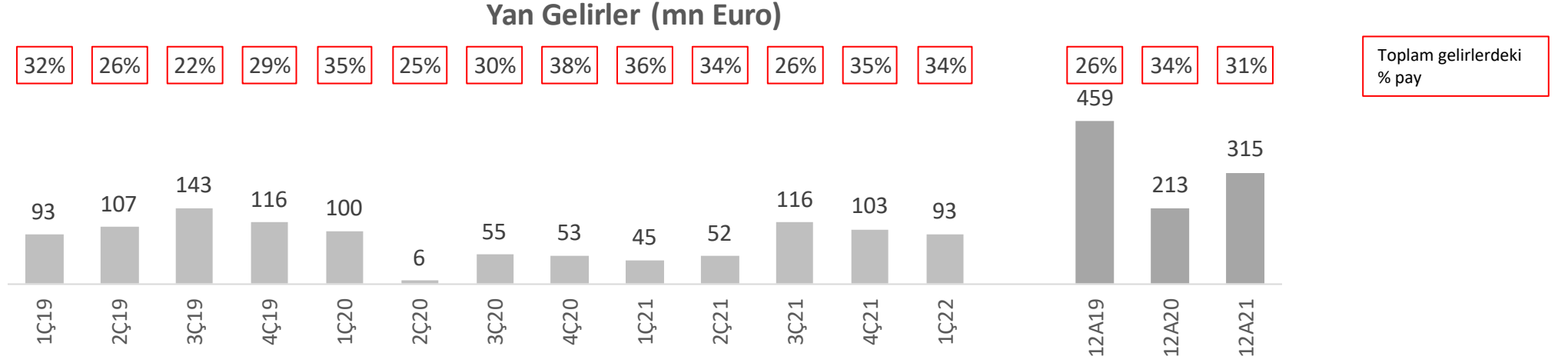
Kuvvetli talep artan maliyetlerin belli ölçüde fiyatlara yansımaya imkan verdi: 1Ç22 dış hat birim geliri 1Ç19'un üzerine çıktı.

EURm	1Ç19	1Ç21	1Ç22	'22 vs '19 % değ.
<b>TOPLAM GELİRLER</b>	<b>290</b>	<b>123</b>	<b>270</b>	<b>-7%</b>
İç Hat Tarifeli	62	35	42	-33%
Dış Hat Tarifeli	131	39	129	-1%
Yan Gelirler	93	45	93	0%
Charter ve Diğer	4	4	6	34%



# YAN GELİRLER

Misafir başına yan gelirler rekor seviyelerde yükselişe devam ediyor.

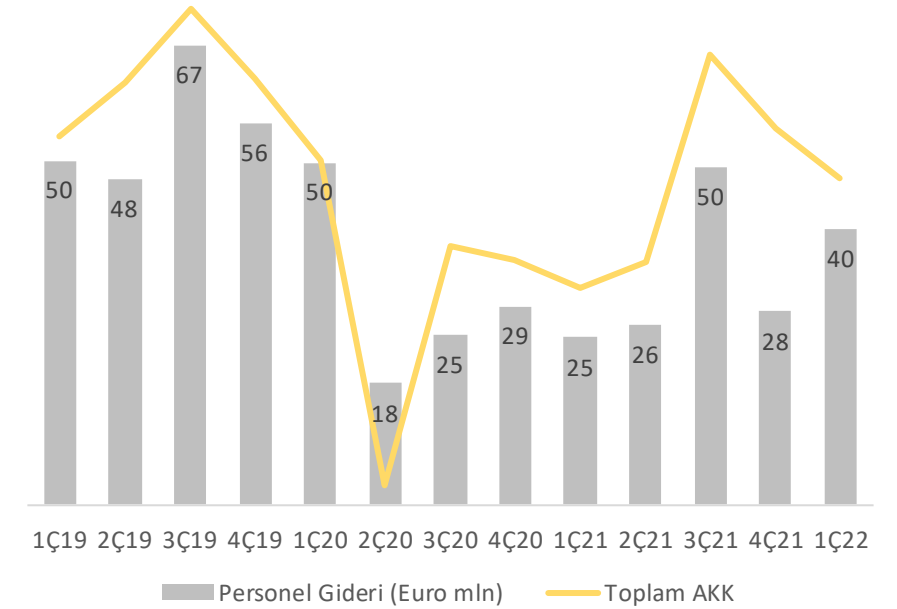


# GİDERLER

CASK global enflasyonist baskılar ve özellikle artan jet yakıtı fiyatları nedeniyle 1Ç22'de geçen yıla göre artış gösterdi.

Maliyet Kalemleri (mln Euro)	2019	2020	2021	'21 vs. '19	1Ç19	1Ç21	1Ç22	'22 vs '19
Yakıt Giderleri	497	200	301	-39%	104	42	100	-4%
Personel Giderleri	222	122	129	-42%	50	25	40	-20%
Bakım Giderleri	61	23	58	-5%	14	12	17	23%
Amortisman ve İtfa Payları	244	272	269	11%	58	66	62	7%
Yer Hizmetleri ve İstasyon Gid.	113	54	83	-27%	23	13	24	2%
Üst Geçiş Giderleri	92	45	71	-23%	19	12	20	4%
Konma Giderleri	50	20	34	-33%	10	5	10	-4%
Komisyon Giderleri	22	8	13	-39%	5	1	3	-33%
Yolcu Hizmet ve İkram Gid.	15	5	7	-51%	3	1	2	-33%
Reklam Giderleri	14	5	5	-69%	3	1	1	-51%
Genel Giderler	12	10	11	-14%	4	3	5	19%
Diğer	60	45	59	-2%	12	14	15	24%
<b>TOPLAM GİDERLER</b>	<b>1403</b>	<b>809</b>	<b>1040</b>	<b>-26%</b>	<b>306</b>	<b>194</b>	<b>300</b>	<b>-2%</b>
CASK (€ sent)	3.19	3.63	3.15	-1%	3.24	3.49	3.57	10%
Yakıt Hariç CASK (€ cent)	2.06	2.74	2.23	8%	2.14	2.73	2.38	11%

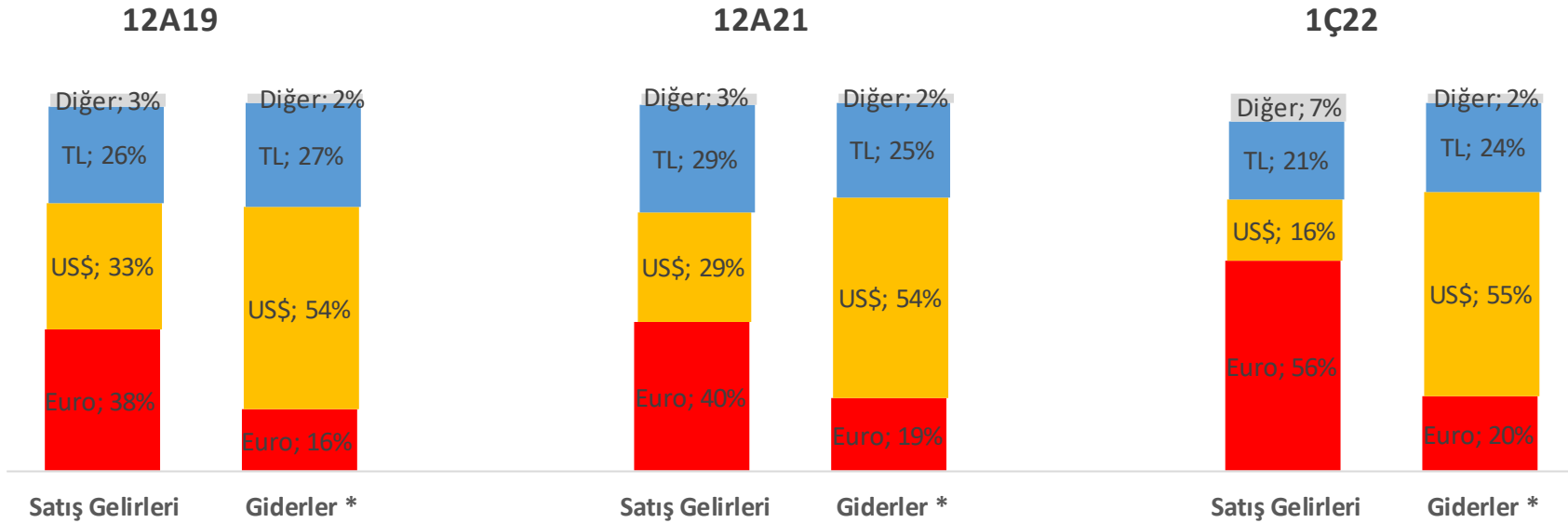
Personel Gideri vs. AKK karşılaştırma





# GELİR ve GİDERLERİN KIRILIMI – PARA BİRİMİ BAZINDA

TL'nin gelir ve giderler içindeki payı birbirine yakın seviyelerdedir.



\* Giderler kırılımında amortisman hariç tutulmuştur.

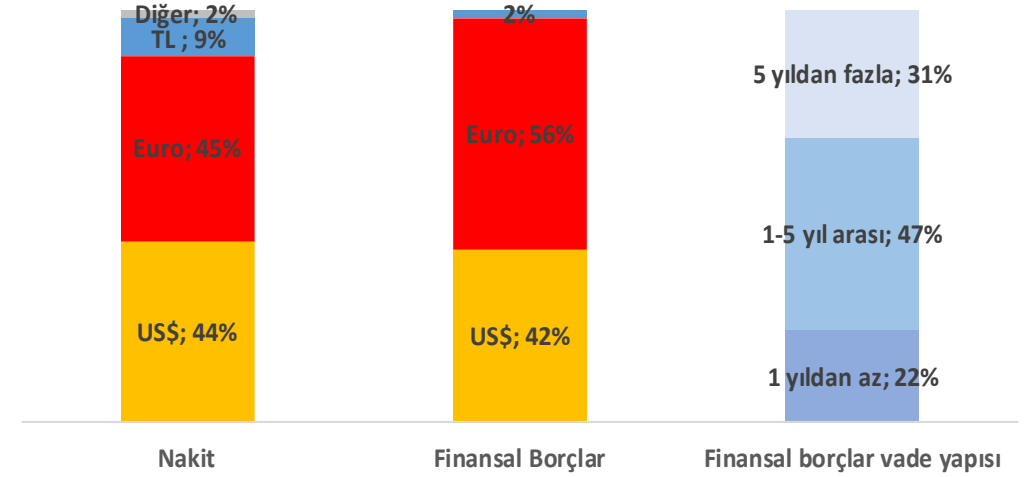


# BİLANÇO YAPISI

1Ç22 sonu itibariyle toplam nakit ve nakit benzerleri 643 mln Euro seviyesindedir.

Milyon Euro	31 Mart 2020	31 Aralık 2020	31 Aralık 2021	31 Mart 2022
Nakit ve Benzerleri	486	426	662	643
Diğer Varlıklar	247	101	109	147
Uçak Ön Ödemeleri	270	208	295	321
Sabit Kıymetler	2,151	2,491	2,536	2,641
<b>TOPLAM VARLIKLAR</b>	<b>3,154</b>	<b>3,226</b>	<b>3,602</b>	<b>3,752</b>
Yükümlülükler	774	519	642	773
Finansal borçlar (banka) ve tahviller	196	283	596	576
Finansal borçlar (kira)	1,494	1,828	1,901	1,951
<b>ÖZKAYNAKLAR</b>	<b>690</b>	<b>597</b>	<b>462</b>	<b>452</b>
<b>TOPLAM YÜKÜMLÜLÜKLER</b>	<b>3,154</b>	<b>3,226</b>	<b>3,602</b>	<b>3,752</b>
<b>Net Borç, mn Euro</b>	<b>1,069</b>	<b>1,580</b>	<b>1,688</b>	<b>1,723</b>

Nakit pozisyonu ve finansal borçların kırılımı



Net Borç: Nakit ve benzerleri + (Uçak Ön Ödemeleri/2) – Finansal Borç (banka) – Finansal Borç (kira)  
Nakit ve benzerleri kısa ve uzun vadeli finansal yatırımları da içermektedir.

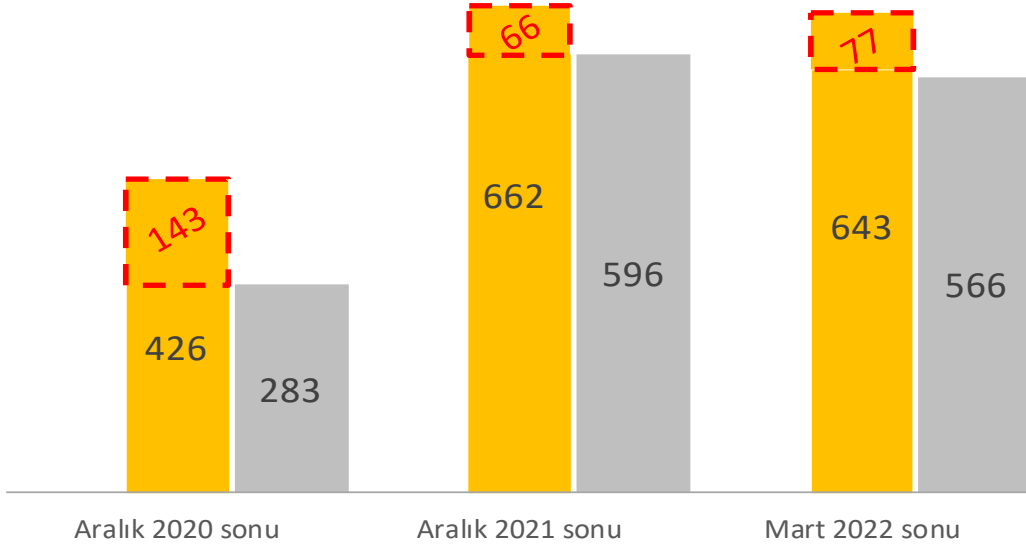


# NAKİT POZİSYONU

Artı nakit pozisyonu 4Ç21'deki 66 milyon Euro'ya göre artış göstererek 1Ç22'de 77 milyon Euro olarak gerçekleşmiştir.

## Nakit rezervler ve Kredi Borçları

- Artı nakit pozisyonu (banka kredileri düşüldükten sonra)
- Nakit rezervler
- Banka Kredileri ve ihraç edilen tahviller (toplam)



- 1Ç22 sonu itibariyle toplam nakit ve nakit benzerleri 643 mln Euro seviyesindedir.
- Artı nakit pozisyonu (toplam nakit rezervinden banka kredileri ve ihraç edilen tahviller düşülerek hesaplanan tutar) 1Ç22'de 77 mln Euro'dur.
- 1Ç22'de 10 mln Euro tutarında nakit üretimi gerçekleşmiştir. Bu sonuç pandemide ikinci kez çeyreklik dönemde nakit üretimi sağlandığına işaret etmektedir.

- Nakit ve benzerleri kısa ve uzun vadeli finansal yatırımları da içermektedir.
- Faiz tahakkukları (10 milyon Euro) banka kredileri toplamından hariç tutulmuştur.



# FİLO GELİŞİMİ

Mart 2022 sonu itibariyle filo 91 uçaktan oluşmaktadır.

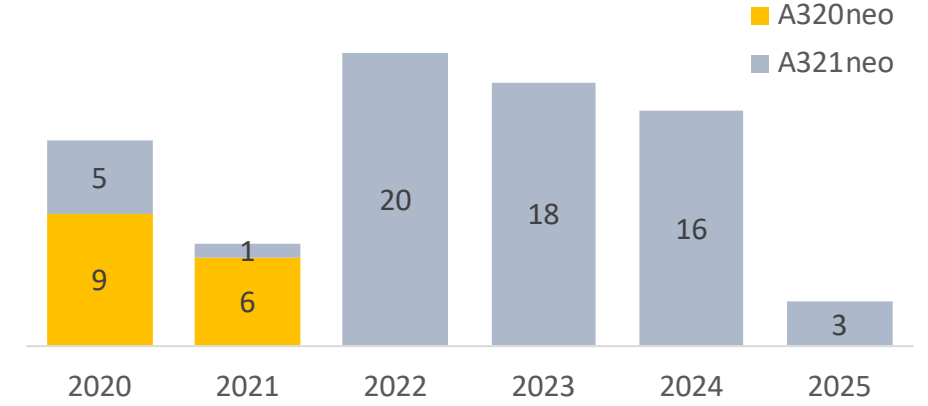
## FİLO (31 Mart 2022)

	Sahip Olunan	Finansal Kiralama	Operasyonel Kiralama	Toplam
Boeing 737-800	-	13	11	24
Airbus A320ceo	-	-	11	11
Airbus A320neo	-	40	6	46
Airbus A321neo	-	10	-	10
<b>Toplam</b>	-	<b>62</b>	<b>28</b>	<b>91</b>

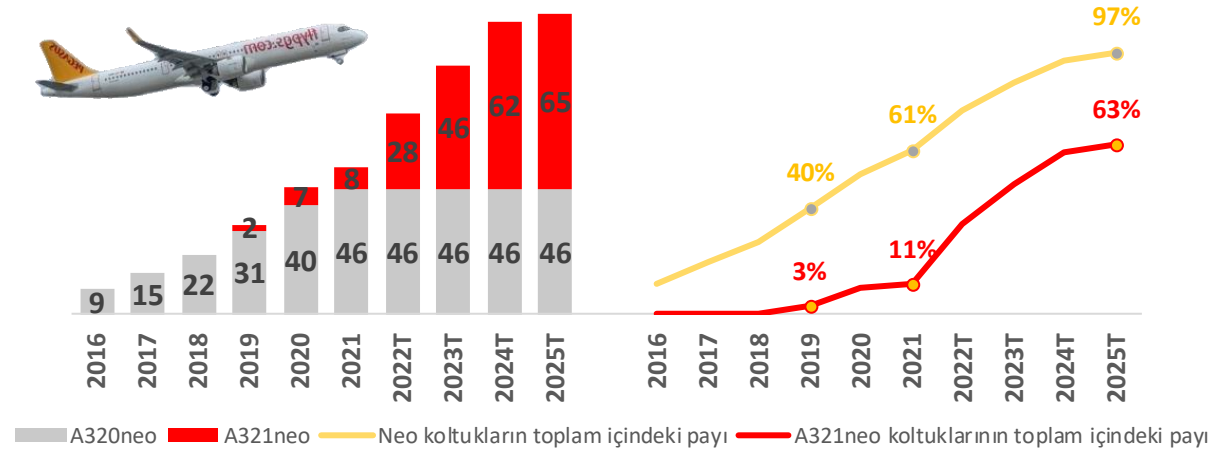
## FİLO BİLGİSİ

- Türkiye'deki en genç ve düşük maliyetli havayolu şirketleri arasında en genç filolardan birine sahip: **5,0 yıl**
- **42 A320neo** ve **64 A321neo** siparişi teslim planına göre devam ediyor.
- Filo büyüklüğü 2022 yılı sonunda **101 uçak** olarak planlanmaktadır.
  - ✓ 1Ç'de **2 adet A321neo** teslim alındı, Nisan-Aralık 2022 döneminde **18 adet A321** daha teslim alınacak.
  - ✓ 1Ç'de **1 adet B737-800** filodan çıktı, Nisan-Aralık 2022 döneminde **5 adet A320ceo** ve **3 adet B737-800** filodan çıkacak.
- 2022 itibariyle sipariş planındaki tüm teslim alımlar A321neo tipindedir.
  - ✓ Ortalama koltuk sayısı 2021'deki 191'den 2025'de 216'ya yükselecek.

## SİPARİŞLER (2019-2025)



## A320neo ve A321neo filo gelişimi





# HEDGING & RİSKTEN KORUNMA POLİTİKALARI

2022 için öngörülen jet yakıtı kullanımının %46'sı hedge edilmiş durumdadır.

## HEDGE HACMİ VE TON BAŞINA MALİYET

	2022	2023
Hedge Oranı	46%	29%
Hedge Fiyatı, \$/mt*	570-739	584-766
Brent Karşılığı **	60-78	61-81

\* Fiyat aralığı 31 Mart 2022 itibariyle piyasa verilerine göre hesaplanmıştır.

\*\* Jet Yakıt Fiyatı/9,5

## HEDGE STRATEJİSİ

- Fiyattan bağımsız olmak üzere zorunlu olarak, yıllık bilanço döneminin %60'ı katmanlı olarak hedge edilmektedir.
- Buna ek olarak Hedge Komitesi'nin kararına bağlı olarak %20 ilave hedging daha yapılabilir.
- Hedging dönemi 24 aydır.
- **Kullanılan enstrümanlar:** Vanilla Call Opsiyonları, Zero Cost Collar and Swap

## RİSK YÖNETİMİ

- Kurdaki dalgalanmalardan kaynaklanan belirsizlik aktif olarak yönetilmektedir.
- ABD\$ bazında satılan ancak TL, Euro ve GBP bazında tahsil edilebilen dış hat bilet gelirleri günlük olarak ABD\$'na çevrilmektedir.
- Kur pozisyonuna göre TL tahsil edilen iç hat biletlerinin de %25'e kadar olan kısmı ile ABD\$ alınabilmektedir.



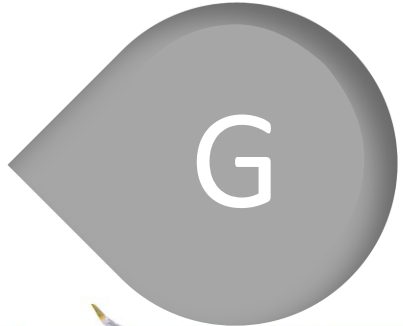
## Performansımızdaki kuvvetli gelişme 2021 faaliyet raporumuzdaki Finansal Olmayan Kriterlerde takip edilebilmektedir.



- Pegasus Hava Yolları, '2050'ye kadar Net Sıfır Karbon Emisyonu' taahhüdünde bulunmuştur ve ara dönem hedefi olarak karbon emisyonunu 2030'a kadar 2019'a göre RPK bazında %20 azaltmayı hedeflemektedir.
- Pegasus, Karbon Saydamlık Raporlama Projesi (CDP) 'B' puana sahiptir.
- Corsia, EU ETS ve UK ETS regülasyonlarına uyum sağlamıştır.
- Pegasus ortalama yaşı 5,0 yıl olan genç bir filoya sahiptir. Yakıt tasarrufu sağlayan yeni nesil Airbus NEO uçakların toplam koltuk kapasitesindeki payı 2021'de %61'dir ve 2024 yılında %94 olacaktır.
- Mart 2022'de sürdürülebilir havacılık yakıtı (SAF) kullanımıyla ilk yurt içi uçuş gerçekleştirilmiştir
- 'Zero Waste' projesi ile 2021 yılında aylık 5,6 ton atık geri dönüşüm/geri kazanıma dahil edilmiştir.
- ISO 14001 Çevre Yönetim Sistemi Sertifikasına sahiptir.



- Pegasus, Birleşmiş Milletler Küresel İlkeler Sözleşmesini Türkiye'de imzalayan ilk havayolu şirkettir (2019) ve '2022 Early Adopter' pilot uygulamasında yer almaktadır.
- Pegasus «Düşük Maliyetli Havayolu Taşımacılığı» iş modeli ile faaliyet gösterdiği 47 ülke/127 destinasyonluk uçuş ağı ile geniş kitlelere havayolu ile seyahat imkanı sağlamaktadır.
- "Türkiye'nin Dijital Havayolu" Pegasus süreçlerinde teknolojinin imkanlarından faydalanmayı hedeflemekte ve teknolojik gelişmeleri misafir ve çalışanların hayatını ve işlerini kolaylaştırmak için değerlendirmektedir.
- Çalışanların %30'u kadınlardan oluşmaktadır; halihazırda IATA'nın «25by2025» hedefinin üzerine çıkmıştır.
- Çalışanlarımızın kişisel, yönetsel ve mesleki gelişimlerine yönelik programları yürütülmektedir.
- ISO 45001 İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemi Sertifikasına sahiptir.



- Pegasus Hava Yolları 2021 sonu itibarıyla %96,8'lik derecelendirme notu ile BIST Kurumsal Yönetim Endeksi listesinde en yüksek nota sahip havacılık şirkettir.
- BIST Sürdürülebilirlik endeksine dahildir.
- Pegasus Hava Yolları, IATA üyesi hava yollarının sektörde kadın temsilini 2025 yılına kadar %25 veya en az %25'e kadar artırması için oluşturulan "25by2025" girişimi doğrultusunda bir Yönetim Kurulu politikası devreye almıştır.
- Yönetim Kurulu ve Yönetim Kurulu Komitelerinde temel göstergelere yansıyan kuvvetli yönetim yapıları kuruludur.
- BM Kadının Güçlenmesi Platformuna katılan ilk hava yolu olan Pegasus SHGM Toplumsal Cinsiyet Dengesi Geliştirme Komisyonu üyesidir. Pegasus toplumsal cinsiyet eşitliğine yönelik STK'lar ile iş birliği yapmaktadır.



# OPERASYONEL - FİNANSAL VERİLER VE MALİ TABLOLAR



# OPERASYONEL VE FİNANSAL VERİLER

	2019	2019	2019	2019	2020	2020	2020	2020	2021	2021	2021	2021	2022	1Ç/1Ç			
	2019	2020	2021	1Ç	2Ç	3Ç	4Ç	1Ç	2Ç	3Ç	4Ç	1Ç	2Ç	3Ç	4Ç	1Ç	yıllık değ.
<b>TOPLAM GELİRLER (mln Euro)</b>	<b>1,739</b>	<b>630</b>	<b>1,025</b>	<b>290</b>	<b>407</b>	<b>647</b>	<b>396</b>	<b>287</b>	<b>22</b>	<b>181</b>	<b>140</b>	<b>123</b>	<b>155</b>	<b>450</b>	<b>298</b>	<b>270</b>	<b>120%</b>
YAN GELİRLER (mln Euro)	459	213	315	93	107	143	116	100	6	55	53	45	52	116	103	93	108%
<b>FAVÖK (mln Euro)</b>	<b>580</b>	<b>93</b>	<b>254</b>	<b>42</b>	<b>131</b>	<b>314</b>	<b>93</b>	<b>41</b>	<b>-14</b>	<b>55</b>	<b>10</b>	<b>-5</b>	<b>14</b>	<b>172</b>	<b>74</b>	<b>33</b>	<b>u.d.</b>
<b>FAVÖK Marjı</b>	<b>33.3%</b>	<b>14.7%</b>	<b>24.8%</b>	<b>14.5%</b>	<b>32.1%</b>	<b>48.6%</b>	<b>23.5%</b>	<b>14.4%</b>	<b>-61.9%</b>	<b>30.1%</b>	<b>7.5%</b>	<b>-4.4%</b>	<b>9.0%</b>	<b>38.1%</b>	<b>25.0%</b>	<b>12.1%</b>	<b>16.5pp</b>
<b>MİSAFİR SAYISI (mln)</b>	<b>30.8</b>	<b>14.7</b>	<b>20.2</b>	<b>6.9</b>	<b>7.4</b>	<b>8.80</b>	<b>7.64</b>	<b>6.23</b>	<b>0.4</b>	<b>4.3</b>	<b>3.8</b>	<b>3.4</b>	<b>3.7</b>	<b>7.2</b>	<b>5.9</b>	<b>4.9</b>	<b>42%</b>
<b>DOLULUK ORANI</b>	<b>88.6%</b>	<b>79.7%</b>	<b>77.8%</b>	<b>86.9%</b>	<b>87.3%</b>	<b>91.3%</b>	<b>88.4%</b>	<b>86.6%</b>	<b>70.6%</b>	<b>76.1%</b>	<b>75.0%</b>	<b>76.8%</b>	<b>72.1%</b>	<b>80.6%</b>	<b>78.9%</b>	<b>80.8%</b>	<b>4.0pp</b>
ASK (mlr)	43.9	22.3	33.1	9.5	10.8	12.7	10.9	8.8	0.5	6.6	6.3	5.6	6.3	11.6	9.7	8.4	51%
ORT. UÇUŞ MESAFESİ (ASL, km)	1,266	1,207	1,276	1,192	1,275	1,320	1,264	1,227	1,009	1,180	1,230	1,232	1,212	1,286	1,306	1,399	14%
<b>RASK, (€c)</b>	<b>3.96</b>	<b>2.83</b>	<b>3.10</b>	<b>3.07</b>	<b>3.76</b>	<b>5.08</b>	<b>3.62</b>	<b>3.25</b>	<b>4.30</b>	<b>2.73</b>	<b>2.22</b>	<b>2.21</b>	<b>2.47</b>	<b>3.89</b>	<b>3.08</b>	<b>3.21</b>	<b>46%</b>
<b>CASK, (€c)</b>	<b>3.19</b>	<b>3.63</b>	<b>3.15</b>	<b>3.24</b>	<b>3.10</b>	<b>3.10</b>	<b>3.36</b>	<b>3.50</b>	<b>19.43</b>	<b>2.88</b>	<b>3.32</b>	<b>3.49</b>	<b>3.29</b>	<b>2.98</b>	<b>3.06</b>	<b>3.57</b>	<b>2%</b>
YAKIT HARIÇ CASK, (€c)	2.06	2.74	2.23	2.14	1.96	1.95	2.24	2.37	18.62	2.12	2.60	2.73	2.50	2.02	2.03	2.38	-13%
MİSAFİR BAŞI YAN GELİR (€)	14.9	14.5	15.6	13.4	14.4	16.3	15.2	16.0	15.6	12.8	13.8	13.1	14.2	16.0	17.6	19.2	46%
EUR/US\$ (ort.)	1.12	1.14	1.18	1.14	1.12	1.11	1.11	1.10	1.10	1.17	1.19	1.21	1.20	1.18	1.14	1.12	-7%
EUR/TRY (ort.)	6.35	8.01	10.43	6.09	6.59	6.30	6.40	6.72	7.54	8.41	9.37	8.88	10.07	10.06	12.70	15.62	76%





# GELİR TABLOSU

Gelir Tablosu, milyon Euro	2020 12A	2021 12A	2021 3A	2022 3A
Hasılat	630	1,025	123	270
Satışların maliyeti	-753	-971	-183	-281
<b>Brüt Kar</b>	<b>-123</b>	<b>53</b>	<b>-60</b>	<b>-11</b>
Genel Yönetim giderleri	-35	-43	-7	-11
Pazarlama giderleri	-21	-26	-4	-8
Esas faaliyetlerden diğer gelirler	44	2	0.1	0.1
Esas faaliyetlerden diğer giderler	-1	-9	-2	-2
<b>Esas faaliyet karı</b>	<b>-136</b>	<b>-22</b>	<b>-73</b>	<b>-32</b>
Yatırım faaliyetlerinden gelirler/giderler	-22	1.3	0.4	8
Özkaynak yöntemiyle yatırım kârlarından paylar	2	1.0	0.2	0.3
<b>Finansman gideri öncesi faaliyet karı</b>	<b>-156</b>	<b>-19</b>	<b>-72</b>	<b>-24</b>
Finansman gelirleri	48	14	2	3
Finansman giderleri	-110	-153	-34	-43
<b>Vergi öncesi kar/zarar</b>	<b>-218</b>	<b>-158</b>	<b>-105</b>	<b>-63</b>
Dönem vergi geliri/gideri	0	0	0	0
Ertelenmiş vergi geliri/gideri	7	8	4	3
<b>Dönem karı</b>	<b>-211</b>	<b>-150</b>	<b>-101</b>	<b>-60</b>



# BİLANÇO

VARLIKLAR, milyon Euro	2021 12A	2022 3A	YÜKÜMLÜLÜKLER, milyon Euro	2021 12A	2022 3A
<b>Dönen Varlıklar</b>	<b>864</b>	<b>875</b>	<b>Kısa vadeli yükümlülükler</b>	<b>864</b>	<b>1,009</b>
Nakit ve nakit benzerleri	475	426	Kısa vadeli borçlanmalar	529	565
Finansal varlıklar	39	48	Ticari borçlar	129	119
Ticari alacaklar	23	39	Müşteri sözleşmelerinden doğan yüküm.	100	155
Diğer alacaklar	9	15	Türev araçlar	0	0
Türev araçlar	8	45	Kısa vadeli karşılıklar	71	73
Stoklar	10	11	Diğer kısa vadeli yükümlülükler	35	97
Peşin ödenmiş giderler	275	292	<b>Uzun vadeli yükümlülükler</b>	<b>2,276</b>	<b>2,291</b>
Diğer dönen varlıklar	5	1	Uzun vadeli borçlanmalar	1,968	1,961
<b>Duran varlıklar</b>	<b>2,742</b>	<b>2,877</b>	Türev araçlar	0.0	0.0
Finansal varlıklar	148	169	Ertelenmiş gelirler	28	26
Diğer alacaklar	26	25	Uzun vadeli karşılıklar	216	230
Türev araçlar	3	24	Ertelenmiş vergi yükümlülüğü	63	74
Özkaynak yöntemiyle değ. yatırımlar	11	17	<b>ÖZKAYNAKLAR</b>	<b>467</b>	<b>452</b>
Maddi duran varlıklar	126	123	Ödenmiş sermaye	61	61
Maddi olmayan duran varlıklar	13	12	Paylara ilişkin primler	194	194
Kullanım hakkı varlıkları	2,226	2,289	Diğer	16	62
Peşin ödenmiş giderler	189	217	Geçmiş yıllar kârları ve dönem kârı	196	136
<b>TOPLAM</b>	<b>3,606</b>	<b>3,752</b>	<b>TOPLAM</b>	<b>3,606</b>	<b>3,752</b>



# NAKİT AKIM TABLOSU

NAKİT AKIM TABLOSU, milyon Euro	2021 3A	2022 3A
<b>A. İŞLETME FAALİYETLERİNDEN NAKİT AKIŞLARI</b>	<b>14</b>	<b>125</b>
Faaliyetlerden elde edilen nakit akışları	-4	34
İşletme sermayesinde gerçekleşen değişimler	18	91
<b>B. YATIRIM FAALİYETLERİNDEN KAYNAKLANAN NAKİT AKIŞLARI</b>	<b>-9</b>	<b>-69</b>
Başka işletmelerin borçlanma araçlarının edinimi için yapılan nakit çıkışları	0	-10
Maddi ve maddi olmayan duran varlıkların satışından kaynaklanan nakit girişleri	-1	-1
Alınan faiz	0.2	4
Nakit avans ve borçlardaki değişim	-7	-44
Diğer nakit giriş/çıkışları	0	-18
<b>C. FİNANSMAN FAALİYETLERİNDEN NAKİT AKIŞLARI</b>	<b>-23</b>	<b>-108</b>
Borçlanmadan kaynaklanan nakit girişleri	98	52
Borç ödemelerine ilişkin nakit çıkışları	-36	-90
Kira sözleşmelerinden kaynaklanan borç ödemelerine ilişkin nakit çıkışları	-64	-57
Ödenen faiz ve komisyon	-24	-20
Alınan faiz	2	6
<b>D. YABANCI PARA ÇEVİRİM FARKLARININ NAKİT VE NAKİT BENZERLERİ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ</b>	<b>16</b>	<b>3</b>
<b>NAKİT VE NAKİT BENZERLERİNDEKİ NET ARTIŞ (A+B+C+D)</b>	<b>-2</b>	<b>-49</b>
<b>E. DÖNEM BAŞI NAKİT VE NAKİT BENZERLERİ</b>	<b>400</b>	<b>475</b>
<b>DÖNEM SONU NAKİT VE NAKİT BENZERLERİ (A+B+C+D+E)</b>	<b>398</b>	<b>426</b>



# UYARI

Bu belge Pegasus Hava Taşımacılığı Anonim Şirketi (“**Pegasus**”) tarafından [Pegasus Bilgilendirme Politikası](#) uyarınca hazırlanmıştır. Bu belgede yer alan bilgiler Pegasus’un kendi kayıtlarına, Pegasus’un faaliyet gösterdiği pazarlara ait kendi bilgi ve tecrübeleri uyarınca gerçekleştirilen araştırma ve öngörülere veya Pegasus’un erişimine sunulan ve üçüncü kişiler tarafından hazırlanan sektör, piyasa ve benzeri konulara ilişkin verilere dayanmaktadır ve dış kaynaklı veriler için kaynak gösterilmektedir. Pegasus dış kaynaklı verilerin güvenilir kaynaklardan elde edildiğini değerlendirmekle birlikte bu verilerin doğruluğunu kontrol etmemektedir ve bu verilerin tam veya doğru olduğu veya yanıltıcı olmadığına dair herhangi bir taahhütte bulunmamaktadır.

Burada yer alan veriler içerik paylaşılanları Pegasus’un faaliyet sonuçları, hedef ve beklentileri hakkında doğru, açık ve eşit koşullarda bilgilendirme amacıyla hazırlanmış olup herhangi bir yatırım tavsiyesi veya Pegasus tarafından ihraç edilmiş sermaye piyasası araçlarına ilişkin bir icap veya icaba davet oluşturmamaktadır. Yatırımcıların yatırım kararlarını farklı kaynaklardan erişimlerine sunulan ve yatırım kararlarını etkileyebilecek diğer bilgi, olay ve durumların değerlendirilmesi doğrultusunda oluşturmaları gerekmektedir.

Pegasus tarafından hazırlanan yatırımcı bilgilendirme belgeleri geleceğe yönelik hedef veya beklentiler içerebilir. Bu hedef ve beklentiler bu başlık ile veya “*öngörülmektedir*”, “*düşünülmektedir*”, “*tahmin edilmektedir*”, “*beklenmektedir*” ve benzer ifadeler ile veya gelecek zaman kipi kullanılarak paylaşılabilir. Geleceğe yönelik hedef ve beklentiler Pegasus’un operasyonel ve mali performansı, büyüme ve stratejisine ve Pegasus Yönetiminin geleceğe yönelik planlama ve hedeflerine ilişkin olabilir. Geleceğe yönelik hedef ve beklentilere ilişkin açıklamalar henüz gerçekleşmemiş konulara ilişkindir. Geleceğe yönelik hedef ve beklentiler makul varsayım ve tahminlere dayandırılır. Bununla birlikte bu hedef ve beklentiler belirsizlik ve riskler içermekte olup, duyurunun yapıldığı tarih itibarıyla geçerli hedef ve beklentileri ifade etmektedir. Birçok etken geleceğe yönelik hedef ve beklentilerin öngörülenden önemli ölçüde farklı sonuçlanmasına yol açabilir.

Pegasus geleceğe yönelik hedef ve beklentiler de dahil olmak üzere bu belgede yer alan beyanların ilgili sermaye piyasası mevzuatından doğan yükümlülüklerin gereği haricinde güncel tutulması, güncellenmesi, yenilenmesi veya düzenli olarak bildirim konusunda herhangi bir taahhütte bulunmamaktadır. Bu belgeyi herhangi bir şekilde kullanarak burada yer verilen uyarıları okuduğunuz, anladığınızı ve kabul ettiğinizi varsayılmaktadır.

