



**PEGASUS HAVAYOLLARI için transkripsiyon**

**14 AĞUSTOS 2014**



## Şirket katılımcıları

**Serhan Ulga**

*Pegasus Havayolları – Finans Direktörü*

## Konferans bağlantısına katılanlar

**Görkem Göker**

*Erste Securities*

**Cenk Orcan**

*HSBC*

**Kerem Tezcan**

*BGC Partners*

**Hanzade Kiliçkiran**

*Barclays*

**Alexandra Serova**

*Renaissance Capital*

**Manny Bacuyani**

*Morgan Stanley*

## Sunum

### Operatör

Bayanlar ve baylar, Pegasus Havayolları 2014 ikinci çeyrek sonuçları internet yayınına hoş geldiniz. Şimdi sözü CFO Sayın Serhan Ulga'ya bırakıyorum. Bayım, lütfen devam edin.

### Serhan Ulga

Merhaba sevgili arkadaşlar, meslektaşlarım ve yatırımcılarımız. Şimdi, web sitemizde yapılan sunumların üzerinden geçmemiz için yaklaşık bir saatimiz var. Ayrıca dün rakamlarımızı ve mali durumumuzu ortaya koymuştuk – aslında dünden önceki gün, bu yüzden internet yayınınızın formatı geçen seferkine benzer olacak. Önümüzdeki 15-20 dakika sunumu ben gerçekleştireceğim; geri kalan süreyi öğrenmek istediğiniz konulardaki sorularınıza ayıracağız.

Web sitemizde koyduğumuz sunumumuza gelebilerseniz, ikinci çeyrek için bu sunum üzerinden gideceğim. Bu sunumdaki ikinci sayfa Bir Bakışta Pegasus – başlık bu. Bunun üzerinde fazla zaman harcamayacağım, fakat dün veya



bugün yaptığımız sunumda bir güncelleme olarak şunu söyleyeceğim; iki uçak daha teslim aldık, iki Beoing 737-800 ile filomuzdaki uçak sayımız bugün itibariyle 54 olmuştur. Ve bir yeni uçuş noktası daha eklemiş durumdayız; Budapeşte. Bu uçuş noktası, ilk çeyrek sunumunda uçuş haklarını elde etmek için girişimlerimizin devam ettiği yerlerden biri olarak geçmişti.

Temel hususlara göz atacak olursanız, 3. sayfada, o sayfanın etrafındaki kelime bolluğunun aksine daha grafik tipi bir sayfa oluşturmaya çalıştık. Temelde burada sıraladığımız tüm göstergeler, gelir ve tabi ki büyüme, PAX başına yan gelirler dahil olmak üzere, ki bu çok önemlidir, üretimimiz hep artmaktadır, CASK yaklaşık %2 azalmıştır ve büyümemizi destekleyen uçak sayımız da artmıştır, ve son olarak doluluk oranımızda artmıştır, sadece bir miktar olsa da; fakat şunu unutmamak gerekir ki bu üretimde %25 artış karşısında gerçekleşmiştir, bu yüzden doluluk oranının de övülmeye layık bir performans olduğunu düşünüyorum.

Bir sonraki sayfa olan dördüncü sayfa geçen hafta mali sonuçlarımızdan önce açıkladığımız trafik sonuçlarımızın tekrar özetidir, bu yüzden bunun üzerinde fazla zaman harcamayacağım çünkü bunun sonuçları hakkında sonraki sayfalarda konuşuyor olacağız.

Yapmaya çalıştığımız şey şu: piyasa büyüme koltuk sayısı bağlamında iç ve dış hatlarda olanlar, doluluk oranı karı, ve tüm performans, havaalanlarının yakıt fiyatı değişimi varyasyonları ile karşılaştırmasının bir analizini yapmaya çalıştık. Gördüğümüz gibi sadece birinci çeyrekte değil ikinci çeyrekte de büyümeye devam ettik ve büyümemiz Türk havacılık sektörü piyasasındaki büyümeyi geçti. Kabaca konuşacak olursak bu çeyrekte dış hatların %25 ve iç hatların %19'unu temsil ediyoruz koltuk bazında; ve iç hatlarda bu büyümenin yanı sıra doluluk oranımızı da artırmaya devam ediyoruz. İkinci çeyrekte doluluk oranı hemen hemen yüzde bir arttı ve kar de düşüş gösterdiği ilk çeyrekle karşılaştırıldığında açık şekilde artmış durumda; böylece iç hatlardaki karlılık %0.4 yükseldi ve elbette, ,döviz kurlarındaki artıştan dolayı, yakıt fiyatlarının TL olarak kabaca %20 artmasına rağmen bu gerçekleşti.

Dış hatlarda da benzer bir durum vardır; ilk yarıda koltuk maliyetleri anlamında piyasadaki büyümenin yaklaşık 3 katı; ikinci çeyrekte de %25 daha. İkinci çeyrekte daha istikrarlı bir kar performansı var; fakat bununla beraber ilk yarının sonuçlarına bakacak olursanız ilk çeyreğin kar performansı da ikinci çeyrek performansı üzerinde etkili oldu. Doluluk Oranı de bir anlamda dahil edildi ve genel olarak ilk çeyrekle karşılaştırıldığında nispeten daha iyi sonuçlar elde edildi, ve Euro olarak, bu çeyrekte yakıt fiyatlarının biraz aşağı inmesi de genel arklılığa yardımcı oldu; bunu takip eden slaytlarda göreceğiz.



Kar açısından bakıldığında, ikinci çeyrekteki ortalama misafir başına birim gelirimizin 81 Euro olduğu bilgisini izin analizinize sunarım; bu, geçen yılın aynı çeyreğiyle neredeyse aynı seviyededir. Yurtdışı birim gelirler ise, ikinci çeyrekle karşılaştırıldığında, misafir başına yaklaşık 65 Euro ortalama tutturduk; bu, geçen yılın aynı çeyreğinden yaklaşık 5 Euro daha azdır, fakat bununla beraber ikinci çeyrek etkisiyle ilk çeyrek için, yurtdışı birim gelirleri bir anlamda istikrar kazanmış görünüyor ve bu hakkında genel görünüm bölümünde daha fazla konuşacağız.

Altıncı slaytta yine bir güncelleme var. Az önce bahsetmiştim, temelde değişen bir husus olarak Budapeşte, bizim için aktüel bir güzergah haline geldi ve 2014 yazı boyunca kısa ve ilave sıklıkları vurguladık; bunların genel üretim ve karlılığımızı olumlu etkilediğini düşünüyoruz.

Bir sonraki slaytta EBITDAR köprüsü var; bunu geçen yılki FAVKÖK(EBITDAR) ile karşılaştırıyoruz...geçen yarı yıl veya bugüne kadarki dönemi bu yılın aynı dönemiyle karşılaştırıyoruz ve sonraki sayfada da sadece ikinci çeyrekle ilgili konuşacağız; ve ilk yarıya baktığınızda, çok büyük sürpriz olmayacak ama planlanan uçuş RASK değeri, ve ilk yarıya da baktığınızda, FAVKÖK(EBITDAR) performansında büyük bir durgunluk; kabaca 41 milyon TL civarında ve bir başkası büyük ölçüde pazarlama giderlerindeki zamanlama etkisidir; fakat ilk yarıda (duyulmuyor) SAW (Sabiha Gökçen) çalışmaları ile karşılaştırıldığında etkilenen beş ay olacak, çünkü bizim imtiyazımız sona erdi ve geçen yılın 1 Temmuz tarihinden itibaren, bu hizmeti kendimiz vermekteyiz.

Ayrıca TL bazında da artış vardır, çoğunlukla TL bazlı maliyetlerdeki eskalasyon etkisi fakat üçte birinden fazlası Türkiye’de sektörün geri kalanıyla beraber geleneksel olarak yaptığımız bordrodaki artışlardır. Biliyorsunuz Nisan ayında yıllık artış yapıyoruz, bu yüzden bunun da grafik üzerinde etkisi oldu. Artık alışmış olduğunuz gibi, karışım şöyledir: motorun yeniden sermayelendirilmesine dayalı olarak ilk çeyrek için sağlamamız gereken bir motor büyük bakım diferansiyeli var. Bu 20’nin altında yaklaşık 9 milyon TL sürekli mülkiyet yapısı olacak, ve kabaca söylersek 2016’ya kadar orada kalacak, çünkü o tarihe kadar uçaklarımızın açığını kapatacağız; bunu ihtiyaçlarımız ve kapasitemiz doğrultusunda piyasaya girerek ve operasyonel kiralama yaparak geçekleştireceğiz. TL bazında ise döviz kurunun artmasıyla birlikte yaklaşık 34 milyon TL negatiflik söz konusu.

Pozitif tarafta ise, misafir başına yan gelirler pozitif bir etki yaptı; ilk yarıda misafir başına yan gelirler arttı ve, dediğim gibi, yakıt fiyatı da arttı...ton başına maliyet pozitif bir etki yaptı ve genel üretim hacmi size daha önce bahsettiğim olumsuzluğun bir kısmının telafi edilmesine yardımcı oldu, fakat buna rağmen, ikinci çeyrek için EBITDAR marjı %21 iken ilk çeyreğin negatif performansı ilk yarı için ortalama %11 seviyesinde kalmasına neden oldu.



İkinci çeyrek için EBITDAR köprüde ve yerindeki benzer elemanlarda yaklaşık 20 milyon TL delta artışına bakıyoruz, fakat ikinci çeyrek için planlanan uçuş RASK değerinin çoğunlukla ve pratikte hemen hemen tamamının, bazı kısımlar hariç, yurtdışı performansından geldiğini söylemeliyim.

*[Teknik problem]*

Evet, sanırım bizim tarafta bir teknik problem meydana geldi, fakat geri döndük ve her halükarda ikinci çeyrek için EBITDAR hakkında konuşuyorduk; diyordum ki aynı failler, planlanan uçuş RASK'daki farklı sayı büyük ölçüde yurtdışıyla ilgilidir ve geri kalanı büyük ölçüde ikinci çeyreğe yansıyan unsurlardır, ve bu konuda başka soru varsa ilerleyen dakikalarda cevaplayacağız.

Bilanço analizinde bu konuyu kısaca özetleyeceğim. Yıl sonundan itibaren, ve ilk çeyrekte bu yana, Türk lirası varlıklarımızı süratle çoğunlukla Euro ve ABD dolarına dönüştürmeye başladık, ve bu yüzde genel olarak Birinci çeyrek raporlama bilanço tarihimizde geneli yaklaşık %54'ü oldu. Bugün nakit varlıklarımızın %83'ten fazlası sağlam para birimlerindedir.

CASK analiziyle ilgili biraz daha fazla ayrıntı; yakıt dışı CASK'a baktığımızda, ki burada CASK etkisi aslında dahil edilmemiştir ve etkin operasyona bakıyoruz; burada gördüğümüz...yakıt dışı köprüde, aslında geçen yılın performansı ile karşılaştırıldığında bir düz çizgi görüyoruz. Yine Sabiha Gökçen deki trafik operasyonu, filo sahiplik yapısı var, finansal kiralama veya mülkiyeti bizde olan uçak tipleriyle karşılaştırıldığında yakıt dışı çizgiye daha fazla ilave yapıyor. Ayrıca motor provizyonlarında ilave değişiklik ve bordroda artış vardır; bu ise o zaman elbette FX tarafından dengelenmiş ve TL maliyet bazındaki artışla bir miktar negatife çevrilmiştir. (duyulmuyor) hakkında konuşacağız, böylece FX yardımı...yakıt dışı CASK performansını başa baş tutmadık, fakat bana göre bu hikayenin yarısıdır, çünkü birkaç sayfa içinde göreceğiniz gibi, TL bazlı harcamalarımızı genel harcama para birimi bazlı portföyde artırmak için sürekli çaba gösterdik.

CASK yakıt dışı sezonsallık ilişkisine bakacak olursanız, trendin 2012 ile 2013 aralığında hareket etmekte olduğunu görürsünüz, ve bunun yıl boyunca devam etmesini ve yıl sonuna kadar 12 ayın tamamında düz bir çizgide ilerlemesini bekliyorum. Üçüncü çeyrek internet yayınımda sizinle paylaşabilmeyi umuyorum ki, 60 uçak motorunun kapsamlı bakımı yapılacak; o tarihe kadar ihale sona ermiş olacaktır, bu da, umuyorum ki, motor provizyonumuzun bir kısmını, ekstra motor provizyonunu, miktarları dengelemeye yardımcı olacaktır, ancak önümüzdeki yaklaşık iki ay boyunca bunu tam olarak bilemeyiz.

İkinci çeyrek hakkında, aslında, bu bazı etkileyen aynı Sabiha Gökçen trafik operasyonu, filo yapısı aynı FX...ve sonra FX'in neti ve TL maliyet bazıyla



dengeleni, ve bu defa ikinci çeyreğe bakarsak, birinci çeyrekte harcanan açıkça pek (akıllıca olmamıştır) ve bu hemen hemen ikinci çeyrek performansından bir geriye dönüş gibidir, bu yüzden bizi 2.38'den 2.31'e getirmiştir ve CASK'ın da 4.05'ten 3.90 euro seviyesine geldiğini belirtmem gerekir.

Takip eden sayfada, 12. slaytta, size ilk ayda kaydedilen net FX kazanç/kayıpların nerende geldiğine dair ipuçları verdik. Göreceksiniz ki bunun çoğu parasal varlıklar ve borçlardan gelmektedir, ve netin bir kısmı parasal olmayan varlıklardan, temelde net bazda uçaklardan gelir; bakacak olursanız, net FX kaybının yaklaşık 28 milyon TL büyüdüğünü görürsünüz.

Kurdan etkilenme riski açısından, eğer...burada konuşacak birkaç husus var. Daha önce bahsettiğim bir konu, son değişikliklerden önce kurdan etkilenme riskine bakarsanız, ki etkisini performans üzerinde göstermektedir, TL harcamamızı genel harcamalar içinde %14'ten %19'a yükseltmiştir; bu basitçe sözleşmelerimizde ve Avrupalı pilot tabanımızda bir değişiklik yapmak suretiyle gerçekleşmiştir. Daha önce köprüde, EBITDAR maliyet köprüsünde yorumladığımız FX etkisinde yaklaşık 0.04-0.05 euro bir etki yapabilirsiniz, fakat biz tabii ki, yönetim olarak, TL uzun vade pozisyonu kısmını kontrol etmeye ve elimizden geldiğince azaltmaya çalışıyoruz. Size Haziran sonunda ilk altı ay için hassasiyet tablomuzun bir resmini çektik; yüzdelerimiz ve aktüel değerler, Euro/TL'deki, dolar/TL'deki ve yakıttaki delta miktarlardaki değişikliklere nasıl hassas olduklarını gösterdik. Hedging güncellemesinde genel tekrar edilen stratejimizde bir değişiklik yoktur; aynı parametreler ve diğer şeyler devam etmektedir ve 2014 yakıtının şu anda 931 dolar seviyesinde %43'ünün hedginge tabi olduğunu söyleyebilirim; 2015 için 922 dolardan %10'u hedginge tabi olacaktır. FX tarafında yine dolar eksliğimizin %100'e kadarını hedging yapmak zorundayız; 2014 için yaklaşık %97'si 1.38 euro/dolar ve 1.92 dolar/TL kurundan hedge yapılmıştır; 2015 yılı için 12 aylık Rolling bazında yaklaşık gereksinimin %41'i daha iyi bir euro/dolar paritesi olan 1.43'ten hedge yapılmıştır; burada fazla bir değişiklik yoktur.

Filoda ise 14. Sayfada sunulan sayının (53) 30 Haziran tarihi itibarıyla olduğunu görüyorsunuz; fakat daha önce söylediğim gibi bir 800 daha teslim aldık ve sayımız 54'e ulaştı, ve işletim kiralama sözleşmeleri kapsamında sözleşme alımları hazırladık. Filo evrimi yaklaşıyor ve 2015, 16 ve 17 yıllarında biçimleniyor olacağız. Bu, elbette, faal kiralama piyasasından alabileceğimiz ve sağlayabileceğimiz şeyleri içermiyor. Bunlar bu slayta dahil değil, fakat bu büyüme hakkında daha sonra konuşabiliriz.

Genel görünüme göre, geri kalan altı ay için iyi durumdayız ve kabaca konuşursak yaklaşık iki hafta önce euro/dolar, dolar/TL parametrelerini ve Bloomberg ekranlarında görünen birkaç parametreyi daha, bu bankalar için kullandık; böylece tipik olarak bunların bir ortalamasını alırız ve herhangi bir



yorum yapmadan kullanırız; bankaları bir sayaç gibi kullandığımızda, ve mevcut üretime baktığımızda, yılın başında ortaya koyduğumuz ticari faaliyetler karışımına baktığımızda, ve yılın ilk altı ayını dahil ettiğimizde şunu söyleyebilirim; düz bir CASK'a bakıyoruz ve aynı %17-19 EBITDAR aralığında kalacağımıza inanıyoruz, ve size söyleyebilirim ki, üzerinde çok tartışma olacak bir konudur bu, yılın ikinci yarısında kar, özellikle de yurtdışı faaliyetlerin karı üzerindeki baskı, kalkacak gibi görünüyor ve yurtiçi tarafında da daha iyi bir performans göreceğiz. Sizinle konuşmakta olduğumuz değişmemiş genel görünüm ve trendin üzerinden geçmeyeceğim, fakat sizin, az önce kısaca açıkladığım konu ile ilgileneceğinizi düşünüyorum, bu yüzden hala %17-19 EBITDAR aralığına bakıyoruz, ve yurtdışı operasyonların karlarında bir iyileştirme bekliyoruz, ve doluluk oranı da muhtemelen geri kalan altı ay için nispeten başa baş olacaktır. Artan yan gelirler de, büyük ölçüde bizim PAX anlamında, altı ay için gerçekleşmiş durumdadır ve geri kalan altı ay için de en azından istikrarlı bir performans bekliyoruz, ve yurtiçinde ise doluluk oranı güçlüdür ve bu da düz kar seviyesine ilave yapmaktadır; yani, geri kalan altı aya baktığımızda, rekabeti ve piyasadaki diğer kısıtları düşündüğümüzde, ilan ettiğimiz hususları yıl sonu sermaye piyasaları gününde gerçekleştirebileceğimiz görünmektedir.

Böylece benim sunumumun sonuna geldik. Dediğim gibi, şimdi soru ve cevaplara geçebiliriz.

## Soru ve cevap bölümü

---

### Operatör

[operatör talimatları]

Erste Securities şirketinden Bay Görkem Göker'den bir soru var. Bayım lütfen devam edin.

---

### Görkem Göker

Artık Ağustos'un ortasında olduğumuza ve piyasanın genelinde yolcu sayısında ve özellikle Türk Hava Yolları'nın trafik sonuçlarında görülür bir yavaşlama olduğuna göre, lütfen bize üçüncü çeyrekle ilgili gözlemlerinizi aktarır mısınız? Lütfen gözlemlerinizi bizimle paylaşır mısınız? Diğer sorum ise, Türk Hava Yolları, Anadolujet ile ilgili büyüme ve yeni eklemeler projeksiyonlarını düşürmekte; siz bu karar sonucu olarak mürettebat ile ilgili bazı sonuçlar gözlemlediniz mi, ve bunların operasyonlarınız üzerindeki olumlu sonuçlarını ne zaman görmeyi bekleyebiliriz? Şimdiden cevaplarınız için teşekkür ederim.

---

**Serhan Ulga**

Sorunuz için teşekkür ederim. Sanırım, biliyorsunuz, Temmuz ve şimdi içinde bulunduğumuz Ağustos'a baktığınızda, Eylül ve sonraki birkaç aya da baktığınızda, %1 görmekteyiz...Bu nominal, bunlar nominal miktarlar, fakat yurtiçi ile ilgili olarak doluluk oranında yüzde bir noktalı değerlerde hafif bir iyileşme görüyoruz, ve yurtdışına bakarsanız evet, yük faktörlerinde yavaş bir düşüş görmekteyiz, fakat...hayır, önemli demek istemiyorum, fakat son altı veya yedi ayda gözlemlediğimiz şudur ki ileriye yönelik rezervasyonlarda 3-5 yıllık değerde artan karlar görüyoruz. Çok ayrıntıyı bilmiyorum, sonuçlar sanırım bugün çıktı, inceleme imkanım olmadı, fakat, trafik anlamında şu anda aynı duyguları paylaşmıyoruz. Bu, sorunuzun cevabı mı? Üzgünüm, sorunuzun iki bölümü vardı.

---

**Görkem Göker**

Aslında evet. Özellikle Pegasus için, yolcu artışında benzer bir yavaşlama görecek miyiz? Sorumu bu şekilde yeniden ifade edeyim.

*[teknik problem]*

---

**Serhan Ulga**

Sanırım sorunuza devam ediyordunuz?

---

**Görkem Göker**

Evet, hat kesildi, bu yüzden ikinci kısmı alamadım, fakat ilk cevap için teşekkür ederim. Mesajı aldım, evet.

---

**Serhan Ulga**

Temel olarak Türk Hava Yolları'nın trafik verilerine bakma imkanım olmadığını söyledim, fakat şu anda aynı duyguları paylaşmıyoruz. Evet, onların rakamlarına daha detaylı bakmam gerekiyor.

---

**Görkem Göker**

Evet, teşekkürler, teşekkürler.

---

**Operatör**

HSBC'den Sayın Cenk Orcan'dan bir sorumuz var. Bayım lütfen devam edin.





---

### **Cenk Orcan**

Benim sorum karlarla ilgili. İlk çeyrekle karşılaştırıldığında yıllardır yaşanan azalmayla ilgili olarak iyi durumda olduklarını görüyoruz, baskı azalıyor. Bunun sebeplerini söyleyebilir misiniz? THY rekabetinin yavaşlamasından dolayı mı, yoksa başka küresel eğilimler de karları destekliyor mu, ve bu trendin, ilerideki çeyreklerde daha küçük düşüşlerle devam etmesini bekliyor musunuz? Bunu THY ve Sabiha Gökçen ile ilişkilendirebilir misiniz? Teşekkürler.

---

### **Serhan Ulga**

Elbette, inanıyorum ki – muhasebelerin büyük kısmını etkileyen tüm bu parametreleri ayrıştırmak için çok detaylı ölçütlerimiz yok, fakat kesinlikle Sabiha Gökçen’de maliyetlendirme yapan diğer havayollarının durumu biraz iyileşti, ve bu anlaşılabilir bir durum çünkü rekabet kanununa göre piyasaya girdikten sonra ilk altı ay indirimler ve bunun gibi şeyler yapıyorlar, bu yüzden düşüyoruz ki,....sizinle bulduğumuzdan beri söylüyorum beyler; (duyulmuyor) önermesi yerine değer önermesine dayanarak fiyatlama yapıyorlar, ve bu da kesinlikle bir etkidir. Türkiye’ye yurtdışından gelen trafik akımı kesinlikle yardımcı olmuştur, fakat bunun ne kadar olduğunu söyleyemem, ve daha düşük ücretler sunmaya devam edeceğiz; fakat ilk çeyrek ve dördüncü çeyrekle karşılaştırıldığında kar üzerindeki baskılar azaldığından, bizim arkadaşlarımızın yurtdışı operasyonlarında sadece doluluk oranına doğru oynamadığını, aynı zamanda karlara doğru da oynadıklarını söyleyebiliriz, bu yüzden sanıyorum genel olarak baktığınızda THY’nin performansı düşüyor ve Avrupa ve diğer yerlerden gelen yolculara daha iyi Türk değeri sunuyor, karlar üzerindeki baskı azalıyor ve normale dönüyor...dönüyor derken nispeten konuşuyorum tabi ki, bunların hepsi bir arada düzelmeye yardımcı olacaktır diye düşünüyorum.

---

### **Operatör**

Sayın Kerem Tezcan’dan bir soru var. Bayım lütfen devam edin.

---

### **Kerem Tezcan**

Benim iki sorum var. Birincisi temelde eski-yakıt CASK’ın sürdürülebilirliği ile ilgili, fakat büyük ölçüde açıklandı; sunumdan anladığım kadarıyla en azından yılın geri kalanında devam edecek. Bunun biraz daha detayına girebilerseniz müteşekkir olurum. İkinci sorum şununla ilgili: sizin kendi zaman performansınız son birkaç yılda nispeten daha iyi oldu. Trafiğin daha da artacağını düşünürsek – doluluk oranındaki olası artış trendi ile birlikte – Sabiha Gökçen Havalimanındaki trafik sıkışıklığından dolayı bunun maliyetler üzerinde ilave bir etkisini öngörüyor musunuz?



### Serhan Ulga

Soruların için teşekkür ederim Kerem, iyi sorular. Evet, tekrar söylüyorum, yakıt- Euro(Dolar, Dolar/TL parametreleri açısından, bunlara bakıp bunları bir kenara koyarsanız, operasyonun geri kalanına bakarsanız, ileriye dönük rezervasyon eğrisine ve diğer her şeye bakarsanız, ve mevcut üretimi göz önüne alırsanız, ileriye dönük rezervasyon eğrisi CASK'a yardımcı olmuyor, fakat kesinlikle ekstra uçuşlar konmasına ve diğer şeylere yardımcı olacaktır, bu ise üretimi artırır ve sabit maliyet tabanımızı geliştirmemize yardımcı olur. Bunların hepsine bir arada bakacak olursak, kısaca bahsedebileceğim (duyulmuyor)da devam eden maliyetleri azaltmaya yönelik girişimlerimize bakarsak, ....sonuna kadar 0.04 euro seviyesinde olacağımızı düşünüyorum...fakat temel operasyonel CASK'a bakarsanız, elbette bu, sizin bahsettiğiniz gibi, özellikle son bir ay gibi bir süre için zamanında kalkış performansından etkilenecektir. Zamanında kalkış performansı – gelecek çeyreğin sunumunda göreceksiniz – daha da kötüleşti ve ne yazık ki bunun birden fazla sebebi var. Bunlardan biri hava durumu; günlük iptaller, rezervasyon yenilemeleri ve rotasyonlar üzerinde havanın önemli bir etkisi olmakta, bu yüzden özellikle 3.çeyrekte iptal maliyet masrafları ile karşılaşıyoruz. Ayrıca göçmen bürosu memurlarının büyük bölümü değiştirildi, bunu kontrol etmek zor çünkü devlet tarafından işletiliyor, ve bunlar eğitim alıyor, ve bunlar hız kazanıyorlar fakat şimdilik bu da bir sorun.

Elbette yer hizmetlerinde çalışan personelimizle ilgili sorunlar oldu, onlarla ilgili tıkanıklıklar bizi etkiledi; bu bizim bir operasyonumuz olmasa da bizim operasyonlarımızı etkiliyor. Şimdi, eğer bana bunun 3. çeyrekte ne kadar etkili olacağını sorarsanız, bunu bilmiyorum, fakat çok kötü hava koşulları görmediğimiz takdirde yıl sonu ile ilgili tahminlerimizi fazla etkileyeceğini sanmıyorum.

Geri dönüp CASK kapsamındaki bazı girişimlerden bahsedecek olursam, bundan bahsetmiştik gerçi ama şimdi bunlar sadece CASK ile ilgili işlev görmüyor, fakat RASK ile de ilgililer; yurtiçi operasyonlarımızda - yurtiçi operasyonlarımızla ilgili aramaları ele alan çağrı merkezi bugün bir servis yetkilisiyle görüşmek isteyen müşteriler için ücretlidir, diğer hemen tüm hizmetler internette alınabilir. Aynı zamanda yine... yaptık, bu hemen her yıl, ağa ve uçuş noktaları karışımına bağlı olarak yapılmaktadır. Uçakların ağırlığı, ya da tescilli ağırlık, bunlar Sivil Havacılık'a kayıtlı olan uçaklarımızın kağıt üzerindeki ağırlığıdır, ve Avrupa kontrolüne tabidir, yeniden optimize edildi, bu ise genel ağırlığın düşmesini sağlayacak ve Avrupa'da ve diğer yerlerde daha düşük geçiş masrafı anlamına gelecek ve bunun da yardımcı olacak. Daha önce söylediğim gibi, Sabiha Gökçen aktarma merkezimizde her bir uçuştan önce uçak kontrollerini yapan teknisyenlerimiz yok; artık kaptanlarımız ve ikinci kaptanlarımız bunu yapıyor, bu da bizim için planlandığı gibi personelden tasarruf anlamına geliyor. Artık devletle beraber



çalıştığımız birkaç trafik güzergah girişimi var, fakat henüz gerçekleşmedi, ancak gerçekleşirse, umuyoruz ki diğer havayollarına da yardımcı dokunacaktır. Sürekli bir çaba var, birkaç yeni girişim var fakat sanırım en büyük girişim benden ve diğer kıdemli yöneticilerden geliyor, bu da eski girişimleri sürdürmek ve kaybetmemek.

Umuyorum bu özet sorularınızın cevabı olmuştur.

---

**Kerem Tazcan**

Evet, teşekkür ederim. Çok teşekkürler.

---

**Operatör**

Barclays'den Hanzade Kılıçkiran'dan bir sorumuz var. Bayan, lütfen devam edin.

---

**Hanzade Kılıçkiran**

Serhan Bey sunumunuz için teşekkür ederim. Benim sorum (duyulmuyor) kar kısmı ile ilgili, fakat kar ile başlamak istiyorum. Kar baskısının büyük ölçüde Avrupa güzergahlarından geldiğini söylediniz, fakat sizin rezervasyonlarınızda biraz iyileşme görür gibisiniz, ve 3 ila 4 euro iyileşmeden bahsettiniz, fakat üçüncü çeyreğe girdiğimizde, aslında karı geçen yıl ile aynı oranda tutabilmek için yaklaşık 15 euro iyileşmeye ihtiyaç olacak, bu yüzden 3 ila 4 euro karlarda büyük bir düşüş gibi görünüyor. 3 ila 4 euro derken geçen yılki verilere göre emi yoksa ikinci çeyreğe göre mi artıştan bahsediyorsunuz?

---

**Serhan Ulga**

Bu, geçen yılki verilere göre bir artıştır; fakat, itidalli bir tahminle, %17-19 EBITDA'nın devam edeceğini göz önünde bulundurun. CASK hemen hemen başa baş, bu da bizim tedbirli olacağımız anlamına geliyor. Özellikle Kasım'da ve Aralık'ta bizim işlerimiz biraz hassas olacaktır, ancak bugünden 5 ay sonrası hakkında, Kasım'daki kar direnci hakkında kesin konuşmak zor. Fakat önümüzdeki Ağustos, Eylül ve Ekim için size verdiğiniz rakamların şu anda tabloda gördüğümüz rakamlar olduğunu söyleyebilirim.

---

**Hanzade Kılıçkiran**

Peki, o halde temel olarak, Avrupa havayollarında genel trend bu, kar ortamında bazı zorluklarla karşılaşılıyorlar, sadece siz değil. Fakat düşük maliyetli taşıyıcılar dahil diğer havayollarına baktığınızda hepsi Avrupa güzergahları için karların yılın ikinci yarısında düşeceğini öngörüyor, fakat siz



karlarınızın yılın ikinci yarısında daha fazla düşmeyeceğini, bunun sebebinin de Avrupa pazarındaki kapasite sorunları olduğunu söylüyorsunuz.

---

**Serhan Ulga**

Evet, Avrupa pazarı, hepimizin bildiği gibi, birkaç havayolu hariç, oldukça hasta bir pazardır fakat size verdiğim rakamlar şu anda tabloda olan rakamlardır, bu yüzden bunlar 2013 ile karşılaştırmadır.

---

**Hanzade Kiliçkiran**

Teşekkürler, son sorum ise maliyetlerle ilgilidir. Motor bakımlarından kaynaklanan bazı önlemler olduğunu söylediniz; bunlar geçen yıl gerçekleşmeye başladı. Bu yıl ikinci veya dördüncü çeyrekte itibaren ne zaman CASK bazınızda bir normalleşme görmeye başlayacağımızı anlamak istiyorum; çünkü geçen yılın 3. Veya 4. Çeyreğinde ne zaman daha yüksek motor provizyonlarını rezerve etmeye başladığınızı hatırlayamadım.

---

**Serhan Ulga**

Bu geçen yılın son çeyreğiydi, fakat CASK'ın normalleşmesi konusunu biraz daha açar mısınız, ne demek istediniz?

---

**Hanzade Kiliçkiran**

Sanırım bu yılın ikinci yarısında CASK rakamlarınızın normalleşmesi gerekiyor, çünkü 1.çeyrekte yıllık bazda biraz artış gördük, ve 2.çeyrekte personel harcamalarından gelen bir artış vardı, fakat hala motor bakım provizyonları ve bakım maliyetleri ile işlem masrafları yıllık karşılaştırmada yüksekti, ve üçüncü ve dördüncü çeyreklerde yıllık bazda bu bakım ve işlem maliyetleri sabit mi kalacak yoksa artmaya devam edecek mi?

---

**Serhan Ulga**

Birincisi, muhtemelen 2016'da artmaya devam edecek konulardan biri filo karışımı; bu ise daha fazla operasyonel kiralama anlamına gelir ve kendimize ait uçaklarla yapılan operasyonlarla karşılaştırıldığında genel CASK bazında artış anlamına gelir. Bu yıl, gelecek yıl ve muhtemelen 2016'da karşılaştığımız durumlardan biri budur; çünkü bizim uçaklarımız 2016'nın ikinci yarısında teslim edilecek, bu yüzden bu durumu yaşamaya devam edeceğiz.

İşlemler üçüncü çeyrekte madde madde normalleşecek, çünkü 1 Haziran 2013'te değişiklik yapıldı, bu yüzden 2. çeyrekten sonra, 3. çeyrekte



başlayarak, bir temel etki olarak, çeyrekte Sabiha Gökçen işlemlerini görmeyeceksiniz.

Motor konusunda, kullanımımızın oldukça eksiksiz olduğunu söyleyebilirim. Dediğim gibi, (sesler....)

---

### **Operatör**

Bayanlar ve baylar, lütfen hatta kalınız.

---

### **Serhan Ulga**

Özür dilerim, Vodafone ile ilgili bir durum var; altyapı sağlayıcımız sizinle konuşmakta olduğum telefonda 15 dakika sınırlamasını değiştirdi. Yine, bu da CASK'ı azaltmak için, fakat bunun dışında, bu bir istisna olacak, bunun için özür dilerim. Cidden, alışanlarımızın uluslar arası hatlarda çok uzun konuşmasını istemiyoruz.

Motorlar konusunda, başlıca motor bakım tedarikçileriyle 60 motor genel bakım ihalesi yaptık; bu oldukça uzun ve zahmetli bir süreç, çünkü çok fazla değişken ve işgücü ve malzeme anlamında çok fazla husus var, bu yüzden, kesin bilgi olarak bilmiyorum ama umuyorum ki, ihale sözleşmelerimizde, oranlara bağlı olarak gelecek işlemlerde motor bazımızın 60 ila 80 artmasını sağlamalarını bekliyorum. Kesin bilgi olmadan sunduğum bu durumun itidalli bir bakış açısıyla, gerçekleşeceğini umuyorum. Benim beklentim budur, fakat bunu üçüncü çeyrek internet yayınından önce söyleyemem, çünkü işlerin özömlenmesi yaklaşık altı ay sürüyor. Umuyorum ki, yıl sonundan önce değil de 3.çeyreğe kadar sizin bilgilerinizi güncelleyeceğim, ve umarım bu oranların daha da düştüğünü göreceğiz. şu anda açıkçası sizin için sunduğumuz veriler yeniden ayarlanacak ve umarım ki daha düşük oranlardan bahsediyor olacağız.

---

### **Hanzade Kiliçkiran**

Tamam, teşekkürler.

---

### **Serhan Ulga**

...diğer konular.

---

### **Hanzade Kiliçkiran**

Çok teşekkür ederim.



---

**Serhan Ulga**  
Teşekkürler.

---

**Operatör**  
*[Operatör talimatları]*

Hanzade Kiliçkiran'dan bir sorumuz var. Bayan, lütfen devam edin.

---

**Hanzade Kiliçkiran**

...uçak kullanım oranlarıyla ilgili olarak, kullanım oranlarında hafif bir düzelme var, fakat anlamaya çalıştığım şey şu, bu Sabiha Gökçen Havalimanındaki trafikten dolayı mı, çünkü bunun sonucunda havada daha fazla zaman geçiriyorsunuz, yoksa başka bir operasyonel iyileşme mi söz konusu?

---

**Serhan Ulga**

Kusura bakmayın, sorunuzun ilk kısmını alamadım, bu yüzden neye cevap vereceğimi bilemiyorum.

---

**Hanzade Kiliçkiran**

Peki, sorun uçak kullanım oranlarıyla ilgili, gözlemlediğiniz küçük bir iyileşme var, ve biliyoruz ki Sabiha Gökçen kapasite ve iniş süreleri anlamında biraz daha kalabalık oldu; bu yüzden anlamaya çalıştığım şey şu: uçak kullanımındaki artış operasyonel bir gelişmeden mi kaynaklanıyor yoksa kapasite problemiyle mi ilgili; Sabiha Gökçen Havalimanındaki artan kapasite kullanımı, inmeden önce havada daha fazla zaman geçirmenin bir sonucu mu?

---

**Serhan Ulga**

Hayır, hayır, bu sınırları fazla zorlamak olur. Bu gördüğümüz tamamen operasyonel etkidir. Daha önce de söylediğim gibi, saat içinde hava trafiği hareketinin bir limiti vardır, bu yüzden kasıtlı olarak daha fazla uçak hareketi ekleyemezsiniz, buna izin vermezler. Bu limitler dahilinde kalmak zorundasınız. Bu, pilotlarınızın zorlamasına, kestirme yolları kullanmalarına, inmelerine, etraflarında dönmelerine, ilk sol dönüşü yapmalarına ve park etmelerine bağlıdır, bu yüzden sanıyorum ki bunların hepsi operasyonel etkinin içindedir.



**Hanzade Kiliçkiran**  
Peki, teşekkürler.

---

**Operator**

Renaissance Capital'den Alexandra Serova'dan bir sorumuz var. Lütfen devam edin.

---

**Alexandra Serova**

Aradığınız için çok teşekkürler. Ukrayna olayları hakkında bir sorum var. Şu anda Ukrayna toprağından/hava sahasından uçmamanız gerektiğini anlıyorum, ve bu da İstanbul'dan bazı Avrupa ülkelerine uçuşları etkileyecektir. Belki kaç uçuşun, (duyulmuyor) anlamında daha uzun vadede etkileneceğini ve bunun örneğın yakıt maliyetlerinizi ne ölçüde etkileyeceğini detaylandırabilirsiniz. Her türlü tahmin yardımcı olacaktır. Teşekkürler.

---

**Serhan Ulga**

Evet, bu soru...şu anda yürüttüğümüz tek uçuş, bildiğim kadarıyla, Ukrayna'nın batısındaki Lviv'e giden uçuştur, fakat karşılaştıracak olursak..bu yılki iş planımıza bakarsak, Ukrayna operasyonunun tamamı, ki bu Lviv'i de içeriyor fakat Donetsk ve Harkov'u içermiyor, Harkov'u içeriyor ve beklenen gelirimizin %1.3'üne tekabül ediyor. EBITDA'nın %1 etkisinin altında olduğunu görüyorum, bu yüzden Ukrayna operasyonunun fazla bir etkisi olacağını sanmıyorum, sorun yok gibi görünüyor, çünkü bundan fazla etkilenmiyoruz, örneğın tüm uçuşları bu ülkeye olan diğer havayollarıyla karşılaştırdığımızda fazla etkilenme yok.

---

**Alexandra Serova**

Peki, fakat Ukrayna üzerinden uçuyorsanız, Stockholm veya Moskova ya da Omsk'a gidiyorsanız, daha önce Ukrayna üzerinden gittiğiniz için, en azından Batı bölgelerinden geçmemek için güzergahınızı değiştirmeniz gerekmiyor mu?

---

**Serhan Ulga**

Bu güzergahı kullanan çok fazla uçuşumuz olduğunu sanmıyorum, tekrar kontrol edip size kesin bilgi için dönmem gerekiyor. Hiçbirinin etkilenmediğinden şüpheliyim, fakat size geri döneceğım, not alırsanız, en iyisi bu konuya geri dönelim.

---



---

**Alexandra Serova**

Haritanızdaki 2 numaralı slayta bakıyorum, e Ukrayna topraklarından birkaç uçuşunuz geçiyor, o yüzden etkinin sınırlı olup olmadığını merak ediyorum, öyleyse harika. Sabiha Gökçen kapasite geliştirme konusuyla ilgili bir sorum daha var; ikinci pist kapasite ilavesi ile ilgili, örneğin zamanlama konusunda bir güncelleme var mı, planlarda bir değişiklik var mı yoksa her şey daha önce açıklandığı şekilde mi?

---

**Serhan Ulga**

Bence bu en zor soru, çünkü bunun cevabını biz kontrol etmiyoruz, fakat yazın başında sizinle konuştuğumuzdan bu yana bazı güncellemeler olduğunu söyleyebilirim. Üç farklı altyapı kapsamında ihaleye çıkmalarını bekliyoruz, trafik, başka sinyalleme ve elektronik sistemleriyle ilgili, inşaatın tamamını üç farklı aşamaya böldüler, bu yüzden son bildiğimiz inşaat için ihaleye çıkacakları. İlginç olan şu: soru sorulduğu için, sizinle bu konudaki düşüncemizi paylaşabilirim; Sabiha Gökçen'deki imtiyaz hissedarına ve üçüncü havalimanı inşaatı ve işletmesini yüklenen yatırımcı grubuna baktığımızda, bizim imtiyaz sahibimiz ISG bu imtiyazın %60'ını elinde bulunduruyor; ayrıca, üçüncü havalimanının da ortak, bu ise işlerin enden hızlı ve çabuk yürümediği ile ilgili aklımızda bazı soru işaretleri yaratıyor.

Bir taraftan bu ikinci pistin bize ve diğer havayolu şirketlerine daha hızlı şekilde açılmasından fayda elde edeceklerini düşünüyorsunuz, fakat diğer taraftan bu, üçüncü havalimanındaki çıkarlarına ters düşüyor, bu yüzden bu söylediklerim bir anlam ifade ediyor mu bilmiyorum fakat umarım plana sadık kalırlar, umarım ikinci pist 2016'nın sonundan önce çalışır duruma gelir, çünkü büyümemize ve diğer havayolu şirketlerinin açıklanan büyüme oranlarına bakıldığında, ciddi bir trafik sıkışıklığıyla karşılaşacağız; sadece İstanbul'da değil, Sabiha Gökçen'de de böyle olacak. İkinci pist 2016 sonundan önce tamamlanmadığı takdirde bu sorunun nasıl çözüleceğini bilmiyorum.

---

**Alexandra Serova**

Çok teşekkür ederim.

---

**Operatör**

Morgan Stanley'den Manny Bacuyani'nin bir sorusu var. Lütfen devam ediniz.

---

**Manny Bacuyani**





Merhaba, aradığınız için teşekkür ederim. Yan gelirlerle ilgili ve burada sunduğunuz ürünler hakkında birkaç sorum olacak, iyi gibi gözüküyor, ve yolcu başına geliri 10-12 euro seviyesine nasıl çıkaracaksınız; bu yeni ürün sayesinde mi yoksa mevcut hizmetlerinizin etkisinin artmasını mı bekliyorsunuz? Bu ilk soru. İkincisi, yan gelirlerde sezonsallık etkisi var mı?

---

### **Serhan Ulga**

Size yan gelir profilimizin tam bir listesini veremem, bunu her zaman uzak tutmaya çalışırız çünkü bu, diğer havayolları için taklit etmesi kolay bir husustur; fakat şunu söyleyebilirim ki PAX başına performansı artıran en büyük oyuncular hizmet ücretleri ve havayolu check-in ücretleridir, bunlar sayesinde PAX başına oranlar yükselir.

Mevcut ürün portföyümüz hakkında aynı şeyleri söylemeye devam ediyoruz, ayrıca bazı yeni portföyler de var, ve 2015'te devreye girecek olan yeniliklerden biri yurtdışı uçuşlarda bagaj başına ücret uygulaması olacak, fakat daha önce görüştüğüm bazılarınıza söylediğim gibi, bu nasıl yapılacak... örneğin, yurtdışından yurtdışına trafikte bu kolay, yurtdışından doğrudan Türkiye'ye gelen uçuşlarda da zor değil, fakat örneğin, diyelim ki Gaziantep'ten kalkan, Sabiha Gökçen aktarmalı olarak Düsseldorf'a giden bir uçuşta bagaj ücretini nasıl belirleyeceğiz, parça başına fiyat konsepti üzerinde duruluyor ve ayrıca mimari de şu anda IT anlamında altyapı şeklinde, fakat size şunu söyleyebilirim ki yurtdışı operasyonlarımızda büyük bir yeni yan gelir gündeme gelecek. Bunun ne zaman nasıl başlatılacağını tam olarak söyleyemem fakat 2015'in ilk yarısında başlamasını bekliyoruz.

Sezonsallık ile ilgili olarak size ne yazık ki bu noktada verecek bir cevabım yok, fakat tabi ki bunu araştırıp size dönebiliriz.

---

### **Manny Bacuyani**

Harika, teşekkürler.

---

### **Operatör**

Başka sorumuz yok, bitirmek için size dönüyoruz Sayın Serhan Ulga.

---

### **Serhan Ulga**

Teşekkürler, hoşça kalın.

---

### **Operatör**



Konferans bağlantımız burada sona eriyor, katılımınız için teşekkürler. Artık hattan ayrılabilirsiniz.