



## PEGASUS HAVA YOLLARI 31 MART 2015 TARİHİNDE YAPILAN OLAĞAN GENEL KURUL TOPLANTISI

### YATIRIMCI SORULARI VE CEVAPLARI

2014 Yılı faaliyetlerinin görüşüldüğü ve 31.03.2015 tarihinde yapılan genel kurul toplantısında gerek toplantıya bizzat veya vekili aracılığı ile katılmış olan gerekse EGKS üzerinden iştirak etmiş buluna pay sahiplerimizden gelen tüm sorular ile PEGASUS Yönetim Kurulu Üyeleri ve Yöneticileri tarafından verilen cevaplar aşağıda listelenmiştir.

1. Gündemin 3. Maddesinde görüşülen “. 2014 yılı faaliyetlerine ilişkin Yönetim Kurulu Yıllık Faaliyet Raporu, Denetçi Raporu ve Konsolide Finansal Tabloların Genel Kurul toplantı daveti ile eşzamanlı olarak pay sahiplerinin yeniden incelemesine sunulması ve kabulü ile ilgili olarak;

Soru : Pay sahiplerinden Sayın Kaan Evren BOLGÜN söz alarak: "Toplantıya küçük yatırımcı olarak katılıyorum. Türev işlemler ile ilgili soru sormak istiyorum. ABD Doları artışlarına karşı yapılan korunma (hedge) işlemleri var. Şirket bu konudaki stratejisini finansal raporunda özetliyor fakat diğer bazı şirketlerle karşılaştınca hedge işlemlerinin etkinliği ve detaylarını göremiyoruz. Genel yapısı itibariyle anlatılabilirse seviniriz. Ayrıca yapılan işlemlerin karşı taraf büyüklüklerini öğrenmek istiyoruz. Bunun yanı sıra Şirket entegre finansal risk yönetimi yazılımı/sistemi kullanıyor mu? Son olarak 2015 yılındaki reklam bütçesinde de %40'a yakın artış görüyoruz; bu konuda 2015 sonundaki beklenti nedir?" şeklinde beyan ve sorularını paylaştı.

Soru: Pay sahiplerinden Sayın Av. Ulaş DEĞİRMENCİ kendisi adına ve temsil ettiği paylar adına söz alarak: "Türev işlemlerde karşı tarafın firma ve aracı olarak kim olduğunu merak ediyoruz. Bir diğer sorumuz: türev zararının ortaya çıkacağı dışarıya nasıl sızdı? Petrol fiyatlarındaki değişim grafiği ile Şirket paylarının BIST performansı birbirine paralel gidiyor. Citibank takasındaki yabancı yatırımcılar tarafından yapılan satış endekse paralel bir satış değil. Benzer bir durum geçen sene döviz zararında da gündeme gelmiş. Faiz ve dolara göre pay senedi getirisi düşük," şeklinde beyan ve sorularını paylaştı.

Soru: Pay sahiplerinden Sayın Serhat SIVIŞ da söz alarak "Türev işlemler nedeniyle 146 milyon TL zarar var. Option trader olarak çalışıyorum. Bu işin detayını merak ediyorum. Karşı tarafların kim olduğunu merak ediyorum," şeklinde beyan ve sorularını paylaştı

Soru ve beyanlara cevaben Şirket Yönetim Kurulu üyesi ve Genel Müdürü Sayın Sertaç HAYBAT Şirketin korunma (hedge) işlemlerine ilişkin stratejisinin tüm finansal raporlarda, yatırımcı toplantılarında ve internet sitesi üzerinden kamuoyuna düzenli olarak açıklandığını, Şirket gelirlerinin esasen Avro ve TL olarak gerçekleştiğini ve buna mukabil ABD Doları gelirin %15 seviyesinde olduğunu, yakıt başta olmak üzere ABD Doları giderlerin çok daha fazla olduğunu, bu nedenle kısa olan ABD Doları ihtiyacını karşılamak üzere türev işlemler yapıldığını, Şirket politikasının piyasa şartları el verdikçe ABD Doları ihtiyacının %100'üne kadar korunma (hedge) işlemleri yapılması, yakıtta ise en az %30 en fazla %60 hedge işlemleri yapılması yönünde olduğunu, Dünyada finansal açıdan sağlam tüm havayollarının yakıttaki ani düşüş nedeniyle zarar yaşadığını ve sektör genelinde konunun incelenmesi gerektiğini belirtti. Buna ilaveten Sayın Sertaç HAYBAT tarafından Şirketin kullandığı chooser forward türev ürünün



karşı tarafı oluşturan bankalara Şirket tarafından iki farklı opsiyon satıldığı bir ürün olduğu, Avro/ABD Doları olarak da yakıt olarak da sonuçlanabildiği ve piyasa şartlarında bunların yakıt ile sonuçlanması nedeniyle zararın meydana geldiği, 2014 yılı gelir tablosunda buna yaklaşık 140 milyon TL karşılık ayrıldığı ifade edildi. Payları Borsa İstanbul'da işlem gören diğer havayolu ile karşılaştırma yapıldığında ilgili şirketin bilançosuna yakıt hedge zararının özkaynaklar kaleminde 825 milyon TL olarak takip edilebildiği fakat bu rakam karşılığı ayrılmamış (direkt forward işlem) olduğundan sözleşmelerin vadesi geldikçe yakıt kalemine ekleneceği, benzer şekilde Şirket için de 72.6 milyon TL ilave forward işlem riskinin özsermaye kaleminde mevcut olduğu, genele bakıldığında eldeki zararın büyük kısmına 2014'te karşılık ayrıldığından 2015 yılındaki riskin 72.6 milyon TL olarak tespit edildiği, Dünya genelinde karşılaştırmalı verilerin ayrıca pay sahiplerinin bilgisine Yatırımcı İlişkileri Direktörlüğü kanalıyla iletileceği ifade edildi. İçeriden sızma iddiası ile ilgili olarak böyle bir durumun varlığından şüphe duyuluyorsa bunun ilgili kanallardan takip edilmesi gerektiği, Şirket olarak tüm pay sahiplerine eşit bilgi verme yükümlülüğünün özenle takip edildiği ve karşılandığı belirtildi. Türev işlemlerde Şirketin karşı tarafının RBS, Citi, Standard Bank, Barclays, Deutsche Bank, Crédit Suisse, JP Morgan, Morgan Stanley gibi kurumlar olduğu, en büyük işlem hacminin Citi ile gerçekleştiği bilgisi pay sahipleri ile paylaşıldı, Şirketin her zaman teklifleri toplayarak en iyi fiyatları veren taraflar ile işlem gerçekleştirdiği belirtildi. Son olarak entegre risk yönetimi ve yazılımı konusunda Şirket bilgisi dahilinde bir yazılım bulunmadığı ve kullanılmadığı aktarıldı.

**Soru:** EKGS üzerinden Pay sahiplerinden Sayın Sevda ALKAN'ın EGKS üzerinden Sermaye Piyasası Kurulu Kurumsal Yönetim İlkelerinin kadın Yönetim Kurulu üyesi bulundurmaya ilişkin esaslarına Şirketin uyumu hakkında bilgi talebinde bulundu.

**Cevap:** Yönetim Kurulu üyesi ve Şirket Genel Müdürü Sayın Sertaç HAYBAT, Şirket Yönetim Kurulu tarafından alınan karar ile kabul edilen "Kadın Yönetim Kurulu Üyesi Politikası" metninin 2014 yılına ilişkin Yönetim Kurulu Faaliyet Raporu ile kamuya açıklandığını belirtti.

**Soru :** Gündemin ondördüncü maddesi kapsamında Pay sahiplerinden Sayın Av. Ulaş DEĞİRMENCI kendisi adına ve temsil ettiği paylar adına söz alarak: "*Katar Havayolları'na satış ve ortaklık söylentilerine denk geliyoruz. Yeni havalimanı yapılırsa Şirket ne kadar hazırlıklı? Benzer slot problemi yaşanmaması için tedbir var mı? Merkez üssü hala Sabiha Gökçen Havalimanı olarak mı kalacak?*" şeklinde beyan ve sorularını paylaştı. Pay sahiplerinden Sayın Serhat SIVIŞ: "*Kış sezonu biletleri çıkıyor ama pazarlama hatası görüyorum. 10 yıldır yurt dışında kayak tatili yapıyorum. Rezervasyonların çoğu Cumartesiden Cumartesiyedir. Pazardan Pazara uçuyorsunuz. Bu nedenle THY ile uçuyoruz. Pazarlama hatası mı başka bir sebebi mi var?*" şeklinde beyan ve sorularını paylaştı. Son olarak pay sahiplerinden Sayın Tuna ŞENER söz alarak: "*2014, kazasız, belasız başarılı geçtiği için Pegasus'u kutlarım. Germanwings kazası yeni meydana geldi. Pegasus'un böyle durumlar için tedbiri var mı? Ayrıca Torba yasada nakdi sermaye artırımını için teşvik geliyor. Nakdi sermaye artışı düşünülüyor mu? Son olarak pay izahnamesinin 218'inci sayfasında 2015 yılında amortismanın azalacağı bilgisi var. 2014'te ne kadar 2015'te ne kadar oldu?*" şeklinde beyan ve sorularını ilettiler.



Cevap: Soru ve beyanlara cevaben Şirket Yönetim Kurulu üyesi ve Genel Müdürü Sayın Sertaç HAYBAT, Katar Havayolları söylentileri ile ilgili Şirketin elinde herhangi bir bilgi olmadığını, Esas Holding A.Ş.'nin paylarını borsada işlem görür niteliğe dönüştürmesinin Şirketin bilgisi dahilinde ileriye yönelik operasyonel esneklik niyeti çerçevesinde gerçekleştirildiğini, önceki sorulara cevaben reklam bütçesindeki artışların koltuk arz kapasitesindeki artışa göre planlandığı ve her yıl aşağı çekilmesine çalışıldığı, reklam bütçesinin yurt dışı harcamalar nedeniyle Avro olarak belirlendiği ve dolayısıyla artışın kurdan kaynaklanan TL bazlı artış olması gerektiği ifade edildi. Kış sezonu biletleri ile ilgili olarak, Cenevre, Lyon ve Münih olarak belirtilen destinasyonlara yeterli sıklıkta uçulduğu, bu konuda slot açısından bir sorundan ziyade uçakta yer bulunmamasının söz konusu olabileceği belirtildi. Germanwings kazası ile ilgili olarak mevcut değerlendirmelerin bunun bir kaza olmayabileceğini gösterdiği, olayda kaptanın kokpite girişini engelleyen bir sistem olmasının önem arz ettiği, Şirketin uygulamakta olduğu sistemin kokpitten birinin çıkması durumunda benzer durumlarda kapıyı açmak veya içeriği haberdar etmek amacıyla geçici olarak bir kabin memurunun kokpitte bulunması yönünde olduğu izah edildi. Üçüncü havalimanı ve slot konusunda Türkiye'de bir çok konuda olduğu gibi slot konusunda da şeffaflık olmadığı, Sabiha Gökçen Havalimanı'nın da slot koordinasyonuna tabi bir havalimanı olduğu ve önümüzdeki seneden itibaren burada da ilave kapasite alamayacak duruma gelineceği, ikinci pist projesi kapsamında Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün ihaleye çıktığı ancak ihale sonuçlarının hala açıklanmadığı, bununla birlikte Sabiha Gökçen Havalimanı'nda ikinci paralel pist yapma imkanı bulunduğu ve bu pist yapılırsa pist kapasitesinin iki katına çıkacağı ve Şirketin de özellikle mevcut 25'i opsiyonlu 100 uçaklık siparişi nedeniyle gelişmeleri yakından takip ettiği ve bu uçakları kullanacak havalimanı kapasitesine ihtiyaç duyduğu belirtildi. THY'nin Sabiha Gökçen Havalimanı'ndaki operasyonları ile ilgili olarak ancak tahminde bulunulabileceği ve bunun sebebinin başka yer olmaması olduğunun düşünüldüğü, bu durumun operasyonel olarak Şirketi olumsuz etkilemekle birlikte Şirketin maliyetinin THY'nin %50'si seviyelerinde olduğu, rekabet gücünü bu yapıdan sağladığı ve bunu sürdürdüğü THY ile rekabet edebileceği ifade edildi. 2015 yılı için beklentilere cevaben taşınan yolcu sayısı büyüme beklentisinin %16-18 aralığında olduğu, kapasite büyümesinin de buna paralel olarak %18'ler seviyesinde beklendiği, uçak kullanımının 2014 seviyelerindeki benzer şekilde günde 12 saat üzerinde gerçekleşmesinin beklendiği, yan gelirlerde 2015 hedefinin yolcu başına 10 Avro olduğu, maliyetlerde de kura bağlı olarak Avrupa'da faaliyet gösteren tüm havayolları için geçerli olduğu üzere artış öngörüldüğü belirtildi. Son olarak amortisman sorusuna cevaben 2013 yılı amortismanının 136,3 milyon TL, 2014 yılı amortismanının 164,8 milyon TL olduğu, ancak bu artışın finansal kiralama yoluyla alınan yeni uçaklardan kaynaklanmadığı ve fonksiyonel para birimi olan Avro'daki değer değişiminden kaynaklanan artıştan doğduğu aktarıldı. Nakdi sermaye artışı ile ilgili olarak ilgili yasal düzenlemenin henüz yürürlüğe girmediği ve Şirket tarafından değerlendirilmediği ancak halihazırda önemli bir nakit ihtiyacı hissedilmediği belirtildi.