

A large fleet of Pegasus Airlines aircraft is parked on a tarmac, viewed from an elevated perspective. The aircraft are arranged in neat rows, extending into the distance. The scene is set during sunset or sunrise, with a warm, golden light illuminating the sky and the aircraft. The Pegasus logo is visible on the tail of the planes in the foreground.

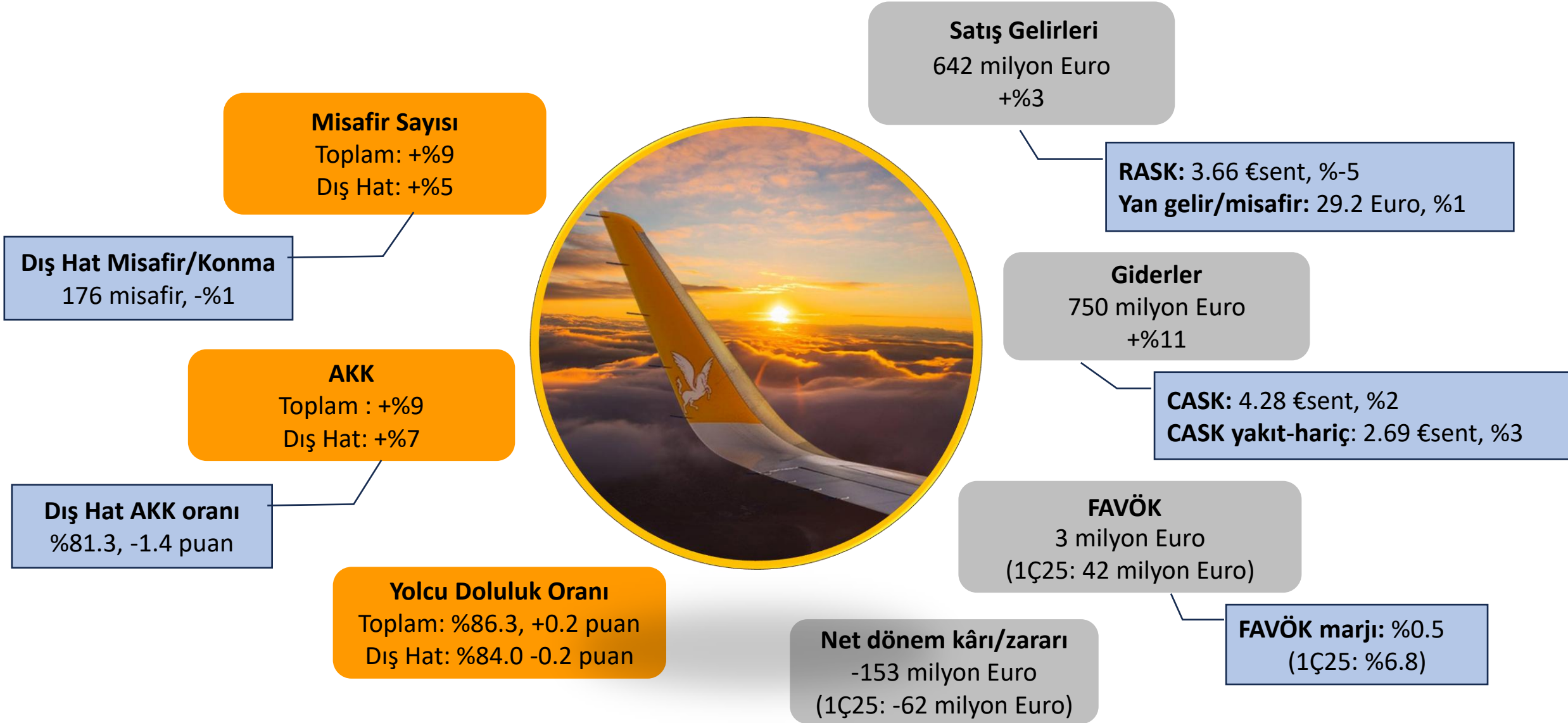
# ***PEGASUS***

**1Ç26**  
**FİNANSAL SONUÇLARI SUNUMU**  
**Mayıs 2026**

- **ÖZET VERİLER**
- **UÇUŞ AĞI ve FİLO**



# TEMEL PERFORMANS GÖSTERGELERİ - 1Ç 2026



% değişimler 1Ç25'e göredir.



\*FAVÖK: Çekirdek faaliyet kârı + Amortisman giderleri + Kısa vadeli uçak kiralama giderlerinin %55'i

# 1Ç26 - ÖZET VERİLER

1Ç26'da geçen yıla göre AKK %9, satış gelirleri %3 artış gösterdi.

Milyon Euro	2025 1Ç	2026 1Ç	Yıllık % değ.
<b>Toplam Misafir sayısı (mn)</b>	<b>9.0</b>	<b>9.8</b>	<b>9%</b>
Dış Hat Misafir (mn)	5.7	6.0	5%
<b>Toplam AKK (milyar)</b>	<b>16.2</b>	<b>17.5</b>	<b>9%</b>
Dış Hat AKK (milyar)	13.3	14.3	7%
<b>Doluluk Oranı</b>	<b>86.1%</b>	<b>86.3%</b>	
Dış Hat Doluluk	84.2%	84.0%	
<b>Gelirler</b>	<b>622</b>	<b>642</b>	<b>3%</b>
<b>Maliyetler</b>	<b>676</b>	<b>750</b>	<b>11%</b>
Yakıt maliyetleri	196	211	8%
<b>FAVÖK</b>	<b>42</b>	<b>3</b>	<b>n.m.</b>
FAVÖK Marjı	6.8%	0.5%	
<i>Net kur farkı geliri/gideri</i>	<i>12.8</i>	<i>-16.4</i>	
<i>Ertelenmiş vergi geliri</i>	<i>6.4</i>	<i>12.6</i>	
<b>Net dönem kâr/zararı</b>	<b>-62</b>	<b>-153</b>	<b>n.m.</b>
RASK (Euro sent)	3.86	3.66	-5%
CASK (Euro sent)	4.20	4.28	2%
Yakıt hariç CASK (Euro sent)	2.98	3.08	3%

## Trafik

- **1Ç26'da yeniden yükselen jeopolitik tansiyon talep dinamiklerinde bir kez daha dalgalanmalara neden oldu.** Yabancı ziyaretçi sayısı 1Ç'de sınırlı bir artışla %2 yükseldi. Buna karşın, Türkiye'nin toplam hava yolcu trafiği dayanıklılığını korudu ve dış hat yolcu sayısı %6, toplam yolcu sayısı ise %8 arttı.
- **Pegasus'un iç hat misafir trafiği 1Ç25'e göre %15 artarken, dış hat misafir büyümesi jeopolitik gelişmelerin olumsuz etkisiyle %5 olarak gerçekleşti.** Toplam misafir büyümesi 1Ç'de %9 ile sektör performansının üzerine çıktı. **Toplam AKK 1Ç26'da %9 artarken, dış hat AKK %7 yükseldi. Toplam doluluk oranı %86,3 ile 1Ç25'e göre 0,2 puan artış gösterdi. Dış hat doluluk oranı ise %84,0 seviyesinde gerçekleşerek 0.2 puanlık hafif bir gerileme kaydetti.**

## Finansal Performans

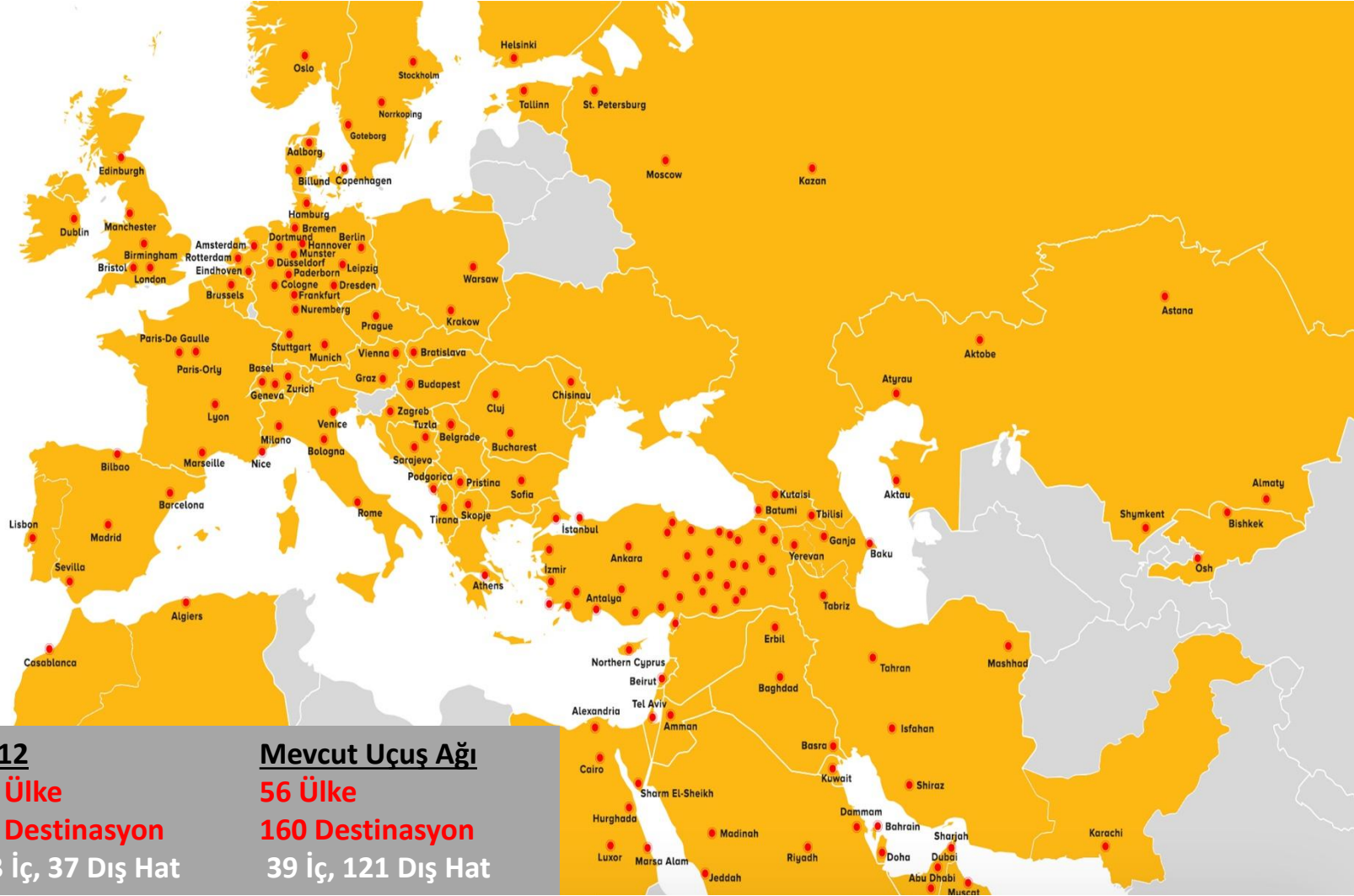
- **Gelirler 1Ç26'da %3 arttı.** Zorlu pazar koşulları ve kısalan rezervasyon pencerelerinin fiyatlama gücünü olumsuz etkilemesi ortalama bilet fiyatları üzerinde baskı yarattı. Yan gelirler ise %10 arttı. **Toplam birim gelir (RASK) 1Ç'de %5 gerileme gösterdi.**
- Yüksek jeopolitik tansiyon **yakıt fiyatlarında artışa** sebep oldu. Ancak spot fiyatların finansallara gecikmeli yansımaları nedeniyle yakıt maliyetleri kontrol altında kaldı (yakıt CASK'ı yıllık bazda %1 geriledi). Bakım giderleri, bakım faaliyetlerinin zamanlamasındaki geçici bir farklılık nedeniyle artış gösterdi (bakım CASK'ı +%27) - bu etkinin yılın geri kalanında normalleşmesi beklenmektedir. **1Ç'de toplam birim gider (CASK) ve yakıt-hariç birim gider %2 ve %3 artış kaydetti.**
- **FAVÖK 1Ç26'da 3 milyon Euro olarak gerçekleşti (1Ç25: 42 milyon Euro)**
- **1Ç26'da 153 milyon Euro net zarar oluştu (1Ç25: 62 milyon Euro net zarar).**



\* FAVÖK: Çekirdek faaliyet kârı + Amortisman giderleri + Kısa vadeli uçak kiralama giderlerinin %55'i

# UÇUŞ AĞI

Mevcut dış hat uçuş ağı 121 noktayı kapsamaktadır.



## Dış hat uçuş ağına yapılan ilaveler (son 12 ay)

### **Istanbul Sabiha Gökçen**

- Cezayir
- Atirau
- Marsa Alam
- Graz
- Bristol
- Aktobe
- Luxor
- Bilbao
- Süleymaniye
- Lüblıyana
- Duşanbe
- Londra-Gatwick
- Uralsk
- Alicante

### **Ankara**

- Basel
- Bakü
- Şarm El-Şeyh
- Bağdat
- Dubai

### **Antalya**

- Bakü
- Madrid
- Barcelona

### **Bodrum**

- Kışinev
- Beyrut
- Kışinev

### **Trabzon**

- Medine
- Gaziantep
- Berlin

### **Çukurova**

- Berlin
- Beyrut
- Londra

### **Ercan**

- Istanbul G.A.
- Kayseri
- Samsun
- Londra
- Berlin



PEGASUS

Yeni nesil uçakların toplam filo büyüklüğündeki payı %88 seviyesindedir.

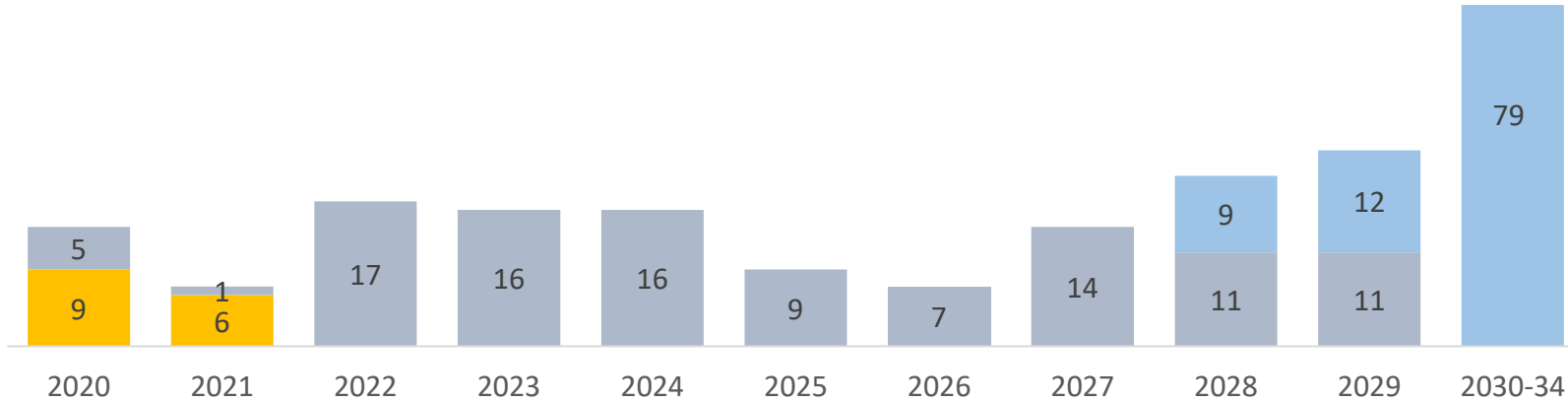


## Filo (31 Mart 2026)

	Sahip Olunan	Finansal Kiralama	Operasyonel Kiralama	Toplam
Boeing 737-800	4	5	0	9
Airbus A320ceo	-	-	6	6
Airbus A320neo	-	29	17	46
Airbus A321neo	-	67	1	68
<b>Toplam</b>	<b>4</b>	<b>101</b>	<b>24</b>	<b>129</b>

- Türkiye'deki en genç ve global düşük maliyetli havayolu şirketleri arasında en genç filolardan biri: **5,3 yıl ortalama yaş**
- **42 A320neo (hepsi teslim alındı) ve 108 A321neo (67 adet teslim alındı)** siparişi teslim planına göre devam ediyor.
- Filo büyüklüğü 2026 yılı sonunda **132 uçak olarak planlanmaktadır.**
  - ✓ 2026 yılında 7 A321neo filoya dahil olurken 2 A320neo'nun filodan çıkacağı öngörülmektedir.
- 2022 itibariyle Airbus siparişindeki teslim alımlar **A321neo** tipindedir.
  - ✓ **Ortalama koltuk sayısı** 2021'deki 191'den 2029'da 228'e yükselecektir.

## Sipariş Teslim Takvimi



■ A320neo



■ A321neo



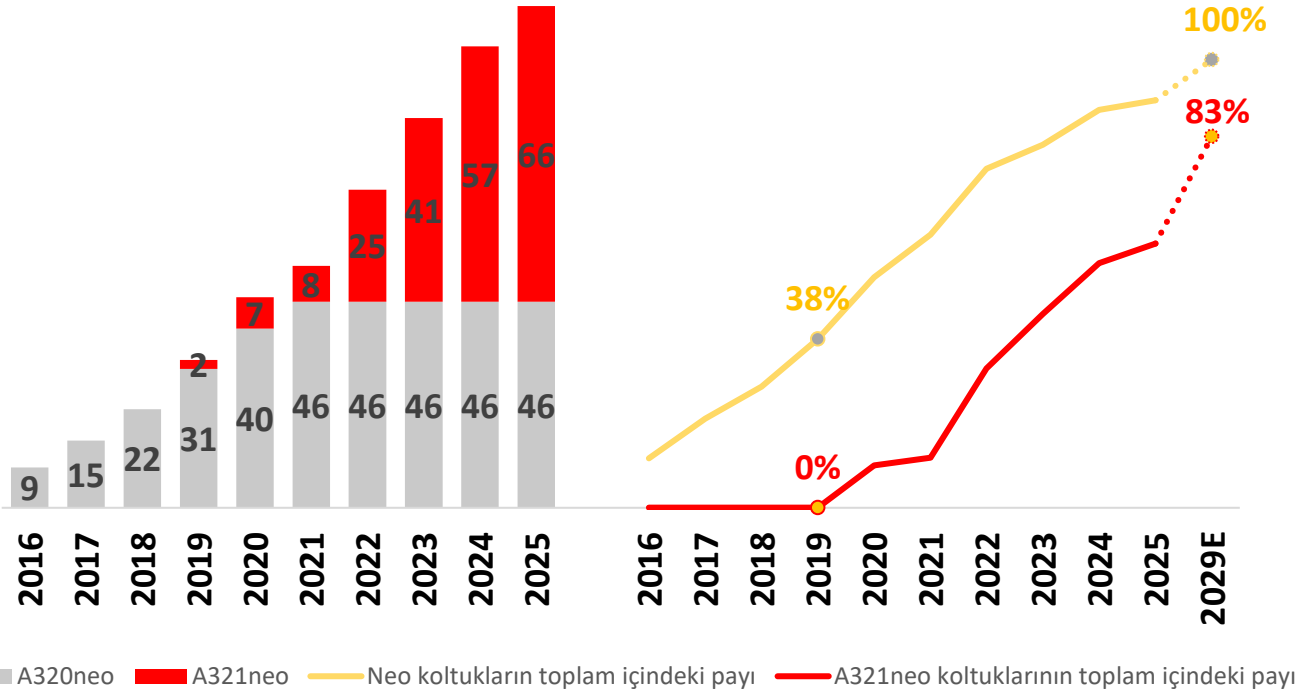
■ 737-10



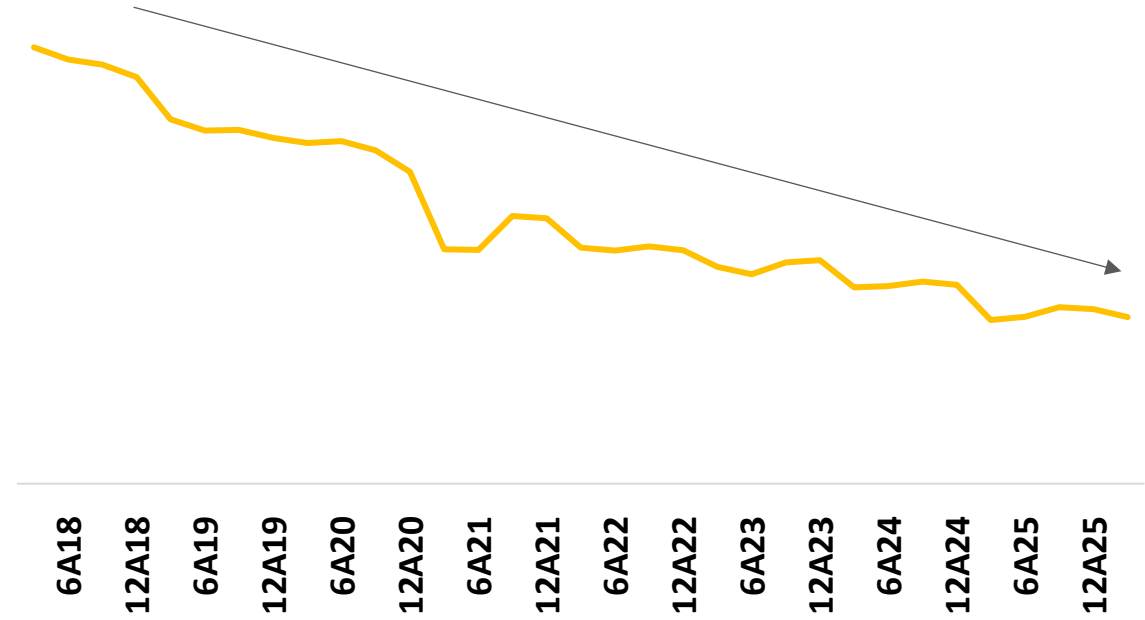
PEGASUS

Neo uçakların filo içindeki artan payı yakıt tüketiminde istikrarlı şekilde verimlilik artışı sağlıyor.

### A320neo ve A321neo filosu gelişimi



### AKK başına yakıt tüketimi



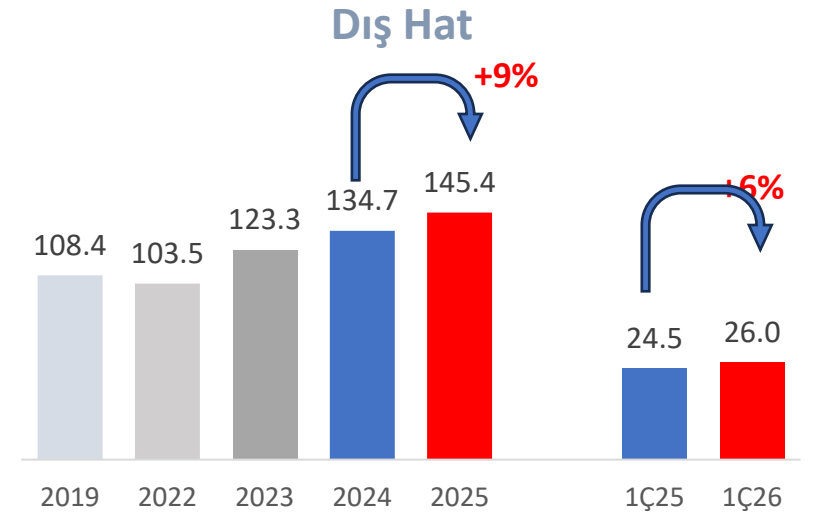
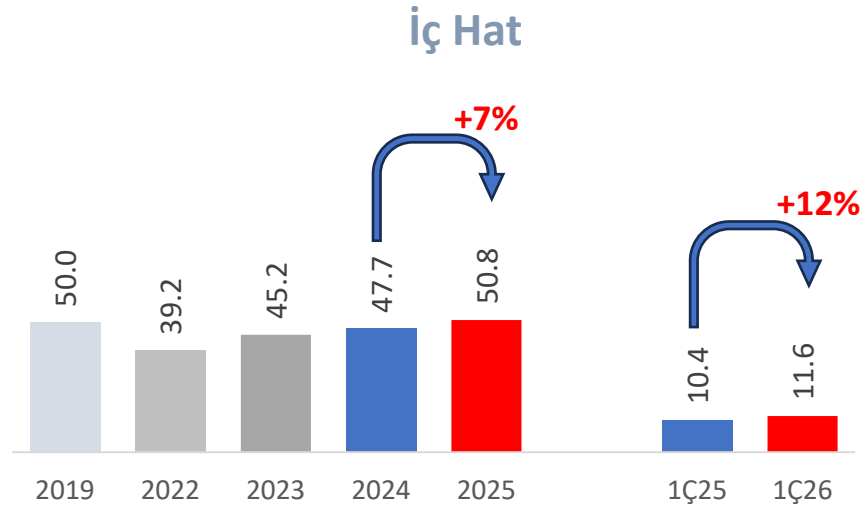
- OPERASYONEL GÖRÜNÜM



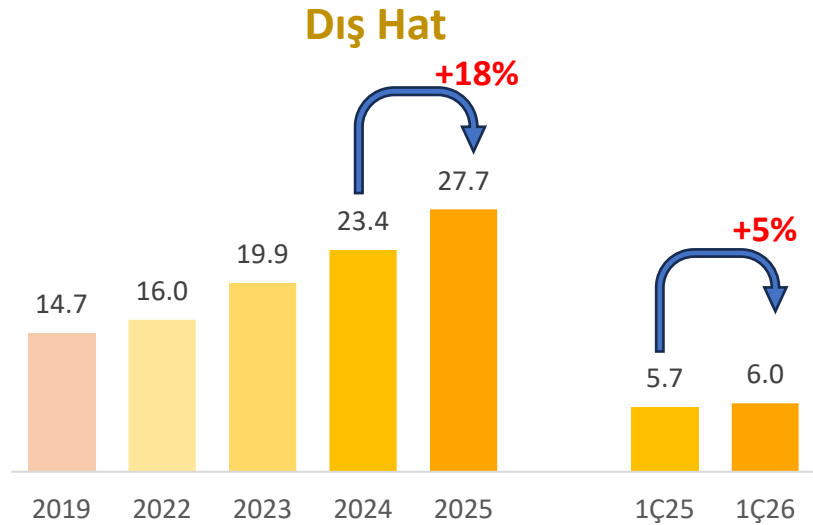
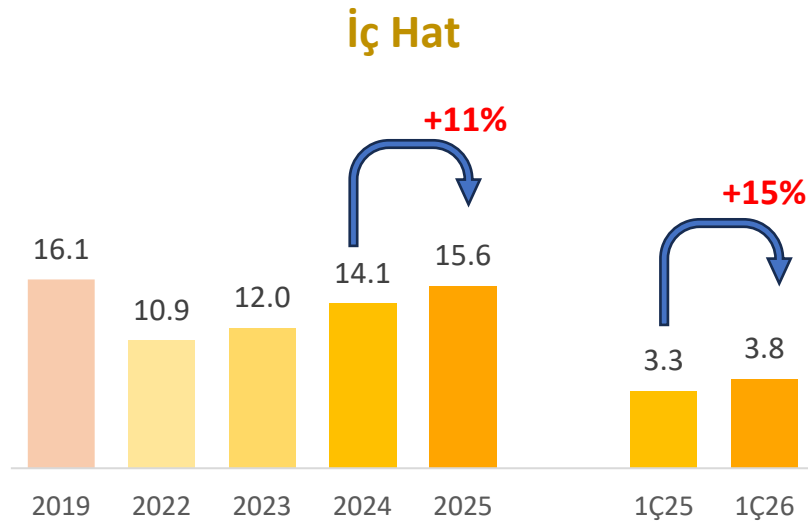
# OPERASYONEL GÖRÜNÜM

Pegasus'un dış hat misafir sayısı 1Ç26'da %5 artış kaydetti.

TÜRKİYE (mln)



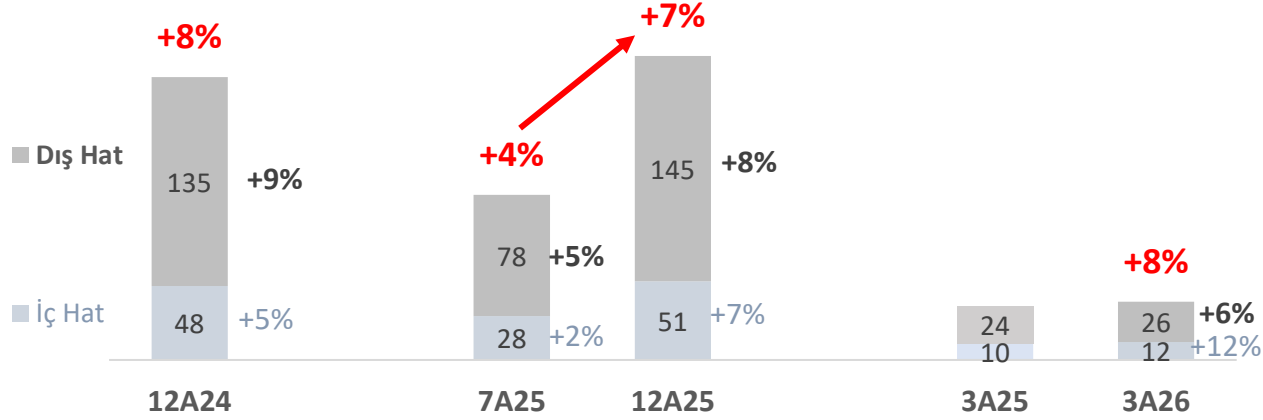
PEGASUS (mln)



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

# OPERASYONEL GÖRÜNÜM

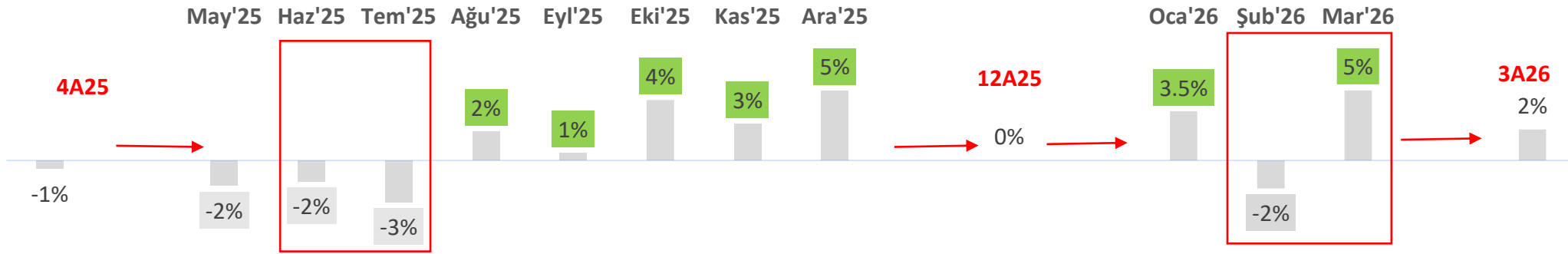
## ✈️ Türkiye Pazarı – Yolcu Sayıları (milyon) ve % değişim



➤ **2025:** Yabancı ziyaretçi trendi, zorlu makroekonomik koşullar ve özellikle Haziran-Temmuz aylarında Orta Doğu'da artan jeopolitik tansiyon paralelinde 2025'in Ocak-Temmuz döneminde önceki yıla göre olumsuz bir seyir izledi ve %2 geriledi. Tansiyonun azalmasıyla birlikte Ağustos ayından itibaren yabancı ziyaretçi girişlerinde toparlanma başladı. Bu gelişme Türkiye'nin yolcu trafiğine de yansdı; 2025 genelinde dış hat yolcu sayısı %8, toplam yolcu sayısı ise %7 arttı.

➤ **1Q26:** Jeopolitik tansiyonun tekrar artması talep dinamiklerinde yeniden dalgalanmaya yol açtı. 1Ç26'da Türkiye'ye gelen yabancı ziyaretçi sayısı %2 gibi sınırlı bir seviyede artış gösterdi. Türk vatandaşlarının direkt seyahat talebi ise güçlü seyrini koruyarak yıllık bazda çift haneye yakın bir büyüme kaydetti. Sonuç olarak, Türkiye'nin toplam hava yolcu hacmi dayanıklılığını korudu ve dış hat yolcu sayısı %6, toplam yolcu sayısı ise %8 artış gösterdi.

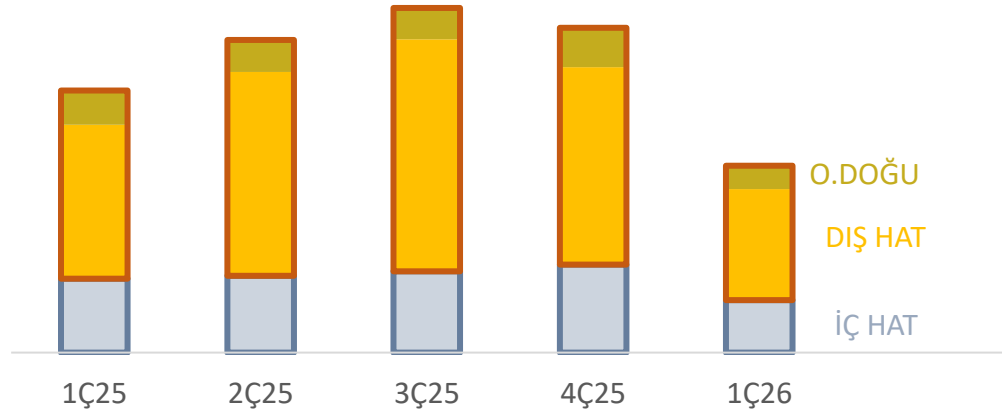
## ✈️ Türkiye – Yabancı ziyaretçiler, % değişim



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

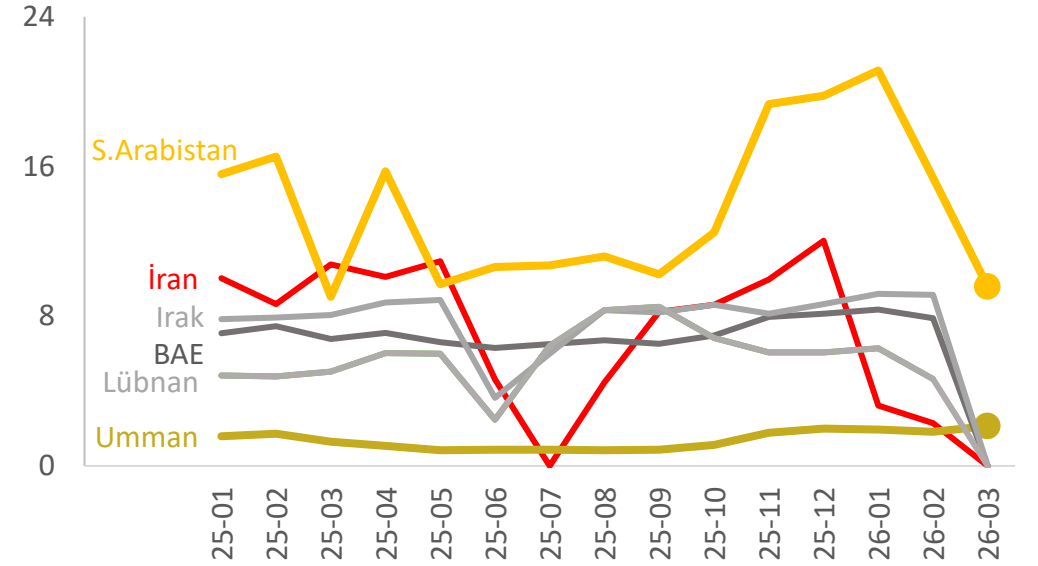
# OPERASYONEL GÖRÜNÜM

## ✈️ AKK kırılımı (Çeyrek bazında)



- 2025 yılında Pegasus Orta Doğu'da 10 ülkeye uçuş gerçekleştirdi: Lübnan, Irak, İran, Birleşik Arap Emirlikleri, Katar, Kuveyt, Bahreyn, Suudi Arabistan, Ürdün, Umman.
- 2025'de Orta Doğu segmenti toplam AKK içinde %12 paya sahipti (Dış hat AKK'da 15% pay).

## ✈️ Orta Doğu uçuşları: seçilmiş destinasyonlarda günlük gerçekleştirilen ortalama uçuş sayısı



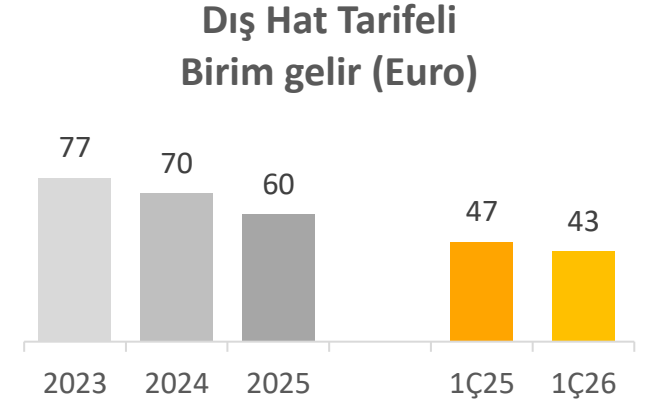
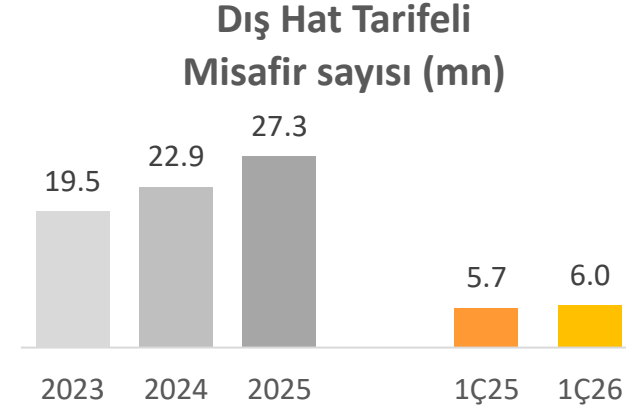
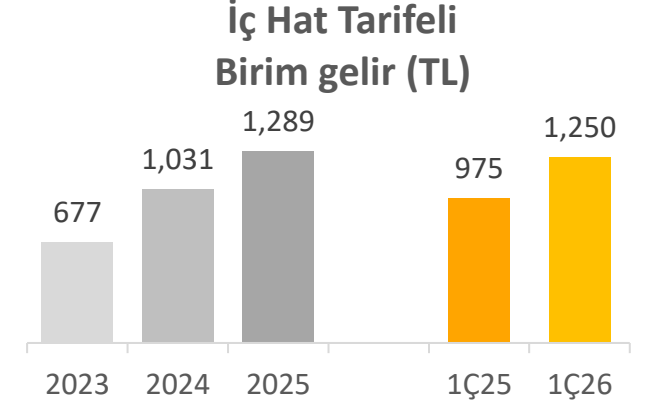
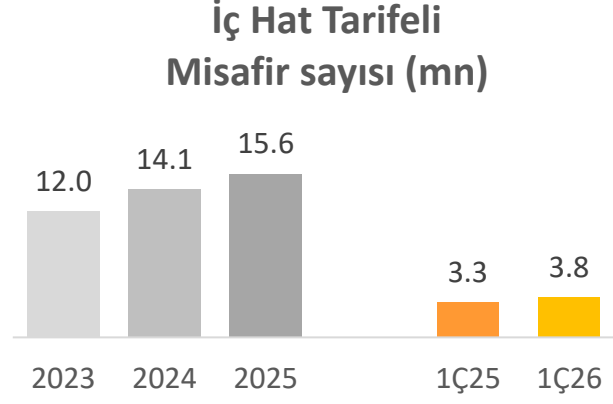
- Orta Doğu uçuşlarımız Suudi Arabistan'daki iki destinasyon (Cidde ve Medine) ile Umman dışında Şubat ayı sonu itibariyle durduruldu.
- Irak, Lübnan, Ürdün ve Birleşik Arap Emirlikleri'ne uçuş operasyonları Mayıs'ın ilk haftası itibariyle kademeli olarak yeniden başlatıldı.



# GELİRLER

Toplam RASK, 1Ç25'de geçen yıla göre %5 gerileme göstermiştir.

Milyon Euro	2025 1Ç	2026 2Ç	% değ.
<b>TOPLAM GELİRLER</b>	<b>622</b>	<b>642</b>	<b>3%</b>
İç Hat Tarifeli	85	93	10%
Dış Hat Tarifeli	268	256	-4%
Yan Gelirler	262	287	10%
Charter ve Diğer	7	5	-24%
<b>RASK (Euro sent)</b>	<b>3.86</b>	<b>3.66</b>	<b>-5%</b>



RASK: AKK (arz edilen koltuk kilometre) başına birim gelir

13

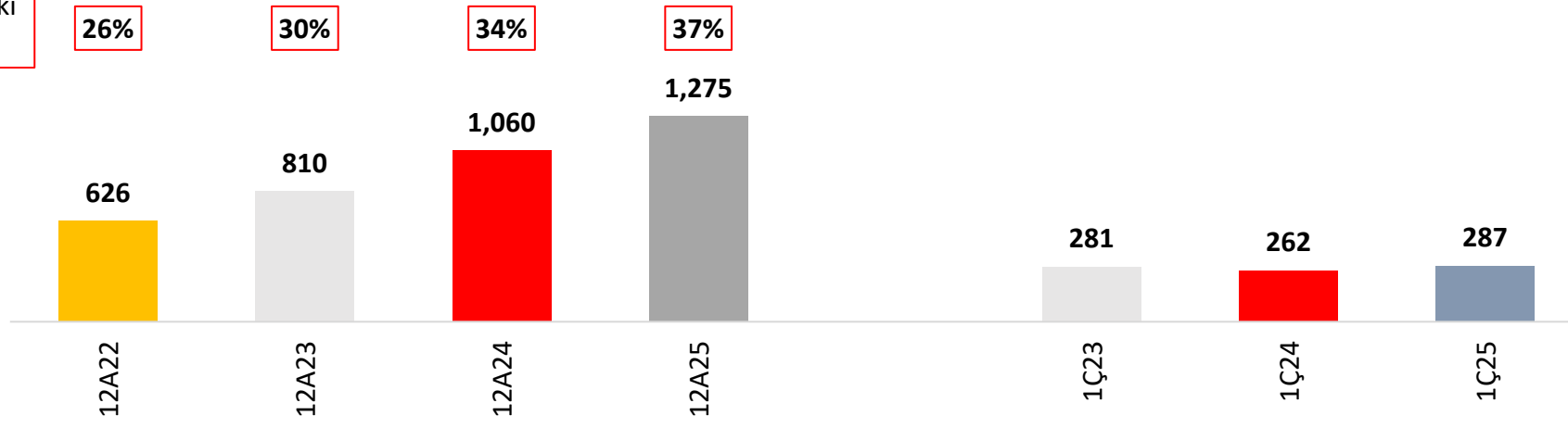
flypgs.com

# YAN GELİRLER

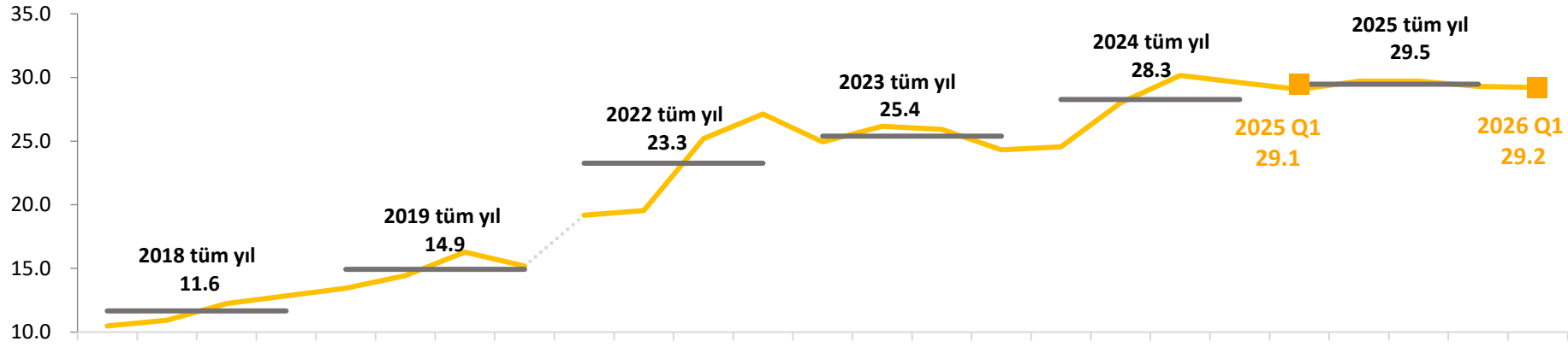
Misafir başına yan gelir 1Ç25'de 29.2 Euro/misafir seviyesinde gerçekleşti.

## Yan Gelirler (Milyon Euro)

Toplam gelirlerdeki % pay



## Misafir başına Yan Gelir (Euro)



**Uçak İçi Eğlence Sistemi**  
Uçak içi eğlence ile yolculuğunuzu daha keyifli hale getirin

**Yemek**  
Önceden seçin, birbirinden lezzetli yemekler uçarken önünüze gelsin.

**Pegasus Cafe Uçak İçi Menüsü**  
Uçak içindeki lezzetli alternatifleri görün.

**Koltuk**  
Uçuş boyunca hangi koltukta oturacağınızı seçin

**Ek Bagaj**  
Düşük ücretlerle ek bagaj talebinde bulunun



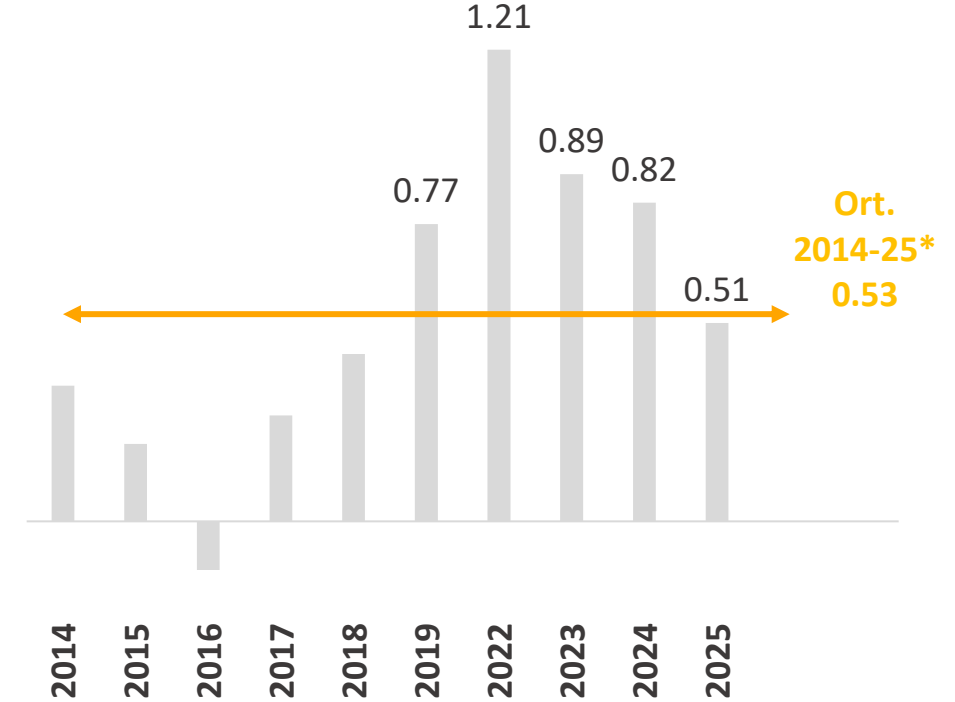
# GİDERLER

1Ç25'de yakıt CASK'ı %1 gerilerken, yakıt-hariç CASK 3% artış gösterdi.

Maliyetler (mln Euro)	2025 1Ç	2026 1Ç	YoY % chg
Yakıt Giderleri	196	211	8%
Personel Giderleri	147	163	11%
Amortisman	97	111	14%
Bakım Giderleri	28	39	38%
Diğer DOG	139	154	10%
Diğer	68	72	6%
<b>TOPLAM GİDERLER</b>	<b>676</b>	<b>750</b>	<b>11%</b>

Maliyetler (AKK başına, Euro cent)	2025 1Ç	2026 1Ç	YoY % chg
Yakıt Giderleri	1.21	1.20	-1%
Personel Giderleri	0.91	0.93	2%
Amortisman	0.60	0.63	5%
Bakım Giderleri	0.18	0.22	27%
Diğer DOG	0.87	0.88	1%
Diğer	0.42	0.41	-3%
<b>CASK</b>	<b>4.20</b>	<b>4.28</b>	<b>2%</b>
<b>Yakıt-hariç CASK</b>	<b>2.98</b>	<b>3.08</b>	<b>3%</b>

RASK-CASK farkı (yıllık, Euro cent)



\*2020-2021 yılları hesaplama dahil edilmemiştir.



CASK: AKK (arz edilen koltuk kilometre) başına birim gider

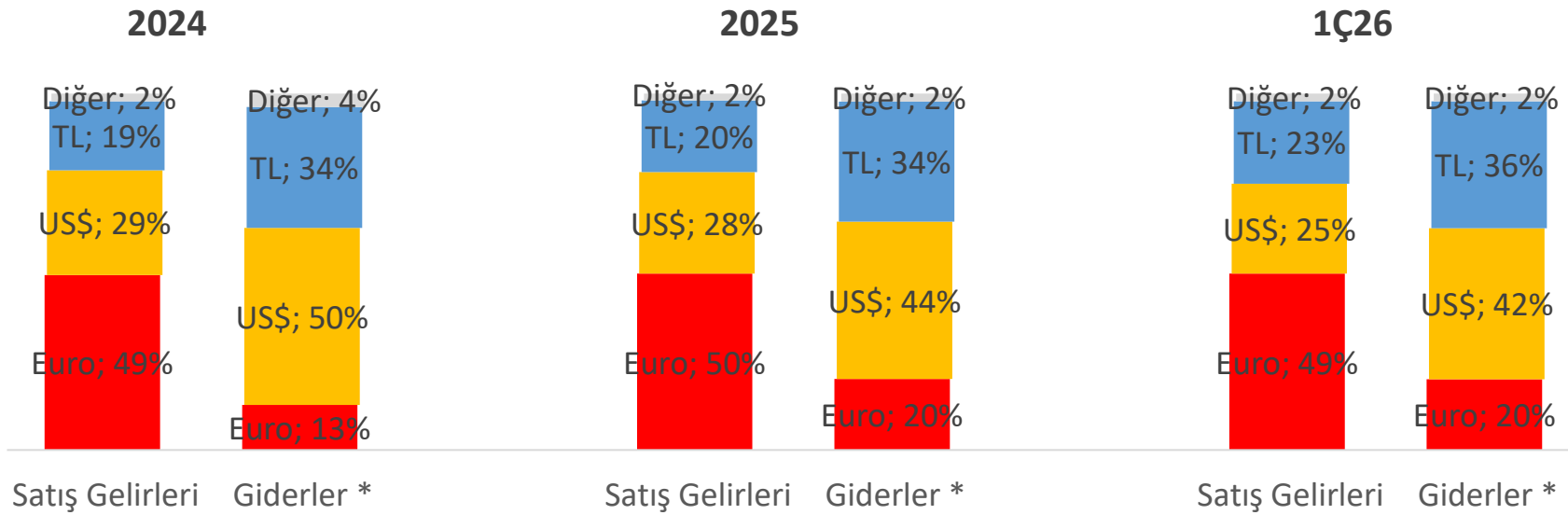
15

Genel (Public)

flypgs.com

# GELİR ve GİDERLERİN KIRILIMI – PARA BİRİMİ BAZINDA

Gelir ve giderler ağırlıklı olarak yabancı Euro ve Dolar cinsindedir.



\* Giderler kırılımında amortisman hariç tutulmuştur.

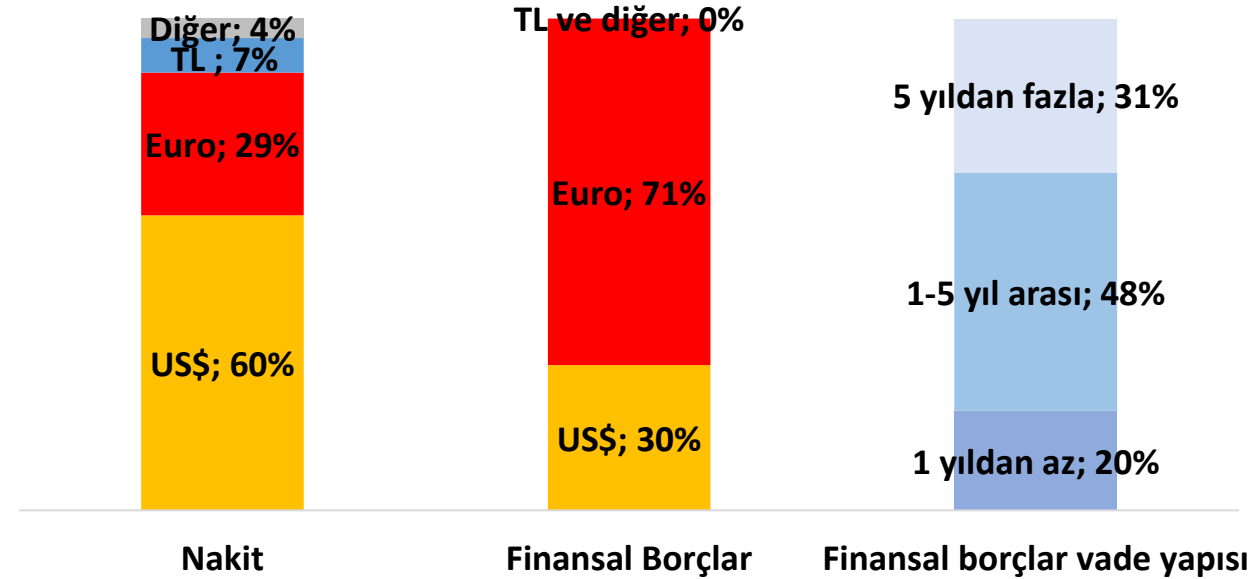


# BİLANÇO YAPISI

Mart 2026 sonu itibariyle net borç 3.04 milyar Euro seviyesindedir.

Milyon Euro	31 Aralık 2024	31 Aralık 2025	31 Mart 2026
Nakit ve Benzerleri	1,687	1,562	1,537
Diğer Varlıklar	208	267	362
Uçak Ön Ödemeleri	180	237	215
Sabit Kıymetler	5,636	6,064	6,139
<b>TOPLAM VARLIKLAR</b>	<b>7,711</b>	<b>8,130</b>	<b>8,253</b>
<hr/>			
Yükümlülükler	1,146	1,192	1,302
Finansal borçlar (banka) ve tahviller	860	965	1,006
Finansal borçlar (kira)	3,666	3,657	3,676
<b>ÖZKAYNAKLAR</b>	<b>2,039</b>	<b>2,316</b>	<b>2,269</b>
<b>TOPLAM YÜKÜMLÜLÜKLER</b>	<b>7,711</b>	<b>8,130</b>	<b>8,253</b>
<hr/>			
<b>Net Borç, mn Euro</b>	<b>2,749</b>	<b>2,942</b>	<b>3,038</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.

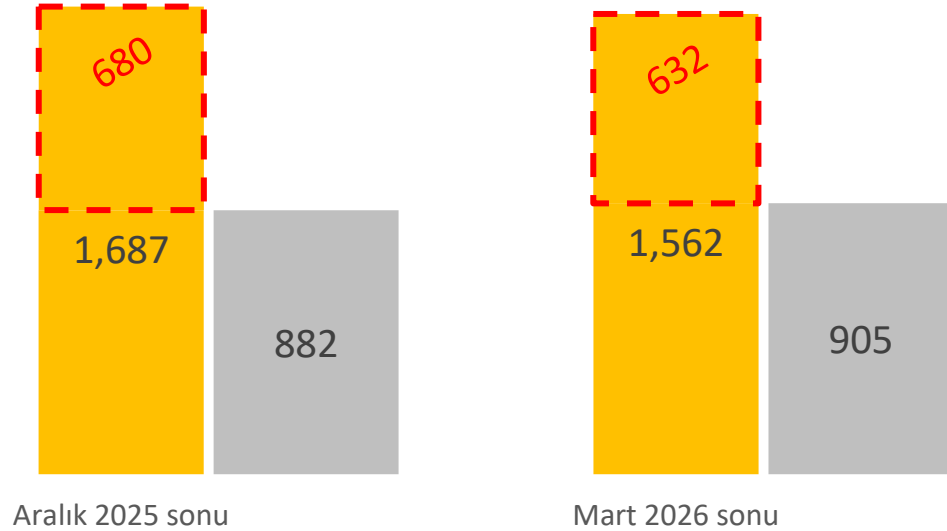


# NAKİT POZİSYONU

Artı nakit pozisyonu Mart 2026 sonunda 632 milyon Euro'dur.

## Nakit rezervler ve Kredi Borçları

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



- Toplam nakit ve nakit benzerleri Mart 2026 sonu itibariyle 1,562 milyon Euro seviyesindedir.
- Artı nakit pozisyonu (toplam nakit rezervinden banka kredileri, ihraç edilen tahviller ve hangar yatırımı için kullanılan proje finansmanı borcu düşülerek hesaplanan tutar) Mart 2026 sonunda 632 milyon Euro olarak gerçekleşmiştir.

- Nakit ve benzerleri kısa ve uzun vadeli finansal yatırımları da içermektedir.



# HEDGING & RİSKTEN KORUNMA POLİTİKALARI

2026 için öngörülen jet yakıtı kullanımının %62.5'i hedge kontratları ile fiyat riskinden korunmaktadır.

## HEDGE HACMİ VE TON BAŞINA MALİYET

	2026	2027
Hedge Oranı	62.5%	26.4%
Brent Fiyatı	65-71	60-69

31 Mart 2026 itibariyle

## HEDGE STRATEJİSİ

- Fiyattan bağımsız olmak üzere zorunlu olarak, yıllık bilanço döneminin %50'si 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 ve 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.



# SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK (ESG) ÇALIŞMALARIMIZ

Rotamız  
temiz  
bir gelecek



**2025 Türkiye Sürdürülebilirlik Raporlama Standartları (TSRS) Uyumlu Sürdürülebilirlik Raporumuzu** 4 Mart 2026 tarihinde [yayımladık](#). TSRS 1 & 2 kapsamında İklim Değişikliği ve diğer Sürdürülebilirlik bağlamlarında açıklamalarımıza yer veriyoruz.



2030 emisyon yoğunluğumuzu 2019 yılına (65.1) oranla %20 (52.1) azaltma hedefimize odağımız devam ediyor. **2025 yılında 56.9 grCO2/RPK** seviyesine ulaştıktan sonra **20261Ç'deki 57.2 grCO2/RPK performansımız**, kış sezonunun engelleri ve Mart ayından itibaren etkisini gösteren Orta Doğu'daki savaş kaynaklı zorluklara rağmen 20251Ç performansımız ile uyumludur.



Kapsamı devamlı genişleyen sürdürülebilir havacılık yakıtı (SAF) ve emisyon düzenlemelerine uyum için yetkinliklerimizi geliştiriyoruz. Temel başlıklar **CORSIA, ReFuelEU Havacılık, AB/BK/İsviçre ETS, AB NEATS & Türkiye SHT-SAF** olarak öne çıkıyor.

Rotamız  
eşit ve çok sesli  
bir gelecek



**Çeşitlilik, Eşitlik & Kapsayıcılık** inisiyatifimiz «**Harmoni**» kapsamında 2025 yılı çalışmalarımızı **2025 Harmoni Raporumuzda** derledik ve Sürdürülebilirlik Merkezimizde [yayımladık](#). Bu kapsamlı raporlamayı iki yıldır düzenli olarak gerçekleştiriyoruz. Farklı iş birimlerinden gönüllü çalışanlarımız, tasarım, etkileşim ve iletişim başlıklarında hedef ve uygulamaları geliştirmek için katkı sağlıyor.

Rotamız  
birlikte daha iyi  
bir gelecek



2026 yılının ilk çeyreğinde Kasım 2026'da Antalya'da gerçekleşecek Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi 31'inci Taraflar Konferansı (COP-31) doğrultusunda etki yaratacak iş birlikleri için paydaşlarımızla güçlü iletişimimizi sürdürdük. **Genel Müdürümüz Güliz ÖZTÜRK** 6 Mart 2026 tarihinde 2026-2029 döneminde görev yapacak **UN Global Compact Türkiye Yönetim Kurulu Başkanı** olarak [seçildi](#).

- **OPERASYONEL - FİNANSAL VERİLER**
- **MALİ TABLOLAR**



# OPERASYONEL VE FİNANSAL VERİLER

	2023	2024	2025	12A/12A	2024	2024	2024	2024	2025	2025	2025	2025	2026	1Ç/1Ç
	12A	12A	12A	% değ.	1Ç	2Ç	3Ç	4Ç	1Ç	2Ç	3Ç	4Ç	1Ç	% değ.
<b>Toplam Gelirler (mln Euro)</b>	<b>2,670</b>	<b>3,126</b>	<b>3,414</b>	<b>9%</b>	<b>519</b>	<b>763</b>	<b>1,091</b>	<b>753</b>	<b>622</b>	<b>876</b>	<b>1,103</b>	<b>814</b>	<b>642</b>	<b>3%</b>
Yan Gelirler (mln Euro)	810	1,060	1,275	20%	198	262	318	281	262	317	363	332	287	10%
<b>FAVÖK (mln Euro)*</b>	<b>838</b>	<b>888</b>	<b>840</b>	<b>-5%</b>	<b>39</b>	<b>230</b>	<b>443</b>	<b>176</b>	<b>42</b>	<b>254</b>	<b>395</b>	<b>148</b>	<b>3</b>	<b>u.d.</b>
<b>FAVÖK Marjı</b>	<b>31.4%</b>	<b>28.4%</b>	<b>24.6%</b>	<b>-3.8p</b>	<b>7.4%</b>	<b>30.1%</b>	<b>40.6%</b>	<b>23.4%</b>	<b>6.8%</b>	<b>29.0%</b>	<b>35.9%</b>	<b>18.1%</b>	<b>0.5%</b>	<b>-6.4pp</b>
Net kar/zarar	790	361	302	-17%	-103	112	301	51	-62	122	227	15	-153	147%
<b>Misafir Sayısı (mln)</b>	<b>31.9</b>	<b>37.5</b>	<b>43.3</b>	<b>15%</b>	<b>8.06</b>	<b>9.4</b>	<b>10.5</b>	<b>9.51</b>	<b>9.02</b>	<b>10.7</b>	<b>12.2</b>	<b>11.32</b>	<b>9.83</b>	<b>9%</b>
<b>Yolcu Doluluk Oranı</b>	<b>84.8%</b>	<b>87.7%</b>	<b>87.7%</b>	<b>0 pp</b>	<b>87.2%</b>	<b>87.5%</b>	<b>89.1%</b>	<b>86.7%</b>	<b>86.1%</b>	<b>86.4%</b>	<b>89.2%</b>	<b>88.5%</b>	<b>86.3%</b>	<b>0.2pp</b>
ASK (mlr)	58.2	66.8	78.3	17%	14.2	16.9	19.0	16.8	16.1	19.9	22.2	20.2	17.5	9%
Ort. Filo büyüklüğü	102	109	124	13%	107	106	110	115	118	121	129	128	127	8%
Ort. Uçuş Mesafesi (ASL, km)	1,546	1,563	1,587	2%	1,533	1,580	1,601	1,530	1,538	1,606	1,617	1,578	1,540	0%
<b>RASK, (€c)</b>	<b>4.59</b>	<b>4.68</b>	<b>4.36</b>	<b>-7%</b>	<b>3.66</b>	<b>4.51</b>	<b>5.76</b>	<b>4.49</b>	<b>3.86</b>	<b>4.41</b>	<b>4.97</b>	<b>4.03</b>	<b>3.66</b>	<b>-5%</b>
<b>CASK, (€c)</b>	<b>3.69</b>	<b>3.86</b>	<b>3.85</b>	<b>0%</b>	<b>3.97</b>	<b>3.64</b>	<b>3.87</b>	<b>3.97</b>	<b>4.20</b>	<b>3.65</b>	<b>3.72</b>	<b>3.90</b>	<b>4.28</b>	<b>2%</b>
Yakıt Hariç CASK, (€c)	2.26	2.55	2.69	5%	2.56	2.29	2.59	2.77	2.98	2.57	2.58	2.69	3.08	3%
Misafir Başına Yan Gelir (€)	25.4	28.3	29.5	4%	24.5	28.0	30.2	29.6	29.1	29.7	29.7	29.3	29.2	1%
EUR/US\$ (ort.)	1.08	1.08	1.13	4%	1.09	1.08	1.10	1.07	1.05	1.13	1.17	1.16	1.17	11%
EUR/TRY (ort.)	25.65	35.47	44.62	26%	33.52	34.79	36.75	36.82	38.04	43.84	47.52	49.07	51.02	34%

\* FAVÖK: Çekirdek faaliyet kârı + Amortisman giderleri + Kısa vadeli uçak kiralama giderlerinin %55'i



# GELİR TABLOSU

Gelir Tablosu, milyon Euro	2025 1Ç	2026 1Ç
Hasılat	622	642
Satışların maliyeti	-636	-704
<b>Brüt Kar</b>	<b>-14</b>	<b>-62</b>
Genel Yönetim giderleri	-24	-31
Pazarlama giderleri	-17	-16
Esas faaliyetlerden diğer gelirler	0.3	17.3
Esas faaliyetlerden diğer giderler	-40	-2
<b>Esas faaliyet karı</b>	<b>-94</b>	<b>-93</b>
Yatırım faaliyetlerinden gelirler/giderler	26	7
Özkaynak yöntemiyle yatırım kârlarından paylar	0.6	0.6
<b>Finansman gideri öncesi faaliyet karı</b>	<b>-67</b>	<b>-86</b>
Finansman gelirleri	68	16
Finansman giderleri	-69	-96
<b>Vergi öncesi kar/zarar</b>	<b>-68</b>	<b>-166</b>
Dönem vergi geliri/gideri	0	0
Ertelenmiş vergi geliri/gideri	6	13
<b>Dönem karı</b>	<b>-62</b>	<b>-153</b>



# BİLANÇO

VARLIKLAR, milyon Euro	2025 12A	2026 3A	YÜKÜMLÜLÜKLER, milyon Euro	2025 12A	2026 3A
<b>Dönen Varlıklar</b>	<b>1,788</b>	<b>1,816</b>	<b>Kısa vadeli yükümlülükler</b>	<b>1,745</b>	<b>1,875</b>
Nakit ve nakit benzerleri	1,087	1,109	Kısa vadeli borçlanmalar	930	953
Finansal varlıklar	337	249	Ticari borçlar	288	280
Ticari alacaklar	73	81	Müşteri sözleşmelerinden doğan yüküm.	334	342
Diğer alacaklar	28	6	Türev araçlar	28	0
Türev araçlar	0	86	Kısa vadeli karşılıklar	84	79
Stoklar	46	48	Diğer kısa vadeli yükümlülükler	80	220
Peşin ödenmiş giderler	206	224	<b>Uzun vadeli yükümlülükler</b>	<b>4,069</b>	<b>4,110</b>
Diğer dönen varlıklar	11	12	Uzun vadeli borçlanmalar	3,692	3,728
<b>Duran varlıklar</b>	<b>6,341</b>	<b>6,437</b>	Türev araçlar	5	0
Finansal varlıklar	138	178	Ertelenmiş gelirler	201	201
Diğer alacaklar	155	159	Uzun vadeli karşılıklar	171	180
Türev araçlar	0	21	Ertelenmiş vergi yükümlülüğü	0	0
Özkaynak yöntemiyle değ. yatırımlar	21	22	<b>ÖZKAYNAKLAR</b>	<b>2,316</b>	<b>2,269</b>
Maddi duran varlıklar	513	530	Ödenmiş sermaye	230	230
Maddi olmayan duran varlıklar	40	40	Paylara ilişkin primler	25	25
Kullanım hakkı varlıkları	4,377	4,393	Diğer	-18	88
Peşin ödenmiş giderler	687	707	Geçmiş yıllar kârları	1,778	2,079
Ertelenmiş vergi varlığı	410	388	Dönem kârı	301	-153
<b>TOPLAM</b>	<b>8,130</b>	<b>8,253</b>	<b>TOPLAM</b>	<b>8,130</b>	<b>8,253</b>



# NAKİT AKIM TABLOSU

NAKİT AKIM TABLOSU, milyon Euro	2025 3M	2026 3M
<b>A. İŞLETME FAALİYETLERİNDEN NAKİT AKIŞLARI</b>	<b>147</b>	<b>96</b>
Faaliyetlerden elde edilen nakit akışları	73	-8
İşletme sermayesinde gerçekleşen değişimler	75	104
<b>B. YATIRIM FAALİYETLERİNDEN KAYNAKLANAN NAKİT AKIŞLARI</b>	<b>-351</b>	<b>31</b>
Başka işletmelerin borçlanma araçlarının edinimi için yapılan nakit çıkışları	-80	39
Maddi ve maddi olmayan duran varlıkların satışından kaynaklanan nakit girişleri	13	-9
Alınan faiz	8	8
Nakit avans ve borçlardaki değişim	-131	-19
Diğer nakit giriş/çıkışları *	-162	12
<b>C. FİNANSMAN FAALİYETLERİNDEN NAKİT AKIŞLARI</b>	<b>-249</b>	<b>-133</b>
Borçlanmadan kaynaklanan nakit girişleri	23	91
Borç ödemelerine ilişkin nakit çıkışları	-117	-55
Kira sözleşmelerinden kaynaklanan borç ödemelerine ilişkin nakit çıkışları	-100	-112
Ödenen faiz ve komisyon	-58	-73
Alınan faiz	3	16
<b>D. YABANCI PARA ÇEVİRİM FARKLARININ NAKİT VE NAKİT BENZERLERİ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ</b>	<b>-39</b>	<b>29</b>
<b>NAKİT VE NAKİT BENZERLERİNDEKİ NET ARTIŞ (A+B+C+D)</b>	<b>-491</b>	<b>22</b>
<b>E. DÖNEM BAŞI NAKİT VE NAKİT BENZERLERİ</b>	<b>1,259</b>	<b>1,087</b>
<b>DÖNEM SONU NAKİT VE NAKİT BENZERLERİ (A+B+C+D+E)</b>	<b>768</b>	<b>1,109</b>

\*Diğer nakit giriş/çıkışları altında finansal yatırımlar olarak sınıflandırılan kur korumalı mevduatlar ile üç aydan uzun vadeli mevduatların değişimi sunulmuştur.



# 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.

