

HAVAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ

DİLEK SARSIN KAYA

Uzman

İKTİSADİ ARAŐTIRMALAR BÖLÜMÜ

ARALIK 2016

İÇİNDEKİLER

I. YÖNETİCİ ÖZETİ	3
II. DÜNYADA HAVAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI	7
III. TÜRKİYE'DE HAVAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI	11
IV. GENEL DEĞERLENDİRME VE BEKLENTİLER.....	24

I. YÖNETİCİ ÖZETİ

YÖNETİCİ ÖZETİ

Dünya ekonomisi açısından vazgeçilmez bir konumda olan havayolu taşımacılığı sektörü ekonomik krizler, salgın hastalıklar ve terör olayları gibi sebeplerle zaman zaman sekteye uğramakla birlikte uzun vadede büyümesini sürdürmektedir. Dünya ticaret hacmindeki artış, ekonomik büyüme, turizm sektöründeki gelişim, artan şehir nüfusu, küreselleşme, hava yolu ile ulaşımın daha hızlı ve konforlu bir yolculuk imkânı sunması gibi faktörler, sektörün tüm dünyada büyümesini destekleyen başlıca unsurlardır.

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği'ne (International Air Transport Association, IATA) kayıtlı 260 üyenin dünyadaki toplam tarifeli hava trafiğinin %83'üne hakim olduğu ve bunlar haricinde tarifeli ve tarifersiz uçuş gerçekleştiren çok sayıda küçük şirketin faaliyet gösterdiği sektörde 2015 yılında dünya çapında 3,5 milyarın üzerinde yolcu taşınmıştır. Sektörde talep 2009 krizi haricinde son 10 yıldır sürekli artış kaydetmiş, yolcu trafiğindeki artış hızı küresel ekonomik büyümenin oldukça üzerinde gerçekleşmiştir. Global ekonomik aktivitedeki yavaşlama ve güvenlik endişeleri talebi zayıflatmakla birlikte havayolu ulaşımının hızı ve ucuz bilet fiyatları yolcu sayısının 2016 yılında da artmaya devam etmesini sağlamaktadır. IATA 2014-2034 döneminde dünya yolcu trafiğinin ağırlıklı olarak gelişmekte olan ülkelerde gözlenecek artışın etkisiyle 1,8-2,8 katına çıkacağını tahmin etmektedir.

Havayolu taşımacılığı sektörü dünyada 1980'li yıllarda devlet kısıtlamalarının azaltıldığı deregülasyon sürecinden geçmiştir. Geleneksel yapıda, önemli bölümü doğrudan kamuya ait olan havayolları, sıkı yasal düzenleme ve denetime tabii olarak çalışmaktayken, sektörün serbestleştirilmesi yönündeki mevzuat düzenlemeleri sektöre girişleri kolaylaştırmış, rekabet koşullarını

zorlaştırmıştır. Özellikle doygunluğa erişmiş pazarlarda ağırlaşan rekabet, havayolu sektöründe kârlılığa büyük darbe vurmuştur. Farklı bir iş modeliyle faaliyet gösteren düşük maliyetli havayollarının yaygınlaşması da bu süreci derinleştirmiştir.

Deregülasyon süreci havayolu taşımacılığının daha az geliştiği pazarlarda ise fiyatlardaki gerilemeyle birlikte yolcu trafiğinde çok hızlı artışlara neden olmuştur. 2003 yılında sektörün serbestleştirilmesiyle Türkiye'de de benzer bir durum gözlenmiş, Türk havayolu taşımacılığı sektörü dünyadaki gelişiminden çok daha hızlı bir şekilde büyümüştür. Yapılan yasal düzenlemeler sonrasında yeni firmaların giriş yapmasıyla sektörde faaliyet gösteren şirket sayısı hızla artmıştır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) verilerine göre 2002 yılında yurt içi uçuşlarda yalnızca Türk Hava Yolları A.O. (THY) ile 2 merkezden 15 noktaya gerçekleştirilen uçuşlar, günümüzde 6 havayolu şirketi tarafından 7 merkezden 55 noktaya düzenlenmektedir. İç hatlardaki uçuş rotalarının sayısı ve uçuş sıklıklarının artmasının yanı sıra Türkiye'nin konumu gereği önemli bir bağlantı noktasında yer alması, son yıllarda havayolu ulaşımına talebi hızla artan Orta Doğu bölgesine yakınlığı ve gelişen turizm sektörü dış hat uçuşlarında da hızlı artışlar gözlenmesini sağlamıştır. Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) Genel Müdürlüğü'nün verilerine göre 2015 yılında yolcu sayısındaki artış iç hatlarda %13,6, dış hatlarda %4,6 olmuştur. Avrupa'da hava trafiğinin kontrolü ve yönetiminden sorumlu kuruluş olan Eurocontrol'un tahminlerine göre Türkiye 2015-2022 döneminde ticari uçak trafiğindeki %4,2 artışla Avrupa'da havayolu trafiğinin en hızlı artacağı ilk beş ülke arasında yer alacaktır.

YÖNETİCİ ÖZETİ

Diğer taraftan yoğun trafik artışı nedeniyle İstanbul Atatürk Havalimanı 2015 yılında 13,5 dakika ile Avrupa'nın en uzun ortalama rötar süresine sahip 3. havalimanı olmuştur. İstanbul'da fiziken %30'u tamamlanmış olan 3. havalimanının 2018 yılı içinde devreye alınmasıyla birlikte kapasite kaynaklı rötarların önlenmesi beklenmektedir.

Sektörün gelişimine uçuş yapılacak noktaların belirlenmesinde önem arz eden hava ulaştırma anlaşmalarının artması da katkı sağlamış, 2002 yılında 81 ülkeyle yapılmış olan anlaşma sayısı 2015 yılı itibarıyla 164'e yükselmiştir. Böylece sefer düzenlenen destinasyonlarda artış sağlanmış ve Türk hava yolu firmalarının gerek Avrupa'da, gerekse dünya genelinde kayda değer atılımlar yaptığı görülmüştür. 2015 yılında sektörde faaliyet gösteren firmalara ait uçak sayısı yıllık bazda %15,7, koltuk kapasitesi %18,3 artış kaydetmiş, Borajet, Onur Air, Pegasus ve THY'nin koltuk kapasitelerindeki yüksek artışlar dikkat çekmiştir.

Havayolu taşımacılığı, operasyonel ve finansal yönetimin en zor olduğu iş kollarından biridir. Personel, yakıt, uçak ve motor alımı veya kiralanması, yedek parça, teknik servis, bilgi işlem, yer hizmetleri, satış, yeme-içme, eğitim ve sigorta gibi bir çok maliyetin sıkı bir şekilde kontrol altında tutulması gereken sektörde işletme giderlerinin 2/3'ü sabit giderlerden oluşmaktadır. Bir şirketin maliyetlerini karşılayabilmesi için ortalama doluluk oranının %65 düzeyinde olması gerektiği ifade edilmektedir.

Sektörün en önemli iki maliyet kalemi yakıt ve personel giderleridir. İthalata bağımlılık nedeniyle yakıt giderlerinin yönetilmesi, Türk havayolu şirketleri

açısından kritik öneme sahiptir. 2015 yılında gerileyen petrol fiyatları firmaların işletme maliyetlerine olumlu yansımış, ancak TL'deki değer kaybı bu etkiyi bir miktar sınırlandırmıştır.

Havayolu şirketlerinin kuruluş ya da filo yenileme/genişletme aşamasında uçak alımları için yaptığı harcamalar da en önemli gider kalemlerinden biridir. Düzenli ve sürekli bir harcama kalemi olmamasına rağmen hava araçlarının maliyetinin yüksekliği nedeniyle uzun vadeli olarak gerçekleştirilen alımlar, şirketlerin bilançolarına her yıl yansımaktadır. Havayolu endüstrisinde maliyetlerin yönetiminde karşılaşılan başlıca sorunlar, uçuş tarifelerinin belirlenmesi ve biletlerin fiyatlandırılması aşamasında ortaya çıkmaktadır. Orta ve uzun vadeli büyüme eğilimlerinin doğru tahmin edilmesi, talebin yoğunlaşacağı rotaların tespiti ve bu değişkenlerle uyumlu filo planlamasının gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Uçak siparişlerinin zamanlaması ve uygun şekilde finansmanı da, hata yapıldığında şirketleri zora sokacak başlıklardır. Tüm maliyet unsurlarının sıkı kontrolü ve çok gelişmiş yöntemlerle planlama yapılması durumunda bile, salgın hastalıklar, savaş, terör eylemleri gibi önceden öngörülemeyen olaylar nedeniyle sektörün cirosunda ani düşüşler yaşanabilmektedir.

Nitekim, 2016 yılında Türkiye'de turizm sektöründe yaşanan sıkıntılar havayolu yolcu taşımacılığı sektörüne de olumsuz şekilde yansımaktadır. İç hat yolcu trafiği artmaya devam etmekle birlikte yaşanan güvenlik olayları özellikle dış hat yolcu talebini olumsuz etkilemektedir. Kapasitelerini hızlı bir şekilde artırmış olan şirketlerin mevcut talep yetersizliği nedeniyle atıl kalan

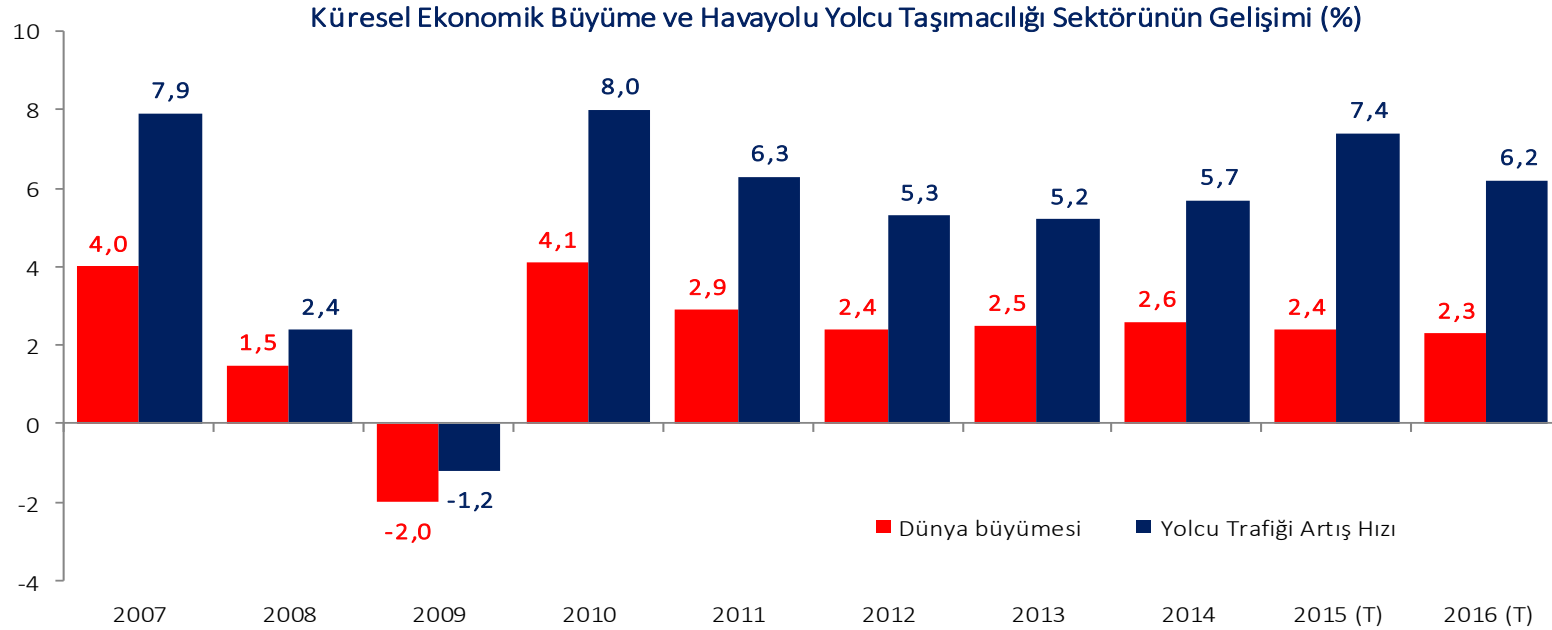
YÖNETİCİ ÖZETİ

uçakları gelir yaratamazken, kira, bakım ve uçuş ekiplerinin maaşları gibi sabit maliyetleri nedeniyle ciddi maddi yük oluşturmaktadır. Son yıllarda sektörde gözlenen hızlı büyüme nedeniyle uzun süredir “dry lease*” ve “wet lease*” operasyonlarını azaltmış olan özel havayolu şirketlerinin tekrar bu yönetime başvurmak veya uçak sayısını azaltmak gibi yöntemlerle bu sıkıntılı döneme çözüm üretmeye çalıştığı gözlenmektedir. Bununla birlikte, sektörde faaliyet gösteren bazı firmalar Türkiye’nin sahip olduğu büyüme potansiyelini dikkate alarak konjonktürel sıkıntılar atlatıldığında devreye almak üzere uzun vadeli yatırım planlarını sürdürmektedir.

*: Uçakların tedarik veya mürettebat olmaksızın kiralanması dry lease, tedarik ve mürettebatıyla birlikte kiralanması wet lease olarak tanımlanmaktadır.

II. DÜNYADA HAVAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI

DÜNYADA HAVAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ

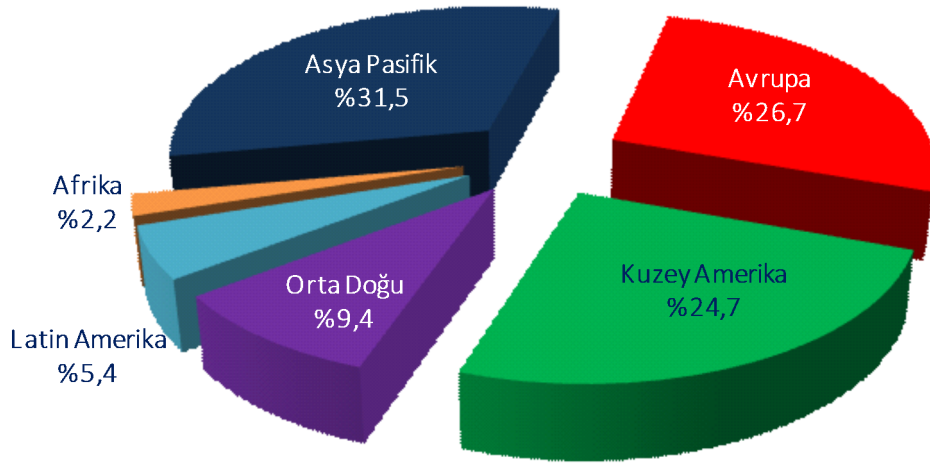


- Dünya havayolu yolcu taşımacılığı sektöründe talep son 10 yıldır küresel ekonominin büyüme hızına paralel hareket etmiştir. İki seri arasındaki korelasyon %95 düzeyindedir.
- 2015 yılında %7,4 artış kaydeden yolcu talebinin 2016 yılında %6,2 büyümesi beklenmektedir. Global ekonomik aktivitedeki yavaşlama ve güvenlik endişeleri talebi zayıflatmakla birlikte gerileyen petrol fiyatlarına bağlı olarak ucuzlayan bilet fiyatları yolcu sayısının artmaya devam etmesini sağlamaktadır.
- Son yıllarda havayolu şirketlerinin yavaşlayan talep paralelinde kapasite artış hızlarını sınırlandırmasıyla sektörde uçakların doluluk oranı ortalama %80 düzeyinde sabitlenmiştir.

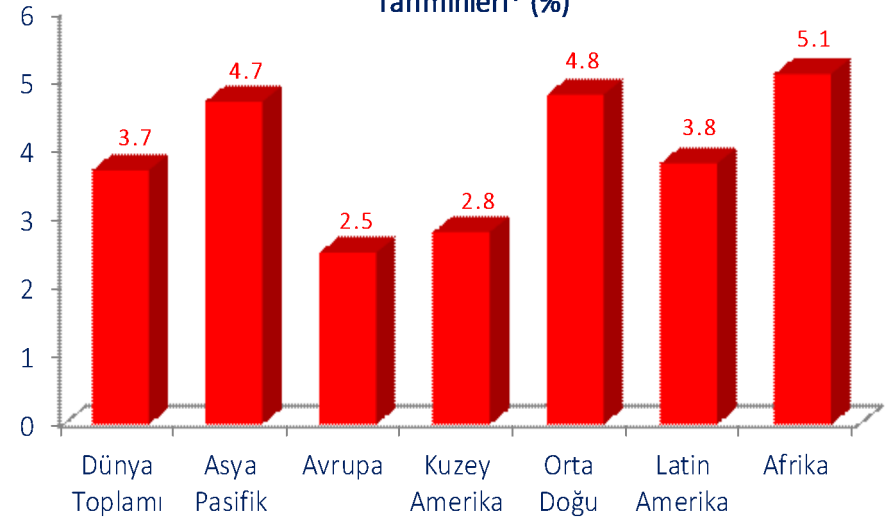
Kaynak: IATA

DÜNYADA HAVAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ

Havayolu Yolcu Taşımacılığında Bölgesel Paylar * (2015)



2016-2035 Dönemi İçin Ortalama Yıllık Büyüme Hızı Tahminleri* (%)



- 2015 yılı itibariyle dünya havayolu yolcu taşımacılığı sektörüne yönelik talebin %31,5'i Asya Pasifik bölgesinden kaynaklanmaktadır. Bu bölgeyi %26,7 ile Avrupa, %24,7 ile Kuzey Amerika takip etmiştir.
- Sektörün son yıllarda Orta Doğu ve Asya Pasifik bölgelerindeki hızlı gelişimi dikkat çekmektedir.
- 2016-2034 döneminde dünya genelinde yıllık ortalama %3,7 büyümesi öngörülen sektörün, bu dönemde Afrika, Orta Doğu ve Asya Pasifik başta olmak üzere gelişmekte olan bölgelerde daha hızlı gelişmeye devam edeceği tahmin edilmektedir.

Kaynak: IATA

*: Ücretli Yolcu Kilometre (ÜYK) verisine göre dağılım ve büyüme tahminlerini göstermektedir.

DÜNYADA HAVAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ

- Havayolu taşımacılığı, operasyonel ve finansal yönetimin en zor olduğu iş kollarından biridir. Personel, yakıt, uçak ve motor alımı veya kiralanması, yedek parça, teknik servis, bilgi işlem, yer hizmetleri, satış, yeme-içme, eğitim ve sigorta gibi bir çok maliyetin sıkı bir şekilde kontrol altında tutulması gereken sektörde işletme giderlerinin 2/3'ü sabit giderlerden oluşmaktadır.
- Bir şirketin maliyetlerini karşılayabilmesi için ortalama doluluk oranının %65 düzeyinde olması gerektiği ifade edilmektedir. Sektörde en önemli maliyet kalemleri personel ve yakıt giderleridir.
- Sektördeki ileri teknoloji kullanımına bağlı olarak istihdam edilen personelin yüksek nitelikli ve eğitilmiş olması gerekmektedir. Havacılık mevzuatında çalışma koşullarının ve personele ilişkin yetkinlik kriterlerinin uluslararası düzeyde sıkı bir şekilde düzenlenmesi de personel ile ilgili maliyetleri artırmaktadır.
- Havayolu şirketlerinin kuruluş ya da filo yenileme/genişletme aşamasında uçak alımları için yaptığı harcamalar da bir diğer önemli gider kalemini oluşturmaktadır. Düzenli ve sürekli bir harcama kalemi olmamasına rağmen hava araçlarının maliyetinin yüksekliği nedeniyle uzun vadede olarak gerçekleştirilen alımlar, şirketlerin bilançolarına her yıl yansımaktadır.
- Sektörde orta ve uzun vadeli büyüme eğilimlerinin doğru tahmin edilmesi, talebin yoğunlaşacağı rotaların tespiti ve bu değişkenlerle uyumlu filo planlamasının gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Uçak siparişlerinin zamanlaması ve uygun şekilde finansmanı hata yapıldığında şirketleri zora sokacak başlıklardır.

ABD 'de Havayolu Yolcu Taşımacılığı Sektöründeki Operasyonel Maliyetlerin Dağılımı (2016/2. Çeyrek)

Maliyet Kalemi	%
Personel Giderleri	32,2
Yakıt Giderleri	15,1
Teknik, Terminal, Check-In ve Diğer Yer Hizmetleri	12,7
Profesyonel Hizmet Alımları (Avukatlık, Mühendislik vb)	8,8
Uçak Kira ve Amortisman Giderleri	7,5
Diğer Kira ve Amortismanlar	5,5
Havaalanı Harçları	2,1
Bakım Malzeme Giderleri	1,8
Diğer Faaliyet Giderleri	14,3
Toplam	100,0

Kaynak: Airlines for America, Passenger Airline Cost Index (PACI)

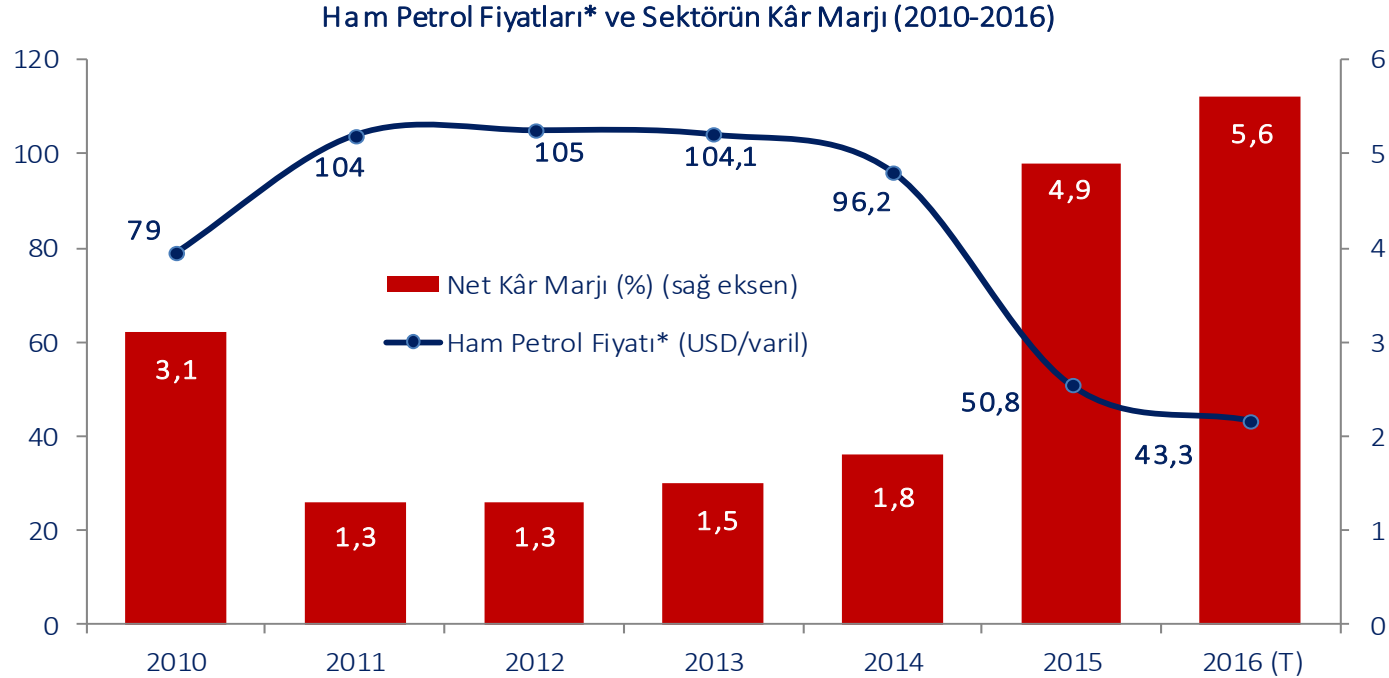
DÜNYADA HAVAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ

Dünya Havayolu Taşımacılığı Sektöründe Temel Finansal Göstergeler

	2010	2011	2012	2013	2014	2015 (T)	2016 (T)
<i>Gelirler (milyar dolar)</i>	564	642	706	720	751	718	709
<i>Yolcu Gelirleri (milyar dolar)</i>	445	512	531	539	539	518	511
<i>Değişim (%)</i>	19,0	15,1	3,7	1,5	0,0	-3,9	-1,4
<i>Giderler (milyar dolar)</i>	536	623	687	695	716	659	647
<i>Değişim (%)</i>	13,1	16,2	10,4	1,1	3,1	-8,0	-1,9
<i>Yakıt Giderleri / Toplam Giderler (%)</i>	28,3	30,8	33,1	33,1	31,6	27,5	19,7
<i>Net Kâr (milyar dolar)</i>	17,3	8,3	9,2	10,7	13,7	35,3	39,4
<i>Net Kâr Marjı (%)</i>	3,1	1,3	1,3	1,5	1,8	4,9	5,6

- Sektörün 2009 krizi sonrasında hızla artan yolcu gelirlerinin, petrol fiyatlarındaki gerilemenin bilet fiyatlarına kısmen yansımalarıyla 2015 yılında %3,9 azaldığı, 2016 yılında da %1,4 oranı ile azalmaya devam ettiği tahmin edilmektedir.
- 2015 yılında petrol fiyatlarında gözlenen hızlı düşüş havayolu taşımacılığı sektörünün yakıt giderlerinin toplam işletme giderleri içindeki payının azalmasını sağlamış, bu çerçevede sektörün giderleri 2015 yılında %8 gerilemiştir. 2016 yılında giderlerin bir miktar daha gerilemesi beklenmektedir.
- 1980'li yıllarda küresel ölçekte kamu kısıtlamalarının azaltıldığı deregülasyon sürecinden geçen havayolu taşımacılığı sektörünün rekabet koşulları ağırlaşmış, özellikle doygunluğa erişmiş pazarlarda sektörün kârlılığı önemli ölçüde düşmüştür. Farklı bir iş modeliyle faaliyet gösteren düşük maliyetli havayollarının yaygınlaşması da bu süreci derinleştirmiştir.

DÜNYADA HAVAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ



- Petrol fiyatlarındaki dalgalanmalardan etkilenen yakıt giderleri sektörün kârlılığını doğrudan etkilemektedir. Bu nedenle sektörde faaliyet gösteren firmalar petrol fiyatlarındaki hareketliliğin mali tablolarına olumsuz etkilerini azaltmak amacıyla çeşitli finansal araçlarla korunmaktadır.
- Sektörün 2011-2014 döneminde %1-2 bandında seyreden net kâr marjı, 2015 yılında petrol fiyatlarında gözlenen hızlı düşüşle birlikte giderlerin gelirlerden daha hızlı gerilemesine bağlı olarak önemli ölçüde artmış ve 2015 yılında %4,9 olarak gerçekleşmiştir. Net kâr marjının 2016 yılında %5,6 düzeyine çıkması beklenmektedir.

Kaynaklar: Dünya Bankası, IATA

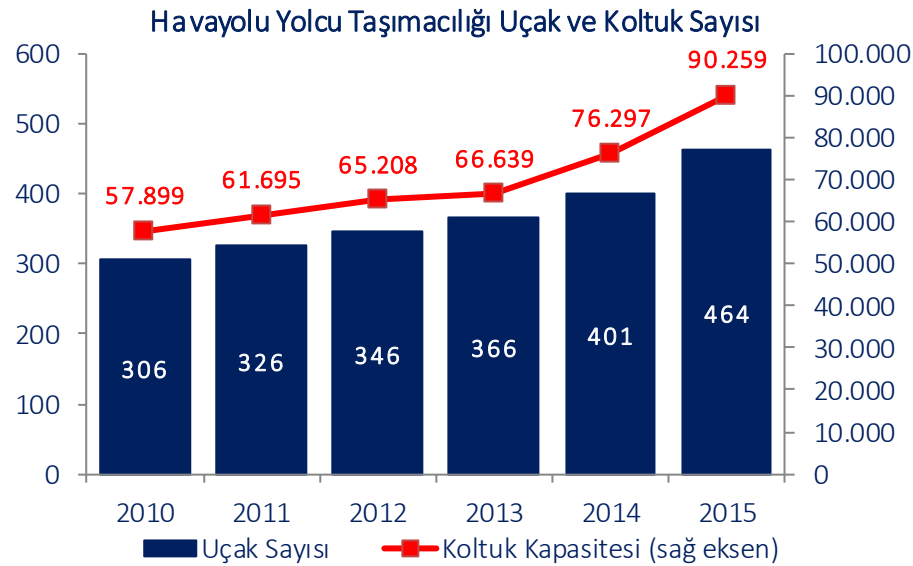
*: Brent, WTI ve Dubai petrolleri spot fiyatları ortalamasıdır.

II. TÜRKİYE'DE HAVAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI

TÜRKİYE'DE HAVAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ - Sektörel Büyüklükler

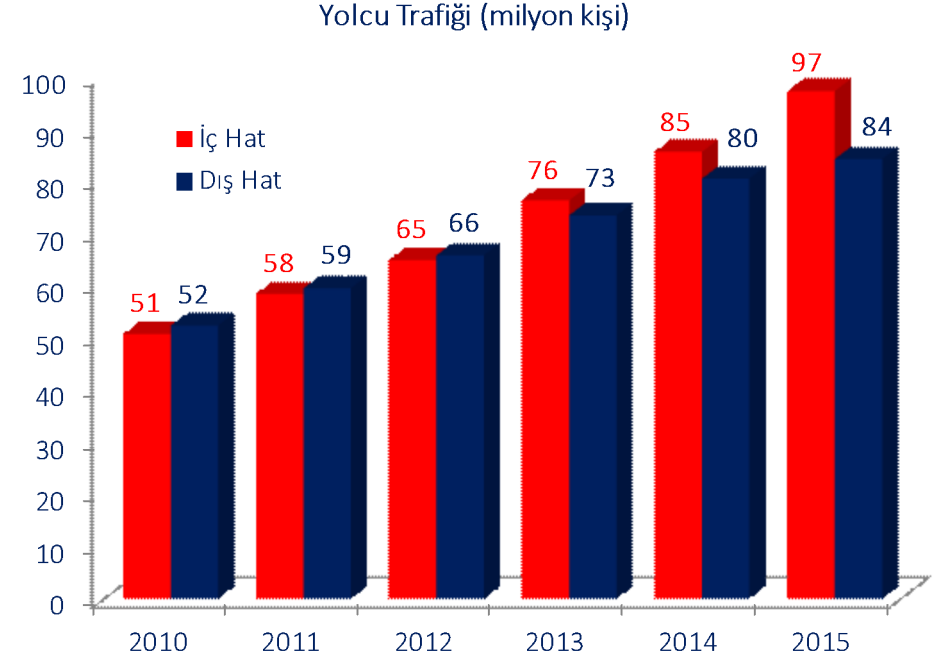
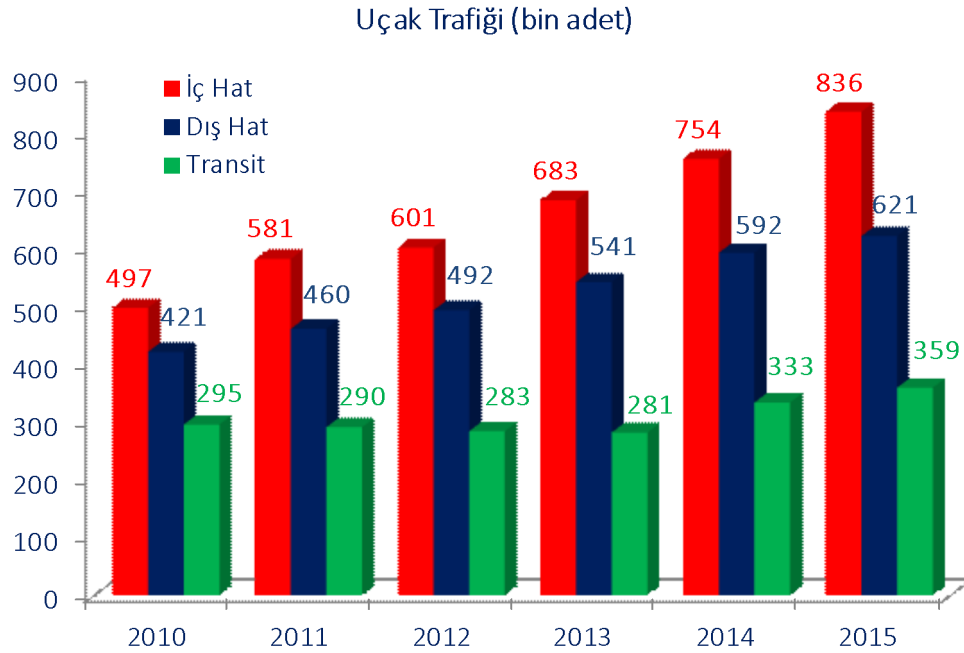
Havayolu Yolcu Taşımacılığı Sektöründe Büyüklükler

(adet)	2014	2015
Havayolu Yolcu Taşıma İşletmeleri	60	59
Havayolu İşletmesi	10	10
Hava Taksi İşletmesi	50	49
Yolcu Hava Araçları	613	683
Yolcu Uçağı	401	464
Hava Taksi	212	219
Havalimanları	53	55
İç-Dış Hat	25	39
İç Hat	28	16



- Türkiye'de 2003 yılından itibaren yapılan yasal düzenlemeler sonrasında sektörde faaliyet gösteren şirket sayısı hızlı bir artış kaydederek 2007 yılında (kargo şirketleri dahil) 20'ye ulaşmıştır. 2008 yılında yaşanan finansal kriz dünyada olduğu gibi Türkiye'de de sektörü olumsuz etkilemiş, 2008-2013 döneminde 10 havayolu şirketi mali ve yönetsel gerekçelerle faaliyetlerine son vermiştir.
- 2015 yılı itibarıyla** sektörde yolcu taşımacılığı yapan 10 havayolu, 49 hava taksi işletmesi faaliyet göstermektedir.
- Havayolu işletmelerine ait yolcu uçağı sayısı 464'e, ağırlıklı olarak üst gelir seviyesine sahip kişilere hizmet vermek üzere kurulan hava taksi işletmelerinin hava aracı sayısı 219'a ulaşmıştır.
- Uçak sayısındaki artışa paralel olarak koltuk kapasitesi 2015 yılında %18,3 artarak 90.259 adet olmuştur.
- 2015'te iki yeni havaalanı faaliyete geçmiş, hem iç hem dış hatlarda hizmet veren havaalanı sayısı 25'ten 39'a çıkmıştır.
- Bu dönemde, havayolu işletmeleri, hava alanı işletmecileri, bakım, eğitim ve yer hizmetleri kuruluşlarından oluşan sivil havacılık sektörünün toplam istihdamı 191 bin kişinin, cirosu 23 milyar doların üzerinde gerçekleşmiştir.

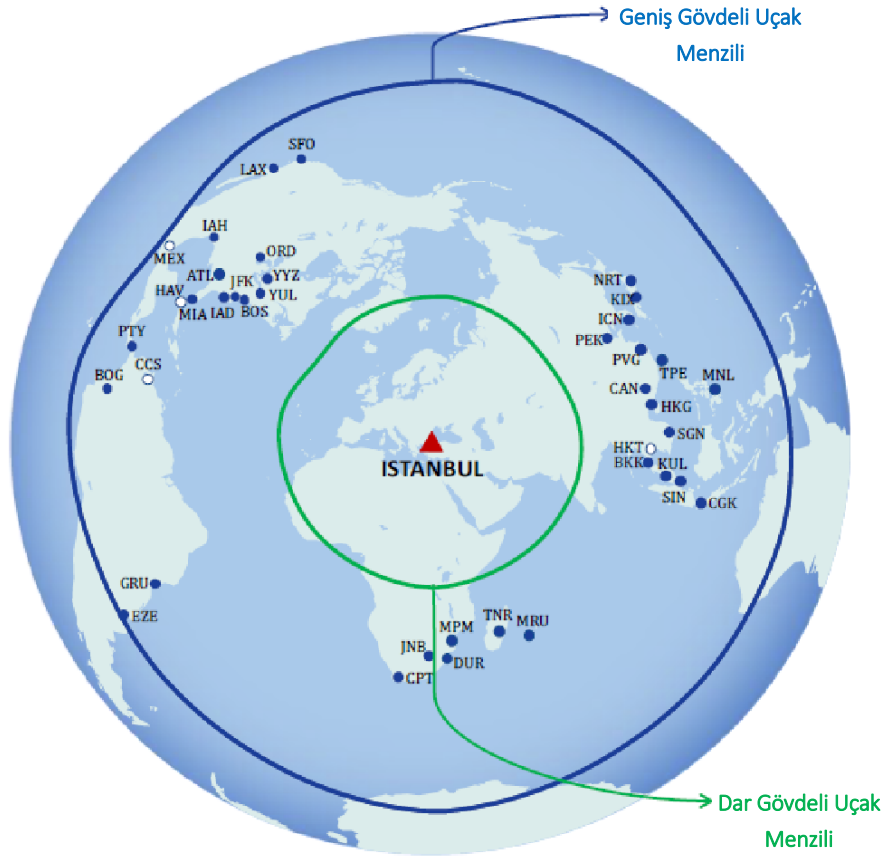
TÜRKİYE'DE HAVAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ - Uçak ve Yolcu Trafikliği



- Türkiye'de 2003 yılından itibaren yapılan yasal düzenlemeler paralelinde havayolu yolcu taşımacılığı sektörü hızlı bir şekilde büyümüştür. Havalimanlarının sayılarının, kapasitelerinin ve sefer sıklıklarının artırılmasının yanı sıra sektörde oluşan rekabet ile ucuzlayan bilet fiyatları havayolu ulaşımına talebin de hızla artmasını sağlamıştır. 2003-2015 döneminde sektörün küresel çapta büyüme ortalaması %5 civarında iken, Türkiye'de %15'lik büyüme kaydetmiştir.
- 2015 yılında iç hat sefer sayısı %10,8, yolcu sayısı %13,6 artış kaydetmiştir. Dış hatlardaki büyüme sefer sayısında %4,9, yolcu sayısında %4,6 düzeyinde gerçekleşmiştir.

Kaynaklar: SHGM

TÜRKİYE'DE HAVAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ - Uçak ve Yolcu Trafiği

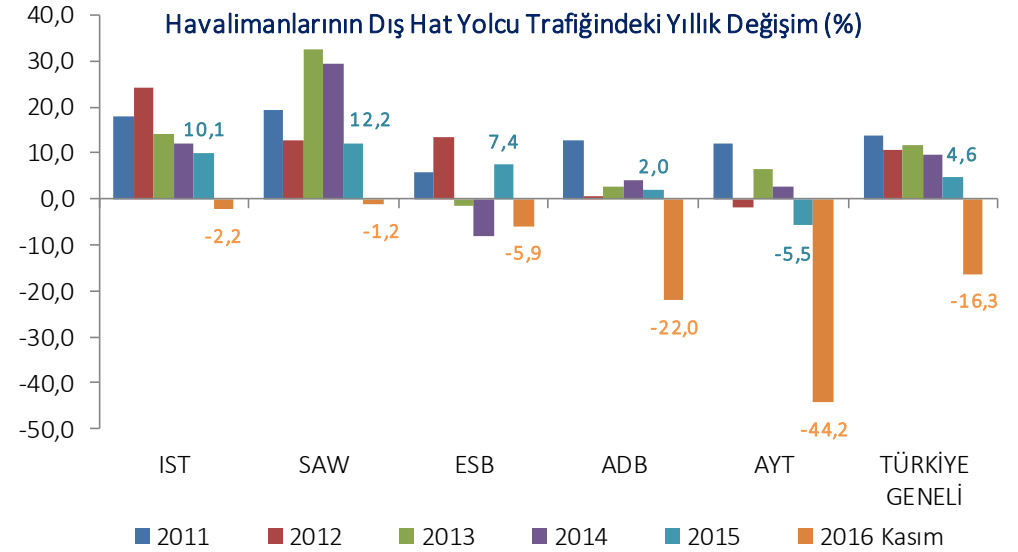
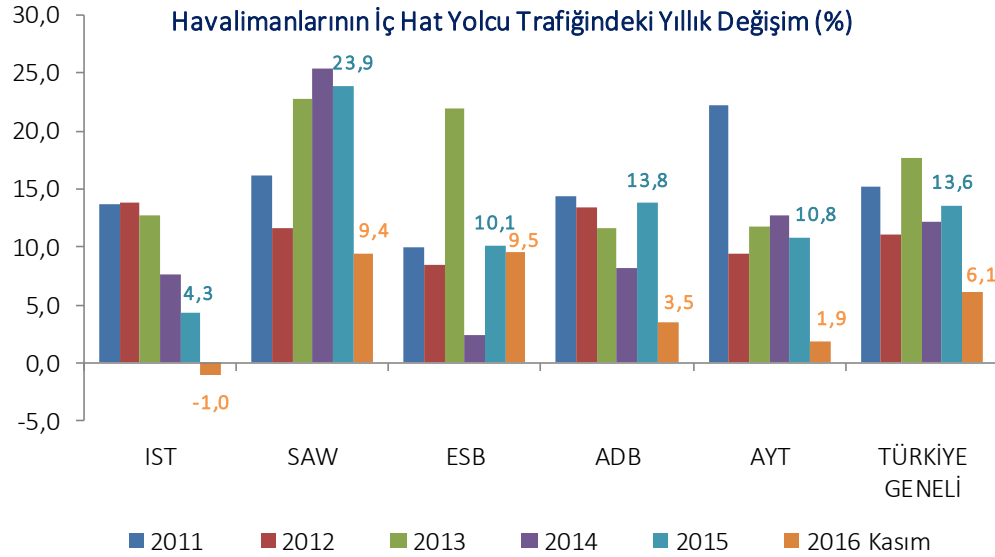


Kaynaklar: SHGM, THY, Eurocontrol

*: IFR: Instrument Flight Rules, Aletli Uçuş Kuralları. Kokpit dışı görüş mesafesinin sıfır olduğu koşullarda yalnızca gösterge panellerinin kullanılarak uçulmasını düzenleyen kurallar. Ticari tarifeli havacılık kapsamındaki uçuşların tamamı, IFR çerçevesinde yapılmakta olup ilgili trafik rakamlarının hobi veya kişisel amaçlı genel havacılıktan kaynaklanan trafiği içermediğini belirtmek üzere kullanılmıştır.

- Türkiye'de havayolu taşımacılığının son yıllardaki hızlı gelişiminde ülkenin coğrafi konumu nedeniyle transit uçuşlar için uygun bir merkez olması, havayolu ulaşımına talebi hızla artan Orta Doğu bölgesine yakınlığı gibi faktörler önemli katkı sağlamıştır.
- THY'nin derlemiş olduğu verilere göre İstanbul'dan dar gövde erişim menzili toplam 241 yurtdışı destinasyondan 199'unu, 60'ın üzerinde başkenti, dünya dış hat trafiğinin %40'ını ve Avrupa, Orta Doğu, Orta Asya, Kuzey ve Doğu Afrika'nın tamamını kapsamaktadır.
- Uçuş yapılacak noktaların belirlenmesinde hava ulaştırma anlaşmaları önem arz etmekte, Türkiye'nin taraf olduğu anlaşma sayısı yıldan yıla artış kaydetmektedir. 2013 yılında 157 ülkeyle yapılmış olan ikili hava ulaştırma anlaşması sayısı 2015 yılında 164'e yükselmiştir. İkili hava ulaştırma anlaşmalarının güncellenmesi ve yenilerinin yapılması, havayolu şirketlerinin daha çok ülkeye daha çok sayıda sefer yapmalarının önünü açmaktadır.
- Eurocontrol'ün Avrupa ülkelerinin hava sahalarından geçen trafik yoğunluğundaki yıllık değişim tahminlerine göre önümüzdeki dönemde Türkiye Avrupa'da yolcu trafiğinin en hızlı artacağı ilk beş ülke arasında yer almaktadır. 2015-2022 döneminde Avrupa Birliği'ne üye 28 ülkenin IFR* trafiği yoğunluğunun ortalama %2 artması beklenirken, Türkiye trafiğindeki artışın %4,2 olarak gerçekleşmesi öngörülmektedir.

TÜRKİYE'DE HAVAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ - Uçak ve Yolcu Trafik



- Uluslararası Hava Konseyi (ACI) tarafından açıklanan 2015 yılı trafik raporuna göre Atatürk Havalimanı Grup 1* havalimanları arasında %9,1 ile toplam yolcu trafiğini en fazla artıran ikinci havalimanı olmuştur. Grup 2*'de yer alan havalimanları arasında Sabiha Gökçen %19,7 ile birinci, İzmir Adnan Menderes havalimanı %12,1 ile beşinci sıraya yerleşmiştir.
- Yoğun trafiğin de etkisiyle İstanbul Atatürk Havalimanı 2015 yılında 13,5 dakika ile Avrupa'nın en uzun ortalama rötar süresine sahip 3. havalimanı olmuştur. Sabiha Gökçen havalimanının açılmasıyla birlikte Atatürk havalimanının özellikle iç hat yolcu trafiği artış hızının yavaşlayarak Sabiha Gökçen'e kaydığı gözlenmektedir. İstanbul'da fiziken %30'u tamamlanmış olan 3. havalimanının 2018 yılı içinde devreye alınmasıyla sağlanacak kapasite artışı ile bu nedenden kaynaklanan rötarlar önlenebilecektir.
- Ocak-Kasım 2016 döneminde turizm sektöründe yaşanan olumsuz gelişmeler iç hat yolcu trafiğinin artış hızının yavaşlamasına, dış hatlarda ise yolcu sayısının geçen yılın altında gerçekleşmesine neden olmuştur.

Kaynaklar: ACI, DHMI, Eurocontrol

*: Yılda 25 milyonun üzerinde yolcu ağırlayan havalimanları Grup 1, 10-25 milyon arası ziyaretçi alan havalimanları Grup 2 olarak tanımlanmaktadır.

Kısaltmalar: IST: İstanbul Atatürk Havalimanı, SAW: İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı, ESB: Ankara Esenboğa Havalimanı, ADB: İzmir Adnan Menderes Havalimanı, AYT: Antalya Havalimanı

TÜRKİYE’DE HAVAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ - Sektörde Faaliyet Gösteren Firmalar

Havayolu Şirketi	Yolcu Uçağı Sayısı		Koltuk Kapasitesi		Kapasite Değişimi (%)
	2014	2015	2014	2015	
THY A.O.	224	258	43.250	50.983	17,9
Pegasus Hava Taşımacılık A.Ş.	46	58	8.634	10.827	25,4
Güneş Ekspres Havacılık A.Ş.	53	54	9.672	10.167	5,1
Onur Air Taşımacılık A.Ş.	21	28	4.809	7.137	48,4
Atlasjet Havacılık A.Ş.	18	20	3.594	3.954	10,0
Borajet Hav. Taş. Uçak Bak. Onar. T.A.Ş.	8	14	635	1.341	111,2
Turistik Hava Taşımacılık A.Ş.	10	10	1.849	1.890	2,2
Hürkuş Hava Yolu Taş. Ve Tic.A.Ş.	8	8	1.520	1.440	-5,3
Ihy İzmir Hava Yolları A.Ş.	6	7	1.116	1.302	16,7
Tailwind Havayolları A.Ş.	7	7	1.218	1.218	0,0
Toplam	401	464	76.297	90.259	18,3

- Yoğunlaşma oranının çok yüksek olduğu havayolu yolcu taşımacılığı sektöründe, uçak sayısı bakımından en büyük paya 2015 yılsonu itibariyle 258 uçakla faaliyet gösteren Türk Havayolları A.O. sahiptir. THY’yi 58 uçakla Pegasus Hava Taşımacılık A.Ş. ve 54 uçakla Güneş Express Havacılık A.Ş. izlemektedir. Sektördeki büyük gövdeli uçakların önemli kısmı dünyanın en büyük iki üreticisi olan Boeing ve Airbus firmalarından temin edilmektedir.
- 2015 yılında sektörde faaliyet gösteren uçak sayısı %15,7 artarken Borajet, Onur Air, Pegasus ve THY’nin koltuk kapasitelerindeki yüksek artışlar dikkat çekmektedir.
- Haziran 2016 itibarı ile Türkiye’deki sivil havacılık şirketlerinin sahip olduğu uçak sayısı (kargo uçakları dahil) 525’e ulaşmıştır.

Kaynak: SHGM

TÜRKİYE'DE HAVAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ - Sektörde Faaliyet Gösteren Firmalar

- **THY:** 2003 yılından itibaren özel havayolu işletmelerinin de iç hatlarda uçuş gerçekleştirmeye başlamasıyla yurt içi uçuşlarda tekel konumu ortadan kalkan THY'nin pazar payı zamanla azalmakla birlikte halen önemli bir düzeydedir. 2015 yılında toplam iç hat yolcularının %27,1'i, dış hat yolcularının %41,6'sı THY tarafından taşınmıştır.
- THY 2015 verilerine göre yurtdışında 235 noktaya gerçekleştirdiği uçuşlarla dünyanın en fazla noktasına uçan havayolu şirketi olmuştur. Şirketin kademeli olarak artan küresel pazar payının 2016 yılında %2'ye ulaştığı tahmin edilmektedir.
- Ocak-Kasım 2016 döneminde yolcu sayısı %3 artan şirketin doluluk oranı yüksek kapasite arzı nedeniyle 3,6 puan gerileyerek %74,5 olmuştur. Artan güvenlik endişeleri yurt dışı uçuşlarda talep artışını sınırlandırmış, bununla birlikte dıştan dışa transfer yolcu sayısı önemli ölçüde artarak toplam yolcu sayısının %30'unu aşmıştır.
- Talepte yaşanan sıkıntılar, düşük akaryakıt fiyatlarının bilet ücretlerine yansıtılması, yeni açılan uzun mesafe hatların menzil etkisi ve kapasite artışı firmanın birim gelirleri üzerinde aşağı yönlü etki oluşturmuştur.
- Fazla kapasitenin olumsuz etkisini hafifletmek için aktif kapasite yönetimini devreye alan firma, talep yetersizliği olan hatlarda frekans kısıtlaması ve uçak tipi değişikliği yapmaktadır. Firma önümüzdeki dönemde yeni uçuş noktaları ile kış sezonu talebini desteklemeyi planlamaktadır. Firma ayrıca filosunda yer alan operasyonel kira uçakların erken iadesi konusunda uçak sahipleri ile, uçak teslim tarihlerinin kaydırılması konusunda ise üreticilerle anlaşma sağlamıştır.
- 2016 yılsonu itibarıyla 86 geniş gövdeli, 234 dar gövdeli toplam 320 yolcu uçağı sayısına sahip olacak olan şirket 2017 yılında geniş gövdeli uçak sayısını 94'e çıkarırken dar gövdeli uçak sayısını 221'e indirerek yolcu uçağı sayısını 315'e düşürmeyi planlamaktadır. Böylece 2016 yılında %16 artış kaydeden koltuk kapasitesinin 2017 yılında %0,8 gibi sınırlı bir ölçüde artırılması öngörülmektedir. Firma 2023 yılı sonuna kadar filosuna nette 92 yeni yolcu uçağı katmayı, bu süre zarfında geniş gövdeli uçak sayısını azaltırken dar gövdeli uçak sayısını artırmayı planlamaktadır.

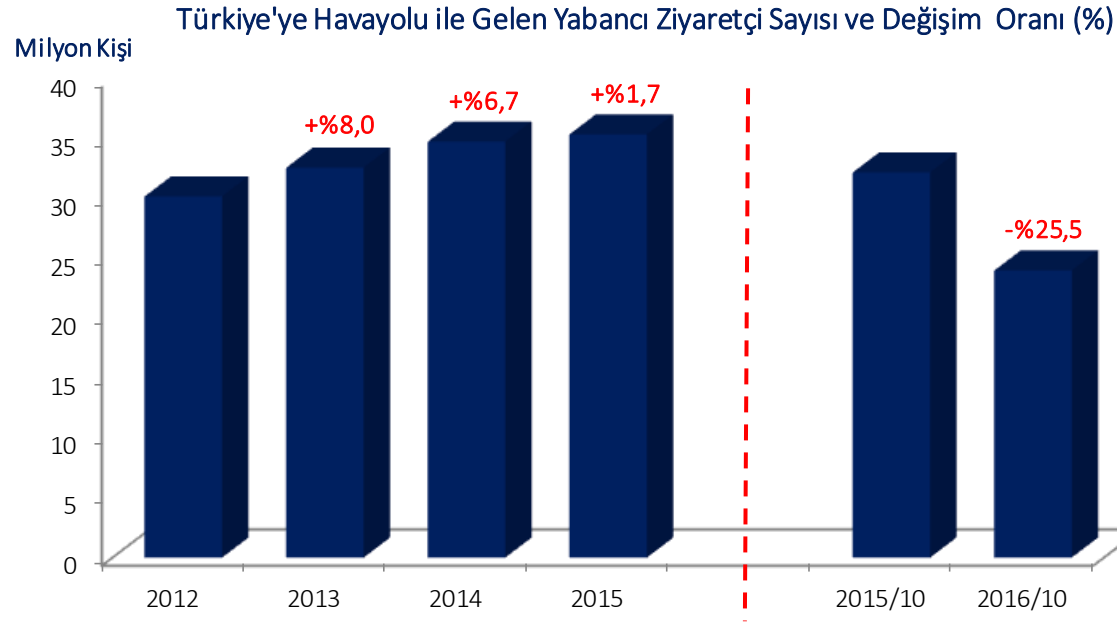
Kaynak: Firmanın faaliyet raporları, internet sayfası, basın açıklamaları

TÜRKİYE'DE HAVAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ - Sektörde Faaliyet Gösteren Firmalar

- **Pegasus:** Türkiye'nin %29,4 iç hat pazar payı ile ikinci büyük havayolu şirketi olan Pegasus Eylül 2016 itibariye 5,5 yaş ortalamasına sahip 77 uçaklık bir filoya sahiptir. 40 ülkede 102 noktaya uçuş gerçekleştiren şirket 2011, 2012 ve 2013 yıllarında Official Airline Guide'ın (OAG) raporunda koltuk kapasiteleri baz alınarak yapılan sıralamaya göre Avrupa'nın en büyük 25 havayolu şirketi arasında en hızlı büyüyen şirket olarak gösterilmiştir.
- Ocak-Ekim 2016 döneminde şirketin yolcu sayısı iç hatlardaki hızlı artışa karşın, dış hatlarda jeopolitik riskler ve artan güvenlik endişeleri nedeniyle sınırlı kalmış, toplam doluluk oranı 0,95 puan gerileyerek %78,3 düzeyinde gerçekleşmiştir.
- **Güneş Ekspres Havacılık A.Ş. (SunExpress):** THY ve Lufthansa'nın eşit ortaklıkla sahip olduğu şirket 1989 yılında kurulmuş, Almanya başta olmak üzere, uzun süre Avrupa ile Antalya arasında turistik tarifersiz seferler düzenlemiştir. SunExpress 2001 yılında Türkiye'nin yurt dışına tarifeli sefer düzenleyen ilk özel havayolu şirketi olmuş, 2006 yılında iç hat seferlerine de başlamıştır. 2011 yılında Alman kuruluşu Stiftung ve SunExpress'in %50-50 ortak girişimi ile "SunExpress Almanya" kurulmuş, bu şirket Almanya ile Türkiye arasındaki uçuşların yanı sıra Almanya'dan çeşitli turistik bölgelere uçuşlar düzenlemeye başlamıştır. Eylül 2016 itibariyle 26 adet uçağı THY'nin AnadoluJet operasyonlarını gerçekleştiren SunExpress Türkiye'nin 25 adet uçağı da 18'i yurt içi ve 39'u yurt dışı olmak üzere toplam 57 noktada tarifeli ve tarifersiz yolcu taşıma hizmeti vermektedir. Şirket Ocak-Eylül 2016 döneminde %82,1 doluluk oranı ile uçmuştur.
- **Onur Air:** 1992 yılında kurulan şirket düşük maliyetli taşımacılık hizmeti vermektedir. Hâlihazırda 1.500 personel ve 30 uçaktan oluşan filosuyla faaliyet gösteren şirket iç hatlarda 14 noktaya, dış hatlarda 25 ülkede 120'yi aşkın noktaya uçuş düzenlemektedir. Şirket faaliyetlerini son yıllarda tarifersiz uçuşlardan tarifelilere kaydırmaya başlamış olup uzun süredir wet lease olarak da Saudia Havayolları'na ekipleriyle birlikte uçak kiralamaktadır.
- **AtlasGlobal:** 2001 yılında Öger Holding A.Ş. tarafından tarifersiz uçuş yapmak üzere kurulan şirket 2004 yılında iç hatlarda tarifeli seferlere de başlamış, takip eden yıllarda tarifeli havayolu olarak büyümeye ve bu doğrultuda iç ve dış hatlarda tarifeli sefer sayısını %75-80'e çıkarmaya karar vermiştir. 2006 yılında hisselerinin tamamı ETS gruba satılan firmanın 2015 yılına kadar Atlasjet olan ismi Atlasglobal olarak değiştirilmiştir. Firmanın 70'den fazla yabancı havayolu ile iş birliği anlaşması bulunmaktadır.

Kaynak: Firmaların faaliyet raporları, internet sayfaları, basın açıklamaları

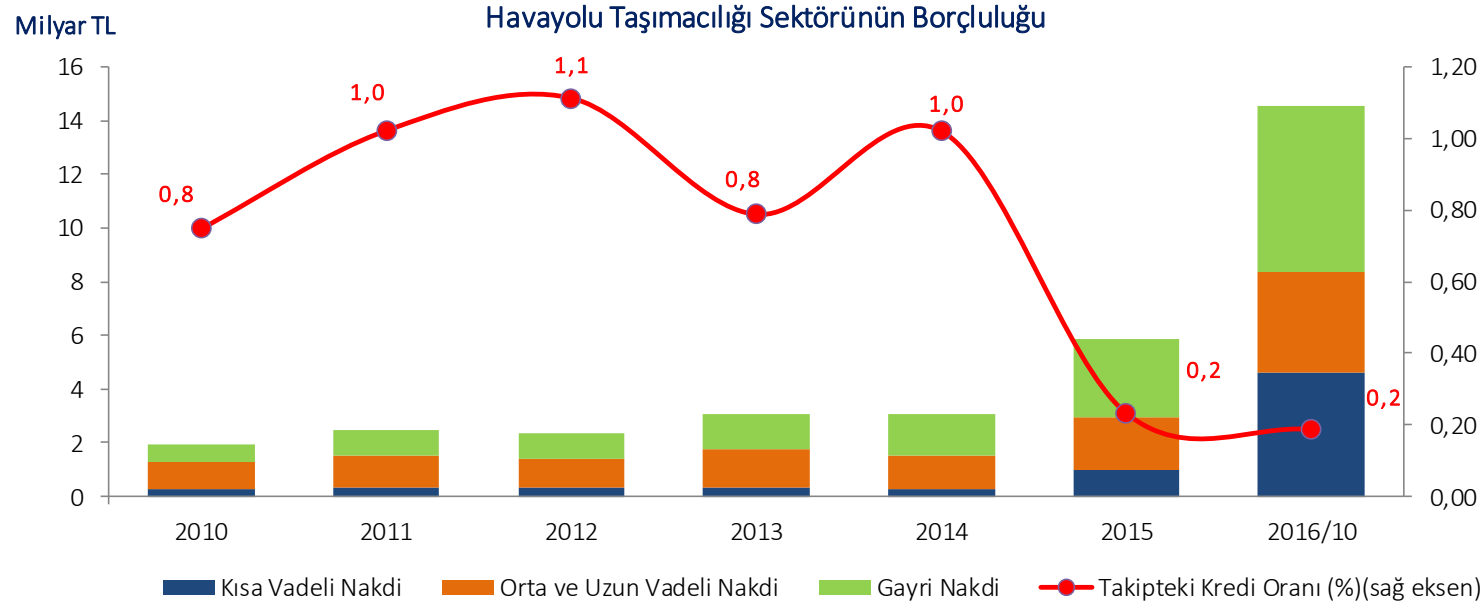
TÜRKİYE'DE HAVAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ - Uçak ve Yolcu Trafığı



- Türkiye'ye gelen yabancıların yaklaşık %70'i havayolu ulaşımını tercih etmektedir. Bu çerçevede, turizm sektörünün güvenlik endişeleri nedeniyle geçirmekte olduğu sıkıntılı dönem havayolu yolcu taşımacılığı sektörüne de olumsuz şekilde yansımaktadır. Türkiye'ye havayolu ile gelen ziyaretçi sayısı 2013 ve 2014 yıllarındaki hızlı artışının ardından 2015 yılında %1,7 artış kaydetmiş, Ocak-Ağustos 2016 döneminde ise %25,8 azalmıştır.
- Bu gelişmeler çerçevesinde havayolu yolcu taşımacılığı sektöründe talep yetersizliği nedeniyle atıl kalarak gelir yaratamayan uçaklar kira, bakım ve uçuş ekiplerinin maaşları gibi sabit maliyetleri nedeniyle şirketlere ciddi maddi yük oluşturmaya başlamıştır.
- Son yıllarda sektörde gerçekleşen hızlı büyüme nedeniyle uzun süredir dry ve wet lease operasyonlarını azaltmış olan özel havayolu şirketlerinin tekrar bu yönetime başvurmak veya uçak sayısını azaltmak gibi yöntemlerle mevcut sıkıntılara çözüm üretmeye çalıştığı gözlenmektedir.

Kaynak: TC Kültür ve Turizm Bakanlığı

TÜRKİYE'DE HAVAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ - Finansman Koşulları



- Havayolu taşımacılığı sektörünün yurt içinden sağladığı nakdi ve gayri nakdi kredileri 2015 yılının ardından 2016 yılının ilk on ayında da hızla artış kaydetmiştir. Bu dönemde sektörün nakdi krediler bakiyesi 2015 yıl sonundaki bakiyenin yaklaşık 3, gayri nakdi krediler bakiyesi ise yaklaşık 2 katına ulaşmıştır.
- Ekim 2016 itibarıyla havayolu taşımacılığı sektörüne tahsis edilen kredilerin sadece 15,6 milyon TL'lik kısmı takip hesaplarında izlenmektedir. Bu tutar sektördeki toplam nakdi kredi hacminin %0,2'sini teşkil ederek bankacılık sektörü genelindeki takipteki kredi oranı ortalaması olan %3,3'ün oldukça altında gerçekleşmiştir. Bu gelişmede sektörün kredi hacminde son dönemde gözlenen hızlı artış etkili olmuştur.
- Sektör ayrıca ağırlıklı olarak yurt dışından uzun vadeli finansman sağlamakta, kur riskini en aza indirebilmek için gelişmiş finansal araçlardan yararlanmaktadır.

Kaynak: BDDK

IV. GENEL DEĞERLENDİRME VE BEKLENTİLER

HAVAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ / GENEL DEĞERLENDİRME VE BEKLENTİLER

- Dünya havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün 2016-2034 döneminde dünya büyümesinin üzerinde büyüyeceği öngörülmekte, büyümenin başta Afrika, Orta Doğu ve Asya Pasifik olmak üzere gelişmekte olan bölgelerde daha hızlı olması beklenmektedir.
- Türkiye'nin coğrafi olarak önemli rotalar için geçiş koridoru niteliğinde olması ve hızlı büyümesi beklenen bölgelere yakınlığı nedeniyle havayolu yolcu taşımacılığı sektörü önümüzdeki dönemde gelişme potansiyeli barındırmaktadır. Bununla birlikte bu potansiyelin tam anlamıyla değerlendirilebilmesi mevcut jeopolitik riskler ile güvenlik endişelerinin ortadan kalkmasıyla mümkün olabilecektir.
- Türkiye'de son yıllarda sektörde gözlenen hızlı büyümenin devam edeceği varsayımıyla firmaların kapasitelerini hızla artırması, talebin ise jeopolitik riskler ve güvenlik endişeleri nedeniyle öngörülen hızda artmaması 2016 yılında sektörde doluluk oranlarının düşmesine neden olmuştur. Sektörde faaliyet gösteren firmaların 2016 yılsonu hedeflerini yıl içinde aşağı yönde revize ettikleri görülmektedir.
- Uzun süredir dry ve wet lease operasyonlarını azaltmış olan özel havayolu şirketlerinin tekrar bu yönetime başvurmak veya uçak sayısını azaltmak gibi yöntemlerle mevcut sıkıntılara çözüm üretmeye çalıştığı gözlenmektedir. Bununla birlikte bazı firmalar konjonktürel sıkıntılar atlattığına devreye almak üzere uzun vadeli yatırım planlarını da sürdürmektedir.
- 2017 yılında sektörün daha çok yurt içi talebe bağlı olarak büyümeye devam etmesi beklenmekle birlikte, kişi başına milli gelirden öngörülen azalışın sektörün karlılığı üzerinde baskı yaratabileceği tahmin edilmektedir.
- Yurt dışı uçuşlarında sınırlı sayıda pazara bağlı kalmayan firmaların mevcut ve önümüzdeki dönemde olumsuzlukları nispeten daha ılımlı atlattıkları beklenmektedir.
- 2015 yılında sektörün maliyetlerine olumlu yansıyan petrol fiyatlarındaki düşüşün etkisi 2016 yılında zayıflamıştır. Petrol üreticisi ülkelerin arzi dondurma konusunda anlaşmış olması fiyatların maliyetler üzerindeki olumlu etkisini 2017 yılında tamamen ortadan kaldıracaktır.
- Yakıt ve uçak filosunda ithalata bağımlılığı olan sektör, döviz kuru ve petrol fiyatlarındaki dalgalanmalardan gelişmiş finansal araçlarla korunmaya çalışmakla birlikte, kur ve petrol fiyatlarında gözlenebilecek öngörülemez hareketlerden olumsuz etkilenmeye devam edecektir.

YASAL UYARI



Bu rapor Bankamız uzmanları tarafından güvenilir olduğuna inanılan kamuya açık kaynaklardan elde edilen bilgiler kullanılmak suretiyle, sadece bilgilendirme amacıyla hazırlanmıştır ve hiçbir şekilde finansal enstrümanların alım veya satımı konusunda tavsiye veya finansal danışmanlık hizmeti sağlanması olarak yorumlanmamalıdır. Bu raporda yer verilen görüş ve değerlendirmeler, hiçbir şekilde Türkiye İş Bankası A.Ş.'nin kurumsal yaklaşımını yansıtmamakta olup, raporu kaleme alan uzmanların kişisel görüş ve değerlendirmeleridir. Türkiye İş Bankası A.Ş. bu raporda yer alan bilgi, görüş ve değerlendirmelerin doğru, değişmez ve eksiksiz olması konusunda herhangi bir şekilde garanti vermemektedir. Türkiye İş Bankası A.Ş. bu raporda yer alan bilgilerde herhangi bir bildirimde bulunmaksızın değişiklik yapma hakkına sahiptir. Bu rapor ve içindeki bilgilerin kullanılması nedeniyle doğrudan veya dolaylı olarak oluşacak zararlardan Türkiye İş Bankası A.Ş. hiçbir şekilde sorumluluk kabul etmemektedir.

İşbu rapor üzerinde Bankamızın telif hakkı olup, Bankamızın yazılı izni alınmaksızın herhangi bir kişi tarafından, herhangi bir amaçla, kısmen veya tamamen çoğaltılamaz, dağıtılamaz veya yayımlanamaz. Tüm haklarımız saklıdır.