

HAVACILIK SEKTÖRÜ

DEĞERLENDİRME RAPORU

Mart 2026



Finansal Pusula Türkiye
Finansal Araştırmalar Bölümü

✉ iletisim@finansalpusula.com

☎ 0541 339 78 70

www.finansalpusula.com

Havacılık sektörü, modern ekonominin en dinamik ve stratejik alanlarından biri olarak kabul edilmektedir. Küreselleşmenin hız kazanması, uluslararası ticaret hacminin artması ve turizm hareketliliğinin büyümesi havacılık sektörünü dünya ekonomisinin temel altyapılarından biri haline getirmiştir. Özellikle pandemi sonrası dönemde hava trafiği hızlı bir toparlanma sürecine girmiş ve sektör yeniden güçlü büyüme eğilimine girmiştir.

Sektör, yolcu taşımacılığı, kargo lojistiği, havalimanı işletmeciliği, bakım-onarım (MRO), uçak üretimi ve yer hizmetleri gibi birçok alt sektörü kapsayan geniş bir ekosistem oluşturmaktadır.

Havacılık Sektörünün Küresel Ölçeği

Günümüzde küresel havacılık sektörü trilyon dolarlık ekonomik hacme sahip bir endüstri konumunda bulunmaktadır. Dünya genelinde ticari hava yolu şirketleri yılda milyarlarca yolcu taşıyor ve küresel ekonomiye doğrudan ve dolaylı olarak önemli katkı sağlamaktadır.

- ✈️ Toplam yolcu sayısı (2025): 4.98 milyar yolcu
- ✈️ Hava kargo hacmi: 72,5 milyon ton
- ✈️ Sektör net kârı (2025): 39,5 milyar dolar
- ✈️ Net kâr marjı: %3,6

Küresel havacılık sektörü, pandemi sonrası toparlanma sürecinde önemli mesafe kaydetmiş olsa da çok boyutlu risklerle karşı karşıyadır. 2025 yılında artan jeopolitik gerilimler, ticaret savaşları ve politika belirsizliklerine rağmen sektör 39,5 milyar USD rekor net kar elde etmiş olsa da, Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği verilerine göre son yıllarda şirketler yolcu başına 7,90 USD kar sınırını henüz aşabilmiş değildir. Bu durum, sektörün önemli risklere karşı savunmasız olduğunu net biçimde ortaya koymaktadır.

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) tarafından hazırlanan değerlendirmelere göre, 2026 yılında havacılık sektörünü etkileyebilecek **başlıca riskler** şunlardır;

1. İklim Krizi ve Göç Baskısı

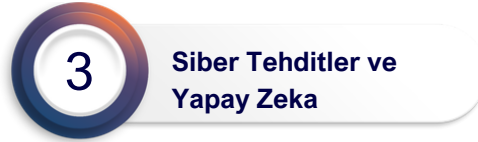
Aşırı hava olayları ve iklim kaynaklı altyapı sorunları küresel havacılık faaliyetleri üzerinde giderek daha fazla baskı oluşturmaktadır. Buna ek olarak göç karşıtı politikaların güçlenmesi, sınır uygulamalarını sertleştirerek uluslararası yolcu trafiğini sınırlayabilmektedir.

2. Tedarik Zincirinde Aksama

Küresel uçak üretiminde yaşanan tedarik sorunları ve artan sipariş birikimi, hava yollarının filo yenileme ve kapasite artırma planlarını sınırlamaktadır. Bu durum operasyonel verimliliği etkilerken karbonsuzlaşma hedeflerine ulaşmayı da zorlaştırmaktadır.



IATA'ya Göre 2026'da Havacılıkta 5 Kritik Risk



3. Siber Tehditler ve Yapay Zekâ

Artan dijitalleşme ile birlikte siber güvenlik riskleri havacılık sektörünün en kritik başlıklarından biri haline gelmiştir. Yapay zekâ ise verimlilik potansiyeli sunarken veri güvenliği, yanlış bilgi üretimi ve istihdam üzerindeki etkileri nedeniyle yeni tartışmalar doğurmaktadır.

4. Çeşitli Politikalar

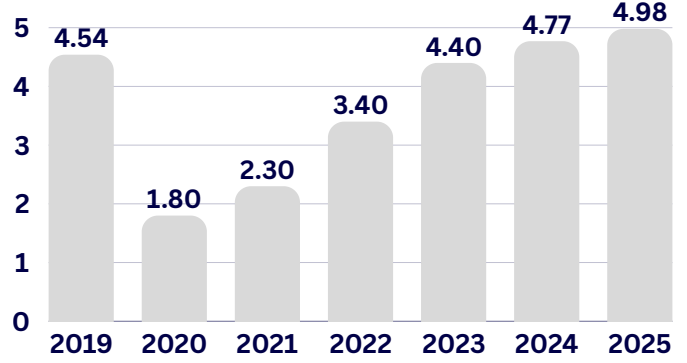
Karbondioksit emisyonlarını azaltmaya yönelik ülkeler arasında farklılaşan düzenlemeler, sektör için maliyetleri artırırken uygulamada uyumsuzluk yaratmaktadır. Parçalı vergi ve harç politikaları rekabet dengesini bozarak bilet fiyatları üzerinde yukarı yönlü baskı oluşturabilmektedir.

5. İş Gücü ve Maliyet Baskısı

Nitelikli havacılık personeline olan talep hızla artarken pilot, teknisyen ve hava trafik kontrolörü gibi kritik pozisyonlarda arz yetersizliği görülmektedir. Boeing projeksiyonlarına göre önümüzdeki 20 yılda küresel havacılık sektörünün yaklaşık 2,4 milyon yeni personele ihtiyaç duyması beklenmektedir.

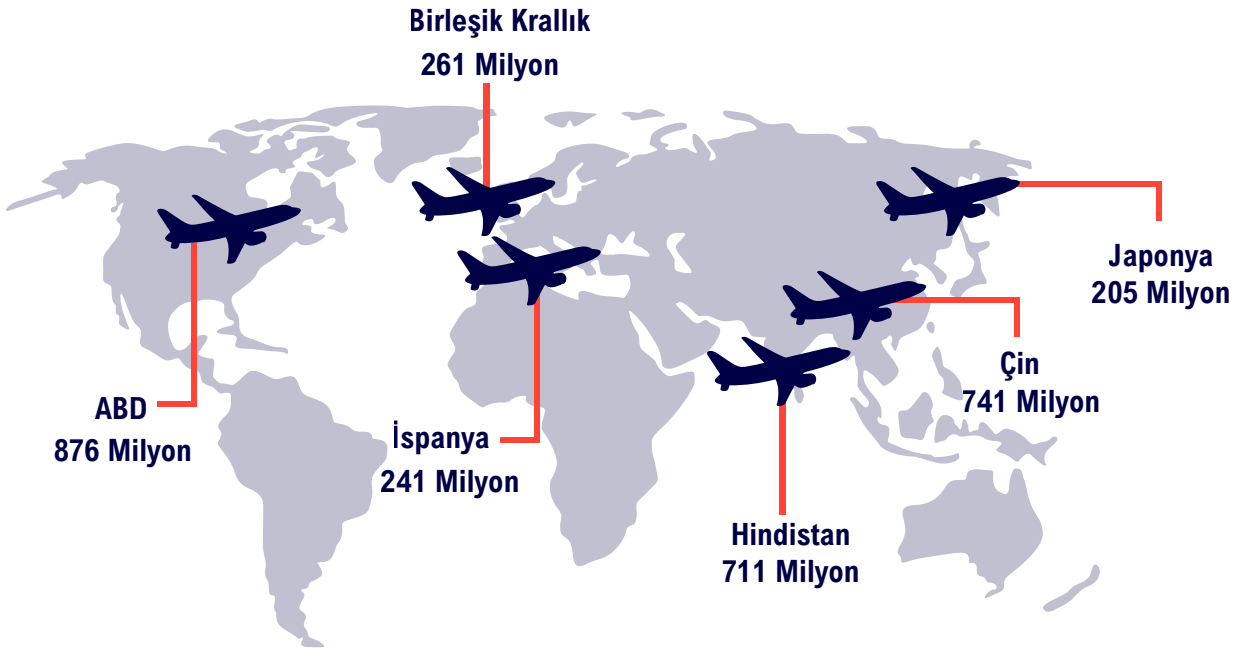
IATA verilerine göre; küresel hava yolu yolcu trafiği, pandemi ile beraber 2020 yılında yaklaşık 1,8 milyara gerileyerek tarihi bir düşüş yaşamıştır. Ancak sonraki yıllarda sektör hızla toparlanmış, 2023'te yolcu sayıları 2019 seviyelerinin yaklaşık %94'üne ulaşmıştır. 2024 yılında ise 4,5 milyarın üzerindeki yolcu sayısı ile pandemi öncesi seviyelerin aşılması ve yeni bir rekor kırılması beklenmektedir. Bu tablo, küresel havacılık sektöründe büyüme eğiliminin yeniden güç kazandığını göstermektedir.

KÜRESEL YOLCU SAYISI



2025 yılı itibarıyla en güncel verilere göre yolcu sayısı baz alındığında ABD ve Çin küresel havacılık pazarında açık ara lider konumdadır. Avrupa'da Birleşik Krallık ve İspanya güçlü turizm ve uluslararası bağlantılar sayesinde öne çıkarken, Hindistan hızlı büyüyen havacılık pazarlarından biri olarak dikkat çekmektedir.

HAVACILIK PAZAR BÜYÜKLÜĞÜ



Sektöre Yerel Bakış

Türkiye havacılık sektörü, son yıllarda gerçekleştirdiği altyapı yatırımları, artan filo kapasitesi ve güçlü havayolu şirketleri sayesinde küresel havacılık pazarında önemli bir konuma yükselmiştir.

İstanbul merkezli hub modeli, uluslararası bağlantı sayısının artmasına önemli katkı sağlarken, Türk havayolu şirketlerinin genişleyen uçuş ağı Türkiye'nin küresel hava taşımacılığı içindeki payını güçlendirmektedir. Bu gelişmeler, Türkiye'nin havacılık sektöründe bölgesel bir merkez olma hedefini desteklemektedir.

Ülke Ekonomisine Katkısı

Türkiye'de havacılık sektörü, 2023 verilerine göre ülke ekonomisine yaklaşık 82,4 milyar dolar katkı sağlayarak GSYİH'nin %7,4'ünü oluşturmaktadır ve 2 milyon kişiye istihdam yaratmaktadır. 2025 itibarıyla 800'ü aşan uçak filosu, turizm, lojistik ve teknoloji alanlarındaki büyümeyle ülke ekonomisinin temel taşıyıcı sektörlerinden biri haline gelmiştir. Yıllık yaklaşık (DHMİ Verilerine göre) 230 milyon yolcu trafiği ile Türkiye, dünyanın en büyük havacılık pazarları arasında yer almakta ve özellikle Avrupa, Asya ve Orta Doğu arasında stratejik bir transit merkezi konumunda bulunmaktadır.

GSYİH'ye Katkı



82.4 Milyar USD

GSYİH'nin
% 7.4 'ü



2 Milyon
İstihdam Katkısı

Türkiye'nin Global Pazardaki Yeri

Türkiye'nin küresel uluslararası yolcu trafiği içindeki payı, dünya genelinde %2.5 olup Türkiye'deki havalimanları aracılığıyla 1,7 milyon ton hava kargo taşınmıştır. Bu rakamlar ülkenin toplam ithalat ve ihracat hacmini desteklemiştir. Aynı zamanda bu hacim, Türkiye'yi dünyanın 14. en büyük hava kargo pazarı konumuna, küresel ticaret sıralamasında da 25. sıraya getirmiştir.

%2.5



**Küresel Uluslararası Yolcu
Trafiği İçindeki Pay**



14.

**En büyük
Hava Kargo Pazarı**



7.

En büyük Sektör Pazarı

Türkiye'nin küresel havacılık üzerindeki etkisinin somut göstergelerinden biri de İstanbul Havalimanı'nın uluslararası sıralamalardaki yeri ve performansdır. Birçok uluslararası rapora göre İstanbul Havalimanı hem yolcu trafiği bakımından dünyanın en yoğun havalimanlarından biri olarak üst sıralarda yer almakta hem de dünya genelinde en çok bağlantı ve destinasyon ağına sahip merkezlerden biri haline gelmektedir.

✓ Bu performans, Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) verileriyle de doğrulanmaktadır.

2026 yılı Ocak ayına ilişkin istatistikler, İstanbul Havalimanı'nın hizmet alan toplam yolcu sayısında ve taşınan yük miktarında ciddi artışlar yaşandığını göstermektedir.

DHMI verilerine göre;

 Hizmet alan toplam yolcu sayısı 13,7 milyon ile yıllık bazda %9,8 artış kaydetmiştir.

 Dış hat yolcu sayısı 9,6 milyon yolcu ile yıllık bazda %10,3 artış gösterirken, iç hat yolcu sayısı %8,7 artış ile 4,1 milyona yükselmiştir.

 Taşınan toplam yük tonajı ise (kargo+posta+bagaj) 401,9 bin ton ile yıllık bazda %9,9 artış göstermiştir.

Havacılık Sektörünün Finansal Dinamikleri

Havacılık sektörü, teknolojik yenilikler ve küresel ticaretin hızlanmasıyla birlikte sürekli değişim içinde olup sektördeki büyüme ve performans, yalnızca uçak sayısı veya yolcu taşımacılığı verileriyle değil, finansal göstergelerle de ölçülmektedir. Son dönemde artan akaryakıt maliyetleri, döviz dalgalanmaları ve ekonomik belirsizlikler, havacılık şirketlerinin kârlılık ve yatırım kararlarını doğrudan etkilemektedir.

Havacılık sektörü, dünya ekonomisinin **en sermaye yoğun endüstrilerinden** biri olarak kabul edilmektedir. Bir havayolu şirketinin faaliyet gösterebilmesi için yüksek maliyetli uçak yatırımları, bakım altyapısı, yakıt tedariki ve geniş operasyonel organizasyonlara ihtiyaç duyulmaktadır. Bu nedenle sektörün finansal yapısı çoğu zaman;

 **Yüksek sabit maliyetler**

 **Düşük kâr marjları** ile karakterize edilmektedir.

Uluslararası havayolu verilerine bakıldığında, sektörün ortalama **net kâr marjının çoğu zaman %3–5 bandında** seyrettiği görülmektedir. Bu oran diğer sektörlerle kıyasla sınırlı görünse de milyarlarca dolarlık operasyon hacmi dikkate alındığında havacılık şirketlerinin finansal performansı oldukça hassas bir denge üzerinde ilerlemektedir.

Sermaye Yoğun İş Modeli

Bir havayolu şirketinin en büyük varlık kalemi uçak filosudur. Yeni nesil dar gövdeli bir yolcu uçağının liste fiyatı 90–120 milyon dolar, geniş gövdeli uçakların ise 250 milyon doların üzerine çıkabilmektedir. Bu nedenle havayolu şirketleri filo yatırımlarını çoğunlukla: finansal kiralama (leasing), uzun vadeli kredi gibi finansman yöntemleriyle gerçekleştirir.

Filo yatırımları bilançoda önemli bir kaldıraç etkisi yaratırken, sektörün borçluluk oranlarını da artıran temel faktörlerden biridir.

Gelir Yapısı ve Talep Dinamikleri

Havayolu şirketlerinin gelirleri temel olarak üç ana kalemden oluşur:

- ▶ Yolcu taşımacılığı gelirleri
- ▶ Kargo taşımacılığı
- ▶ Yan gelirler (bagaj, koltuk seçimi, sadakat programları vb.)

Özellikle son yıllarda yan gelirlerin toplam gelir içindeki payı önemli ölçüde artmıştır. Düşük maliyetli havayollarında bu oran bazı durumlarda %30'a kadar çıkabilmektedir.

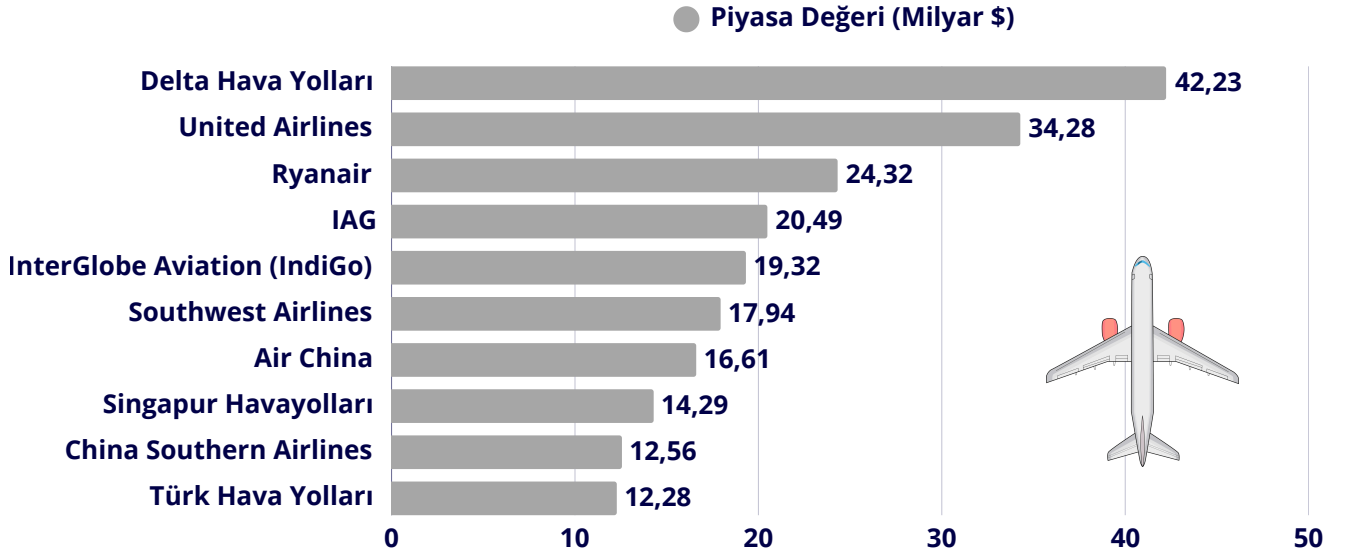
Yakıt Maliyetleri ve Finansal Riskler

Havacılık sektörünün maliyet yapısında en önemli kalemlerden biri yakıt giderleridir. Birçok havayolu şirketinde yakıt maliyetleri toplam operasyon giderlerinin %25–35'ini oluşturabilmektedir. Bu nedenle havayolu şirketleri yakıt fiyatlarındaki dalgalanmalara karşı hedging (riskten korunma) stratejileri uygulayarak maliyet oynaklığını azaltmaya çalışır.

Sektörde Kullanılan Temel Finansal Göstergeler

RPK	ASK	LF	CASK	RASK
Gelirli Yolcu Kilometre Taşınan yolcu sayısı ile uçuş mesafesinin çarpımıyla hesaplanan ve havayolu yolcu talebini gösteren temel bir göstergedir.	Sunulan Koltuk Kapasitesi Toplam koltuk kapasitesinin uçuş mesafesiyle çarpılmasıyla hesaplanan ve havayollarının kapasite büyüklüğünü gösteren bir ölçü birimidir.	Doluluk Oranı RPK'nin ASK'ya oranıdır ve uçuş kapasitesinin ne kadar verimli kullanıldığını gösterir.	Kilometre başına Koltuk Maliyeti Sunulan koltuk başına maliyeti ölçer. Yakıt fiyatları ve operasyonel verimlilik bu göstergede belirleyici rol oynar.	Koltuk Kapasitesi Başına Elde Edilen Gelir Gelir üretme gücünü gösterir.

Piyasa Değerine Göre Dünyanın En Büyük 10 Havayolu Şirketi



GÜÇLÜ YÖNLER

- Küresel ticaret ve turizm için vazgeçilmez altyapı
- Güçlü talep büyümesi
- Küresel bağlantılı ekonomiler
- Güçlü hub konumu

ZAYIF YÖNLER

- Düşük kâr marjı
- Yüksek sabit maliyet
- Yakıt fiyatlarına yüksek bağımlılık
- Ekonomik krizlere duyarlılık

SWOT Analizi

FIRSATLAR

- Turizm sektörünün büyümesi
- Hava kargo talebi
- Yeni nesil yakıt teknolojileri
- Türkiye'nin transit merkezi rolünün güçlenmesi

TEHDİTLER

- Petrol fiyatlarındaki oynaklık
- Jeopolitik riskler
- Karbon emisyonu düzenlemeleri
- Pandemi ve sağlık krizleri

Genel Değerlendirme

Küresel havacılık sektörü pandemi sonrası dönemde talebin yeniden canlanmasıyla birlikte toparlanma sürecini büyük ölçüde tamamlamış ve yeniden büyüme eğilimine girmiştir. Artan yolcu trafiği, genişleyen uçuş ağları ve kapasite artışları sektörün gelişimini desteklemektedir. Bununla birlikte yakıt maliyetleri, ekonomik dalgalanmalar ve sürdürülebilirlik odaklı düzenlemeler sektörün geleceğini şekillendiren başlıca unsurlar arasında yer almaktadır.

Türkiye ise stratejik coğrafi konumu, gelişmiş havalimanı altyapısı ve güçlü havayolu şirketleri sayesinde küresel havacılık pazarında önemli bir transit merkez olarak konumlanmaktadır. Artan yolcu trafiği ve genişleyen uçuş ağı dikkate alındığında, Türkiye'nin önümüzdeki dönemde bölgesel havacılık merkezi olma rolünü güçlendirerek küresel pazardaki konumunu daha da pekiştirmesi beklenmektedir.

Hazırlayan: Finansal Pusula İş Geliştirme ve Danışmanlık A.Ş.
Finansal Araştırmalar Bölümü

İletişim: iletisim @finansalpusula.com
0541 339 78 70

Kaynakça:

- o IATA, Yayınlar, Yıllık Değerlendirme, <https://www.iata.org/>
- o ICAO, E- Kütüphane, <https://www.icao.int/>
- o DHMİ, Finansal Bilgiler Portalı, <https://www.dhmi.gov.tr/>
- o Sivil Havacılık GM, İstatistikler Arşivi, <https://web.shgm.gov.tr/>

Yasal Uyarı

Bu rapor Finansal Pusula uzmanları tarafından güvenilir olduğuna inanılan kamuya açık kaynaklardan elde edilen bilgiler kullanılmak suretiyle, sadece bilgilendirme amacıyla hazırlanmıştır. Finansal Pusula, bu raporda yer alan bilgi, görüş ve değerlendirmelerin doğru, değişmez ve eksiksiz olması konusunda herhangi bir şekilde garanti vermemektedir. İşbu rapor üzerinde Finansal Pusula telif hakkı olup, firmamızın yazılı izni alınmaksızın herhangi bir kişi tarafından, herhangi bir amaçla, kısmen veya tamamen çoğaltılamaz, dağıtılamaz veya yayımlanamaz.

Tüm haklarımız saklıdır.

Tüm raporlarımıza:

<https://www.finansalpusula.com/raporlar/>
adresinden erişebilirsiniz.