

e-ISSN:2587-2168



Year: 2023

Vol: 9 Issue: 20

pp 1172-1182

Article ID

69185

Arrival

31 March 2023

Published

28 June 2023

DOI NUMBER<http://dx.doi.org/10.29228/ideas.69185>**How to Cite This Article**

Rodoplu, H. & Arslan, F. (2023). "Uçak Kiralama Sektöründe Covid-19 Öncesi ve Sonrası Pazar Analizi", International Journal of Disciplines Economics & Administrative Sciences Studies, (e-ISSN:2587-2168), Vol:9, Issue:50; pp: 1172-1182



International Journal of Disciplines Economics & Administrative Sciences Studies is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

Uçak Kiralama Sektöründe Covid-19 Öncesi ve Sonrası Pazar Analizi

An Analysis of The Aircraft Leasing Industry Market Before and After The Covid-19 Pandemic

Hakan Rodoplu¹ Fatih Arslan²

¹ Dr. Öğr. Üyesi, Kocaeli Üniversitesi, Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi, Havacılık Yönetimi Bölümü, Kocaeli, Türkiye

² Öğr. Gör., Iğdır Üniversitesi, Iğdır Meslek Yüksekokulu, Ulaştırma Hizmetleri Bölümü, Iğdır, Türkiye

ÖZET

Uçak kiralama kavramı, uçak satın alma maliyetlerinin yüksekliği nedeniyle havayolu işletmelerinin başvurduğu bir finansman yöntemidir. Bu yöntem, havayolu işletmelerine uçak filosunu hızlı ve kolay bir şekilde genişletme imkânı sunarak esneklik sağlamak ve aynı zamanda havayolu işletmelerinin nakit akışını korumalarına yardımcı olmaktadır. Uçak kiralama sektöründe yatırım yapmadan önce, sektördeki riskleri ve fırsatları dikkatlice değerlendirmek önem arz etmektedir. Özellikle küresel salgınlar, ekonomik krizler ve bölgesel çatışmalar dikkat edilmesi gereken riskler arasında yer almaktadır. Bu kapsamda, çalışmada, uçak kiralama sektörünün Covid-19 öncesi ve sonrası pazar analizi yapılmıştır. Bu amaçla, literatür taraması yapılmış ve önceki çalışmaların sonuçlarına dayanarak uçak kiralama sektörü hakkında bilgi toplanmıştır. Ayrıca, Covid-19 pandemisi sırasında havayolu endüstrisinde yaşanan gelişmeleri takip etmek için raporlar ve haberlerden oluşan güncel kaynaklar da kullanılmıştır. Yapılan literatür analizinde, havayolu işletmeleri için uçak kiralama yönteminin avantajları, Covid-19 pandemisinin sektöre olan etkisi, pandemi sonrası sektördeki trendler ve değişimler ele alınmıştır. Analiz sonuçlarına göre, Covid-19 krizinin yol açtığı talep azalması nedeniyle geniş gövdeli uçak filosuna sahip birçok kiralama şirketinin önemli ölçüde zarar gördüğü belirlenmiştir. Buna karşılık, yeni nesil uçaklar ve dar gövdeli filoya sahip kiralama şirketleri Covid-19 krizi sırasında daha az riskli bir konumda bulunmuştur. Ayrıca uçak kiralama sektöründeki en büyük yeniliğin birleşme ve satın alma faaliyetlerindeki artış olduğu belirlenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Uçak Kiralama, Pazar Analizi, Covid-19 Pandemisi, Birleşme ve Satın Alma

ABSTRACT

The concept of aircraft leasing is a financing method employed by airlines due to the high cost of purchasing airplanes. This method provides flexibility to airlines by offering them the opportunity to quickly and easily expand their aircraft fleet while helping them maintain their cash flow. Before investing in the aircraft leasing sector, it is important to carefully evaluate the risks and opportunities in the industry. Specifically, global pandemics, economic crises, and regional conflicts are among the risks that need to be considered. In this context, the pre- and post-Covid-19 market analysis of the aircraft leasing sector has been conducted in this study. For this purpose, a literature review has been conducted, and information about the aircraft leasing industry has been collected based on the results of previous studies. In addition, current sources consisting of reports and news have been used to monitor developments in the airline industry during the Covid-19 pandemic. In the literature analysis, the advantages of aircraft leasing for airlines, the impact of the Covid-19 pandemic on the sector, and the trends and changes in the sector after the pandemic have been discussed. According to the analysis results, it has been determined that many leasing companies with wide-bodied aircraft fleets suffered significant losses due to the decrease in demand caused by the Covid-19 crisis. On the other hand, leasing companies with next-generation aircraft and narrow-bodied fleets were in a less risky position during the Covid-19 crisis. In addition, it has been determined that the biggest innovation in the aircraft leasing sector is the increase in mergers and acquisitions.

Keywords: Aircraft Leasing, Market Analysis, Covid-19 Pandemic, Mergers and Acquisitions

1. GİRİŞ

Havacılık sektörü son 40 yıldır, özellikle serbestleşmenin etkisiyle oldukça hızlı bir şekilde büyümüş ve çok sayıda havayolu işletmesi kurulmuştur. Havayolu taşımacılığın hızlı, konforlu ve emniyetli bir ulaşım aracı olması şirketleri bu sektöre daha fazla yatırım yapmaya teşvik etmektedir. Ancak, uçak satın alma maliyetleri oldukça yüksek olduğundan, havayolu işletmelerinin kendi öz sermayeleri ile hava aracı alımlarını finanse etmeleri mümkün olmamaktadır. Bu durum, birçok küçük ve orta ölçekli havayolu işletmesinin hava aracı finansman ihtiyacını karşılamak için uçak kiralama gibi farklı yollara başvurmasına neden olmuştur.

Kiralama kavramı, 1970'lerde ortaya çıkmış ve piyasanın serbestleşmesi ile oldukça popüler hale gelmiştir ve havayolu işletmelerinin başvurduğu bir finansman yöntemi olarak o yıllardan günümüze kadar kullanılmaktadır. Ekonomik krizler ve bölgesel çatışmalar hava aracı kiralama sektörünü etkilemiş olsa da hizmetteki hava araçları içindeki kiralanan hava araçlarının payı giderek artmıştır. Ancak 2020 yılından itibaren dünya genelinde etkisini giderek arttıran Covid-19 salgını, hava taşımacılığı sektörünü derinden etkilemiştir. Pandeminin getirdiği ekonomik koşullar havayolu işletmelerinin kiralama alışkanlıklarında değişikliğe neden olmuştur. Bu durum, hava aracı kiralama sektörünü de büyük oranda etkilemiş ve kiralama sözleşmelerinin birçoğu fesih edilmiş ya da kiralayanın lehine yeniden yapılandırılmıştır.

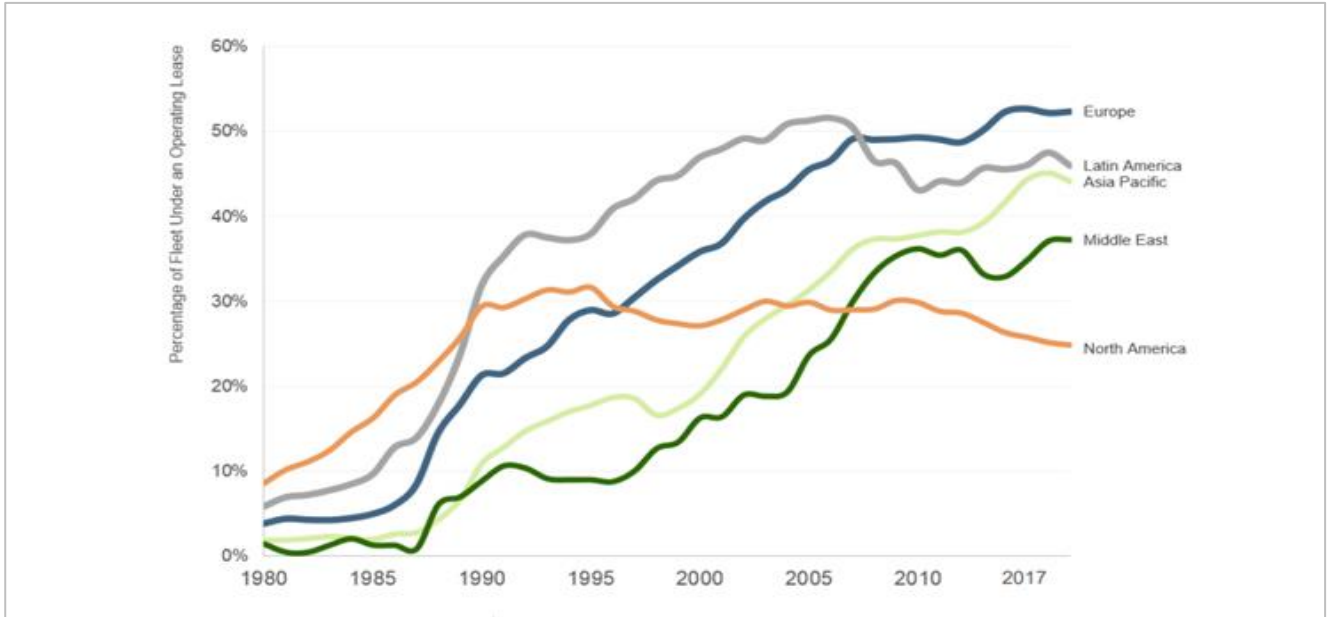
2021 yılında salgın aşısının bulunması ve salgın tedbirlerinin aşı ile birlikte esnetilmesi havacılık sektöründe canlanmaya neden olmuş ve sektörde faaliyet gösteren işletmeler toparlanmaya başlamıştır. Ancak, 2022 yılında Rusya-Ukrayna savaşı birçok kiralama şirketini zor duruma sokmuştur.

Bu araştırmanın amacı, uçak kiralama sektörünün mevcut durumunu ve gelecekteki potansiyelini incelemektir. Bu amaç doğrultusunda, kiralama kavramının ortaya çıkışından günümüze kadar olan süreçte uçak kiralamada yaşanan gelişmeler incelenmiştir. Ayrıca, Covid-19 pandemisinin sektöre etkisi ve pandemi sonrasında sektördeki trendler ve değişimler de araştırma konusu olmuştur.

2. KİRALAMA KAVRAMI VE PANDEMİ ÖNCESİ PAZAR ANALİZİ

İşletmeler faaliyete geçip büyümeye başladıklarında özellikle ihtiyaç duydukları orta vadeli finansman kaynaklarından birisini de "leasing" oluşturmaktadır (Koç, 2004, s. 3). Leasing yani kiralama kavramı en basit şekli ile herhangi bir varlığın mülkiyetini almadan, sadece kullanım hakkının belirli bir süre devralınmasına imkân veren bir finansman tekniği olarak tanımlanmaktadır (Tuğlu & Atilla, 2007, s. 19). Hava taşımacılığı leasing yönteminin yangın bir biçimde kullanıldığı sektörlerden biridir (Rodoplu, Polat, & Kılıç, 2019, s. 94). Çünkü sektörde faaliyet gösteren birçok küçük, orta ölçekli havayolu işletmesinin ilk etapta uçak satın alım gücünün olmaması ve uçak satın alım maliyetlerinin yüksek olması, havayolu işletmelerini uçak kiralamaya yöneltmiştir. Havacılık sektöründe kiralama kavramı 1970'li yıllarda ortaya çıkmış ve piyasanın serbestleşmesi ile oldukça popüler hale gelmiştir. Kiralamada en önemli büyüme 1980'li yıllardan sonra meydana gelmiştir. 40 yıl önce havayolu sektöründe kiralanılan uçak sayısı %1 civarında iken, en son verilere göre bu oranın %50'lere yaklaştığı belirlenmiştir (Statista, 2022).

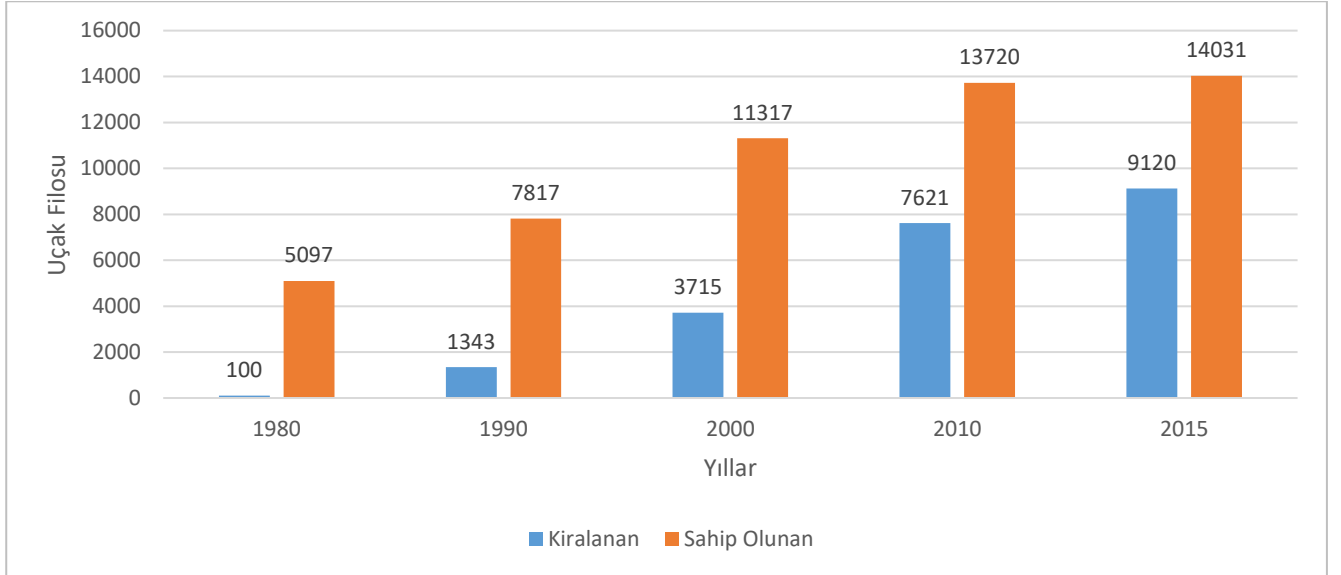
Havayollarının serbestleşmeyle beraber büyük pazar payları elde etmeleri, daha fazla uçak ihtiyacına yol açmıştır. Bu da kiralama şirketlerinin sektöre girmesine ve söz sahibi olmasına neden olmuştur. Ayrıca artan uçak ihtiyacı havayolu şirketlerinin finansal durumlarını zorlamadan büyümelerine katkı sağlamıştır (Agnew, 2018). Sektörün büyümesi ile birçok ülke havayolu işletmesi ticari olarak gelişmek için filolarını büyütmüş ve uçak kiralama şirketleri aracılığı ile modern uçak filolarına sahip olmuştur. Aşağıdaki grafikte de görüldüğü gibi, 1980'den günümüze kadar uçak kiralama pazarının farklı bölgelerde büyümüşür.



Şekil 1. Uçak Kiralama Pazarının Bölgelere Göre Gelişimi

Kaynak: Agnew, 2018

Bazı yıllarda, mali krizler beraberinde birçok ekonomik zorluğu getirmesine rağmen havacılık sektörü dirençli olduğunu kanıtlamış ve sürekli artan trafik sayesinde kiralama şirketleri de büyümüşür. Özellikle düşük maliyetli taşıyıcıların sektörde çoğalması ve orta sınıftaki insanların sayısında meydana gelen büyüme havayolu ile seyahat edebilecek yolcu sayısını arttırmış ve havayolu sektöründe uçak kiralama talebinde yükselişe neden olmuştur (polarismarketresearch, 2021). Şekil 2'de görüldüğü üzere Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) verilerine göre 2015 yılına kadar kiralanılan uçak sayısı 9 bin'i aşmış ve ticari uçak filosunun yüzde 39'unu oluşturmuştur.

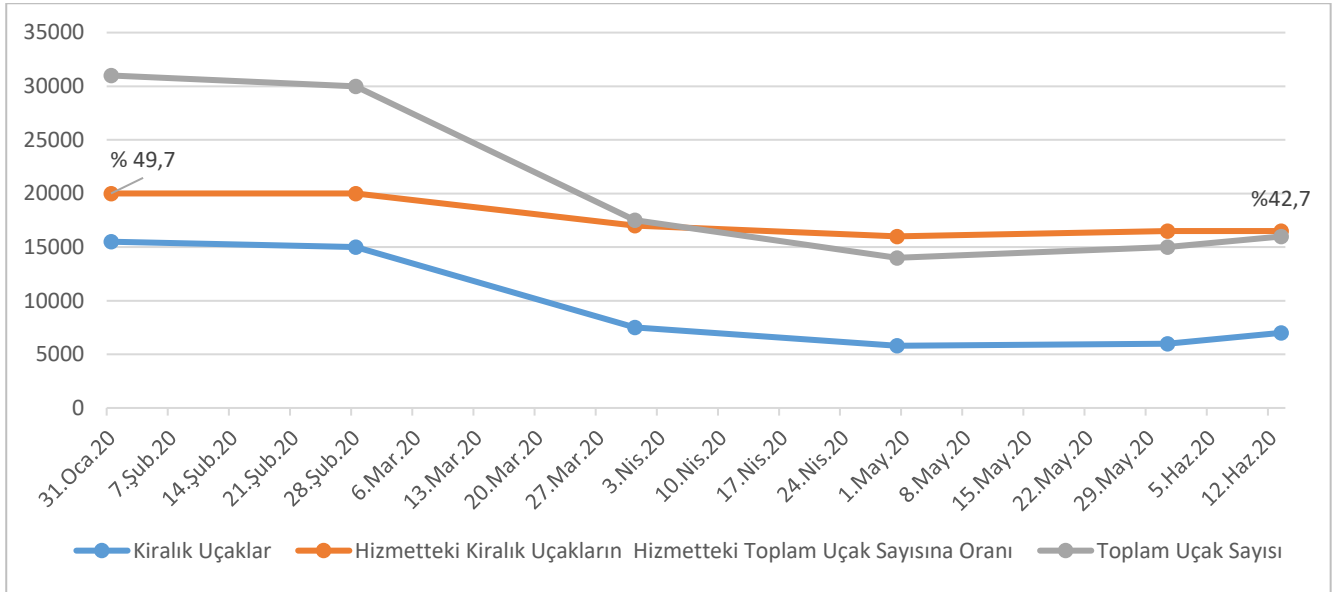


Şekil 2. Kiralanan Uçakların Filodaki Payı

Kaynak: IATA, 2016

3. PANDEMİ DÖNEMİ UÇAK KİRALAMA SEKTÖRÜNÜN DURUMU

Uçak kiralama sektörü Covid-19 salgınının etkisini gösterdiği 2020 yılına kadar oldukça canlı bir piyasa özelliği göstermiş ve hava taşımacılığı endüstrisindeki ilerleme ile beraber hızla büyümüştür. Şekil 3'te de görüleceği üzere 31 Ocak 2020 tarihi itibarıyla dünya çapında hizmet veren 31 bin ticari uçağın yarısından fazlası kiralık uçaklardan oluşmuştur (CAPA, 2020). Ancak Covid-19 salgınının etkisinin artması ve Dünya Sağlık Örgütü'nün de durumu tüm dünyada pandemi ilan etmesi havacılık sektöründe ciddi trafik azalmasına sebep olmuştur. Dünya çapında hizmet veren toplam uçak sayısı yüzde 55 düşerek 14 binlere inmiştir. Bu durum beraberinde uçak kiralama sayısını da yüzde 62 düşürerek 5800'lere geriletmiştir (CAPA, 2020).



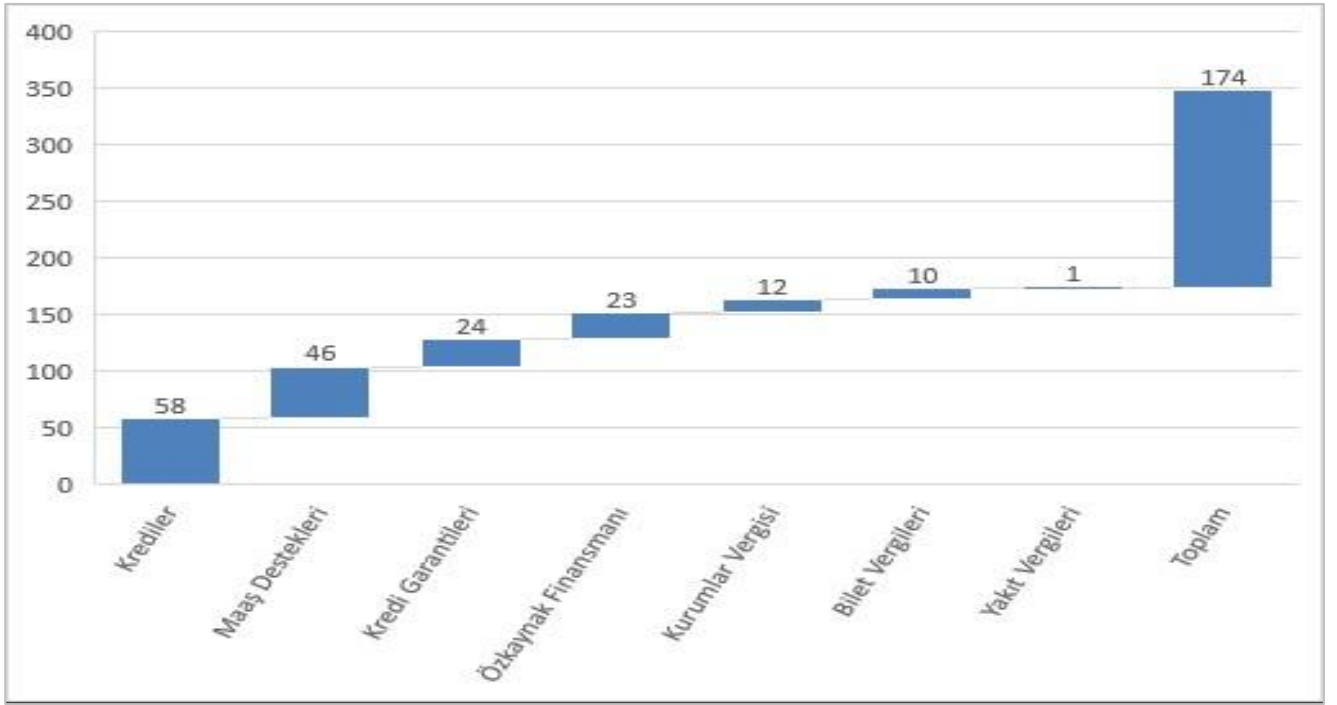
Şekil 3. Ocak-Temmuz 2020 Dönemi Kiralanan Uçak Sayısının Hizmetteki Toplam Uçak Sayısına Göre Durumu

Kaynak: CAPA, 2020

Ekonomik açıdan değerlendirildiğinde, havayolu işletmelerinin 2019 yılındaki kârı 26 milyar dolar seviyesindeyken, Covid-19 krizinin etkileri nedeniyle 2020 yılında durum tam tersine dönerek zararları 130 milyar doları aşmıştır (O'Mara, 2021). Pandemi öncesinde ortalama bir performans sergileyen hava aracı kiralama şirketleri, pandemi döneminde önemli bir baskı altında kalmıştır. (Bouwer, Krishnan, Saxon, & Tufft, 2022). Özellikle havayolu işletmelerinin kiralama ödemelerinin ertelenmesini istemesi ve sözleşmelerde yeniden yapılandırma arayışında olması krizin hava aracı kiralama şirketleri tarafından da hissedilmesine neden olmuştur (O'Mara, 2020). Örneğin, Orix Corporation ve HNA Group'un sahibi olduğu hava aracı kiralama şirketi Avolon, müşterilerinden sahip oldukları filolarının yaklaşık yüzde 80'ine karşılık gelen ödemelerde muafiyet talepleri almıştır (marketresearchfuture, 2021). Kiralama şirketlerinin kabul ettiği kiralama

ertelemeleri ve yeniden yapılandırmalar, işletme faaliyetlerinden sağlanan nakit akışını olumsuz yönde etkilemiş ve kira gelirlerinde ciddi kayıplara neden olmuştur (Avolon, 2020; Aerlease, 2020) Geçmiş krizlerde, havayolu şirketlerinin finansal sıkıntılarıyla karşı karşıya kalan kiralama şirketleri, uçakları geri alarak daha avantajlı bir konumda yeni müşterilere kiralamışlardır. Ancak pandemi sürecinde, genel trafiğin %50'sinden fazlası ve uzun mesafe trafiğinin %85'ten fazlası azaldığı için, geri alınacak uçaklar için bir pazar oluşmamıştır. Bu nedenle, kiralama şirketleri esnek olmak zorunda kalmış ve borç yapılandırması ile kira ertelemelerini kabul etmek zorunda kalmıştır. (Donat, 2021; O'Mara, 2021; IATA,2021).

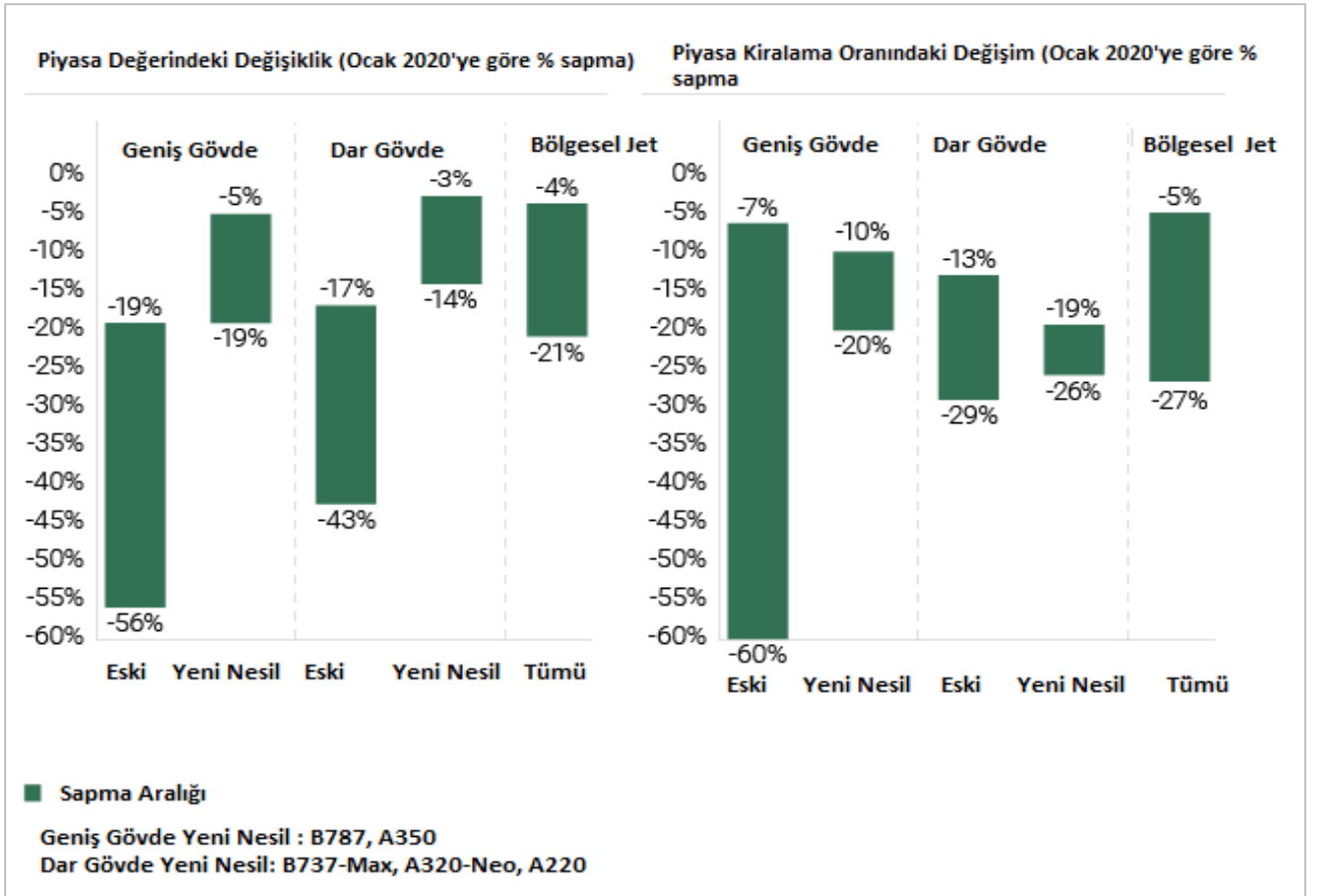
Diğer yandan havayolu şirketlerine verilen krediler, maaş yardımları, kredi garantileri ve vergi muafiyetleri gibi toplam 173 milyar dolar devlet destekleri ve kiralama şirketlerinin krize girerken güçlü bilançolara sahip olması kiralama sektörüne tampon sağlar olmuştur (O'Mara, 2021; IATA, 2021). 20 Ağustos 2020 itibarıyla, 57 ülkede havayolu şirketlerine verilen devlet desteği kapsamında Amerika Birleşik Devletleri, 80 milyar doların üzerindeki rakamıyla listenin başında yer alırken, Almanya 12 milyar dolar ve Fransa 8 milyar dolarlık destekleriyle sıralamada takip etmiştir (OECD, 2020).



Şekil 4. Covid-19 Dönemi Havayollarına Sağlanan Devlet Yardımları (Milyar Dolar)

Kaynak: IATA, 2020

Bazı büyük kiralama şirketleri nakit akışlarını sağlamayı ve devam ettirmeyi başarmış olsa da, geniş gövde uçak filosuna sahip birçok kiralama şirketi, Covid-19 krizinin neden olduğu talep azalması sonucu önemli ölçüde zarar görmüştür (Donat, 2021; Benson & Andreeva, 2022). Yeni nesil uçaklara ve dar gövde filosuna sahip kiralama şirketleri, Covid-19 krizi sırasında daha az riskli bir konumda bulunurken, en yüksek risk altında olan kiralama şirketleri, önceden de zor durumda olan müşteri havayolu portföyüne ve ödeme güclüğü yaşayan havayollarında uçağı bulunanlar olmuştur. Özellikle eski nesil geniş gövde uçakların pazar değeri ve kiralama oranları, dar gövde ve yeni nesil uçakların oldukça altında kalmıştır (Donat, 2021; O'Mara, 2021).



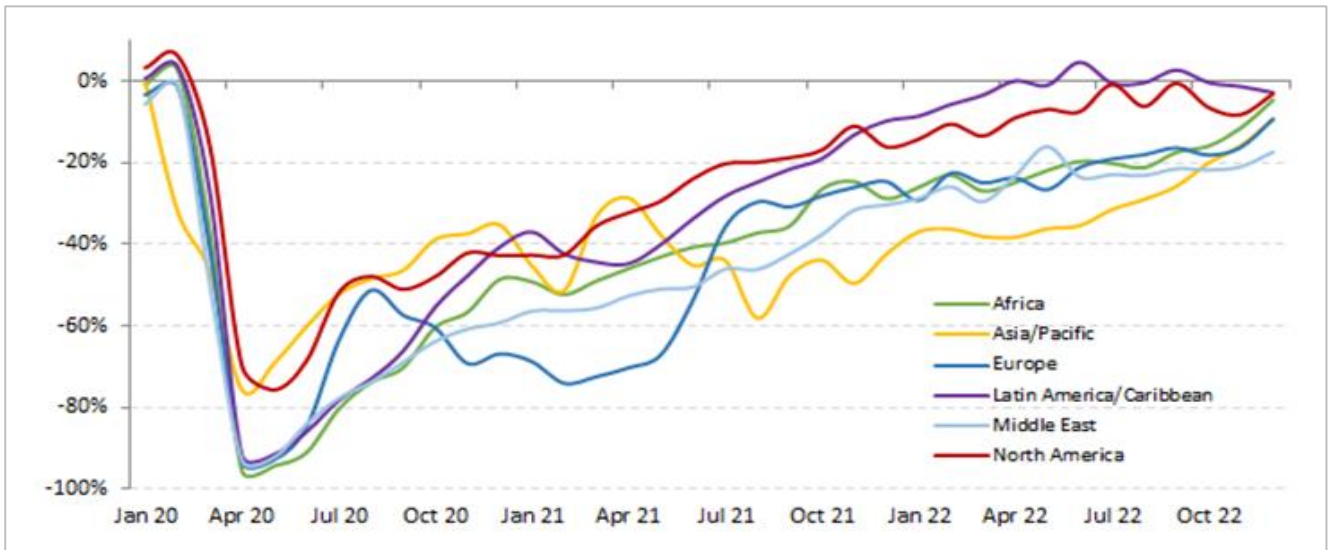
Şekil 5. Uçakların Kategoriye Göre Pazar Değerleri ve Pazarda Kiralama Oranları Değişimi

Kaynak: Alixpartner Analysis, 2021

Şekil 5'teki verilere göre, yeni nesil geniş gövde ve dar gövde uçaklarının pazar değeri ve kiralama oranları, eski tip geniş gövde uçaklara kıyasla daha yüksek düzeyde kalmıştır. Ancak eski tip geniş gövde uçakların pazar değeri düşmüş ve pazardaki kiralama oranları yüzde 60 gibi önemli bir düşüş göstermiştir.

4. PANDEMİ SONRASI UÇAK KİRALAMA SEKTÖRÜNÜN DURUMU

2021 yılında, dünya genelinde Covid-19 salgınına karşı aşının keşfi ve kullanımının yaygınlaşması ile birlikte birçok ülke sıkı tedbirlerini gevşetmeye başlamıştır. Ayrıca, aşılamanın hız kazandığı bölgelerde iç ve dış hat hava taşımacılığı da artış göstermiştir.

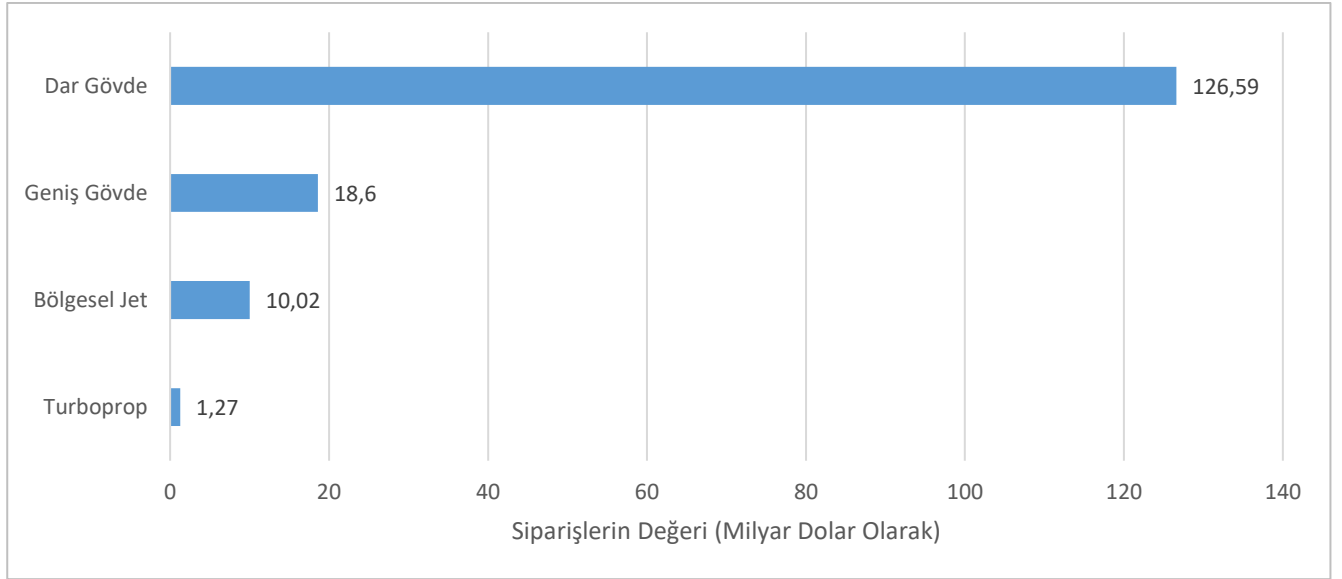


Şekil 6. İyileşme Hızındaki Bölgesel Fark (2019' a Kıyasla Yolcu Sayısı)

Kaynak: ICAO, 2022

Şekil 4'te de görüldüğü gibi, 2021 yılına girilmesiyle birlikte birçok bölgede uçuş sayıları artmaya başlamıştır. Ancak Asya-Pasifik bölgesi, salgının başladığı yer olması nedeniyle en fazla dalgalanmaya maruz kalmıştır. IATA verilerine göre, Aralık 2021'de dünya genelinde yolcu trafiği önceki yıla göre %80 artmıştır. Toplam trafik 2019 yılına göre %45 daha az olsa da, rakamların eski verilere ulaşacağı tahmin edilmektedir (IATA, 2022).

Salgının ekonomik etkisinin ağır olmasının yanı sıra, devletlerin düşük karbon emisyon değerine sahip uçaklar için kural koyması, havayolu işletmelerinin uçak seçiminde yeni nesil yakıt tasarruflu uçaklara yönelmesine neden olmuştur (KPMG, 2022). Sektör talebinin bu yönde gelişmesi, kiralama şirketlerinin filolarını da etkilemiş olup birçok havayolu şirketi, eskiyen uçaklarını 2020 yılı sonrasında yeni teknolojiye sahip, yakıt verimliliği yüksek jet uçaklarıyla değiştirmek için kiralama şirketlerine başvurmuştur (Aerlease, 2021). Ayrıca müşteri havayollarından gelen taleplere göre filosunu şekillendiren AerCap hava aracı kiralama şirketi, 2022 yılında farklı hava aracı üreticilerinden 80 adet yeni nesil yakıt tasarruflu uçak teslim alacağını belirtmiştir (AerCap, 2021).



Şekil 7. Kiralama Şirketlerinin Tür ve Değere Göre 2021 Yılı Uçak Siparişleri (Milyar Dolar)

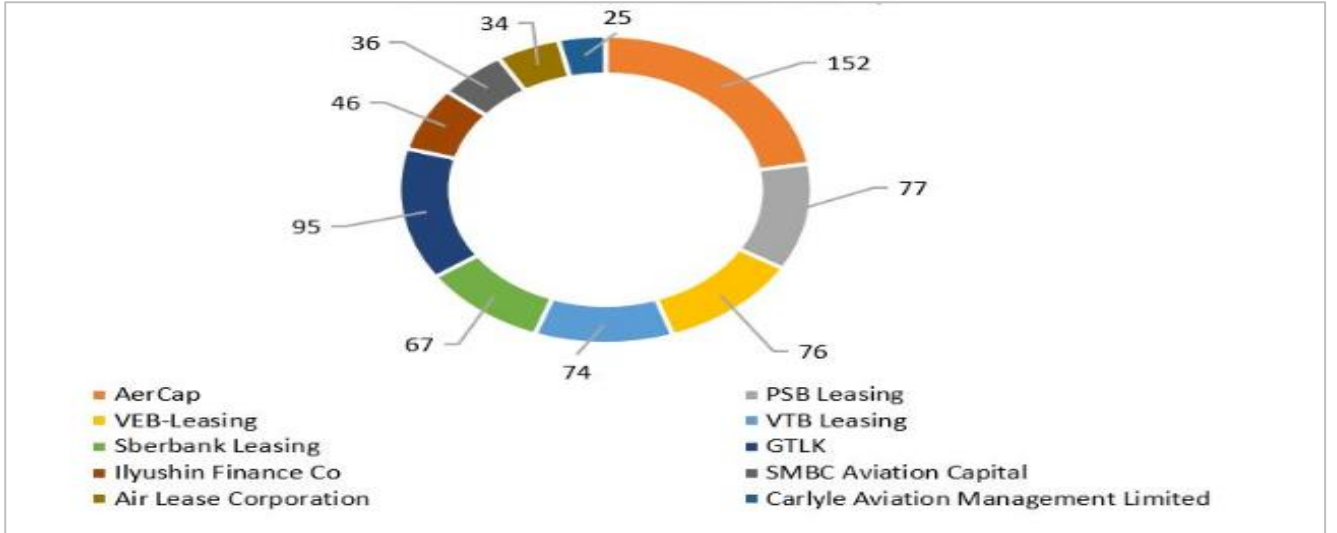
Kaynak: Statista, 2022

Statista veri tabanından elde edilen bilgilere göre, hava aracı kiralama şirketlerinin 2021 yılında dar gövde uçak sipariş tutarı 126.59 milyar dolar, geniş gövde uçak sipariş tutarı ise 18.6 milyar dolar olarak kaydedilmiştir. Sipariş edilen uçakların çoğunluğu, yeni nesil yakıt verimliliği yüksek hava araçlarından oluşmaktadır.

Covid-19 salgınının hava taşımacılığı sektörüne olumsuz etkisi olsa da, kiralama şirketlerinin toparlanması hızlı olmuştur. Son zamanlarda yolcu trafiğindeki artış ve havayolu şirketlerinin eskiyen uçaklarını değiştirme ihtiyacı, kiralama şirketlerine fayda sağlayan temel itici güçler olmuştur. (Avolon, 2020; AerCap, 2021) Öte yandan, 2020 yılında başlayan kira erteleme talepleri, hava taşımacılığı trafiğindeki artışla birlikte 2021 yılı boyunca giderek azalmıştır. Covid-19 pandemisinin getirdiği ekonomik koşullar ise havayolu işletmelerinin kiralama alışkanlıklarında değişikliğe neden olmuştur. Özellikle sermaye ihtiyacı olan havayolları, sat-geri kirala yöntemine başvururken, salgının etkisinin hala hissedildiği bölgelerde hizmet veren havayolları ise saat-gün bazlı kiralama anlaşmaları için kiralama şirketlerine başvurmuştur (KPMG, 2022).

4.1. Rusya-Ukrayna Savaşının Uçak Kiralama Sektörüne Etkisi

2022 yılında Rusya'nın Ukrayna'yı işgal etmesi sonrasında, farklı ülkelerin Rusya'ya uyguladığı sert ekonomik yaptırımlar bazı kiralama şirketlerinin risk altında kalmasına neden olmuştur. Rusya'nın aktif ticari uçak filosunun çoğu, Rusya dışındaki kiralama şirketleri tarafından yönetilen uçaklardan oluşmaktadır ve bu yaptırımlar, kiralama şirketlerinin operasyonlarını olumsuz etkilemiştir (Herper, 2022).



Şekil 8. Rusya Pazarında Faaliyet Gösteren Kiralama Şirketlerinin Hizmetteki Uçak Sayıları
Kaynak: iba, 2022

Rusya dışındaki AerCap, Airlease Corporation, SMBC Aviation Capital ve Carlyle Aviation Management Limited gibi kiralama şirketleri, bölgede bulunan toplam 247 adet uçakla 5.9 milyar dolarlık bir değerleme ile sert ekonomik koşullara maruz kalmıştır (Fitzgerald, 2022). Nisan 2022 itibarıyla Rusya iç hatlarında faaliyet gösteren 300 uçağın aktif olduğu ve bu rakamın, Rusya dışı kiralama şirketlerinin sahip olduğu Rus uçaklarının %60'ını oluşturduğu belirlenmiştir. Ancak, şirketlerin kira sözleşmelerini feshetmesine rağmen, uçakların bakımı için kiralama şirketlerine ait ekiplerin Rusya'ya gidememesi ve yaptırımlar nedeniyle parça sıkıntısı yaşanması, uçakların canlılığı ve uçuşa elverişliliği üzerinde olumsuz etkiler yaratabilecektir. Yaptırımların kaldırılması sonrasında uçaklar geri alınırsa, yıpranmış olabilecekleri ve uçuşa elverişli olma ihtimallerinin düşük olabileceği ihtimali bulunmaktadır (www.intertrustgroup.com, 2022).

Rusya'nın Ukrayna'yı işgalinden dolayı Avrupa Birliği, Rusya'daki mevcut kiralama sözleşmelerinin feshedilmesi için kiralama şirketlerine 28 Mart 2022'ye kadar süre vermiştir. Bu da Rus havayollarının batılı kiracılardan kiraladığı uçakların iade edilmesi anlamına gelmektedir (Freed, 2022). Ancak buna rağmen Rusya dışı kiralama şirketlerinin sadece 29 uçağı geri alabildiği görülmüştür. (Atıf, 2022). Bazı kiralama şirketleri, geri alamadıkları uçakları Rus havayolu işletmelerine satmayı tercih etmiştir. Örneğin, Aeroflot havayolları, yabancı kiralama şirketlerinden 10 adet Boeing 777 ve 8 adet Airbus 330 satın aldığı doğrulanmıştır. (KPGM, 2023). Birçok kiralama şirketi, geri alamadığı uçaklarla ilgili olarak faaliyet gösterdikleri sivil havacılık otoritelerine başvurmuş ve Rusya tarafından iade edilmeyen uçakların uçuşa elverişlilik sertifikaları askıya alınmıştır. Ancak Rusya herhangi bir adım atmamış ve uçakların yurtdışında el konulma ihtimaline karşı yapılan bir yasa değişikliğiyle, kiraya verenin izni olmadan uçakları Rusya'daki kiralama şirketlerine tescil ettirmiştir (www.katten.com, 2023). Öte yandan birçok kiralama şirketi, uçakların hala kurtarılabilmesi mümkün olduğu gerekçesiyle ödeme yapmayı reddeden sigorta şirketlerine karşı yasal adımlar atmıştır. Ancak, bu tür büyük ölçekli davaların çözülmesinin birkaç yıl sürebileceği öngörülmektedir (KPGM, 2023).

Rusya-Ukrayna savaşından dolayı artık kiralama şirketleri uçaklarını belirli pazarlara sürmeden önce ülke riskini daha yakından incelemektedir. Özellikle son zamanlarda Çin ve Tayvan arasında yaşanan siyasi gerilimler uçak kiralama şirketlerinin endişelenmesine neden olmaktadır. Çünkü Çin küresel uçak kiralama pazarının çok büyük bir parçasını oluşturmakta ve kiralama şirketleri Rusya benzeri bir durumun yaşanması halinde ciddi finansal kayıplarla karşılaşacaklarını öngörmektedir (KPGM, 2023).

4.2. Güncel Gelişmeler

Genel olarak kiralama şirketleri 2022 yılında güçlü bir şekilde toparlanmıştır. Şirketlerin performansları büyük farklılık göstermişse de sektör 2021'deki ekonomik kaybını yarıya indirmeyi başarmıştır (IATA, 2022). Özellikle 2022 ortalarında başlayan toparlanmayla birlikte dar ve geniş gövde ikinci el uçak kiralama işlemleri kriz öncesi seviyelere ulaşmış hatta geçmiştir. Kullanılmış uçaklara olan talep artışının sebepleri arasında yolcu talebinde meydana gelen hızlı artış ve bu uçakların kiralama bedellerinin yeni uçaklara göre daha uygun olması olmuştur. Özellikle geniş gövdeli kullanılmış uçaklar için piyasa kiralama oranları, pandemi öncesi döneme kıyasla oldukça cazip olmuştur. Havayolları iki yıl öncesine kıyasla kullanılmış uçakları çok daha düşük fiyatlara edinebilmiştir. Finansal olguların ötesinde, bölgesel çatışmalar, ekonomik istikrarsızlık, düşük uçak üretim kapasitesi gibi dış faktörler de havayolu işletmelerini yeni uçaklar yerine ikinci el uçaklara

yönlendirmiştir. Ayrıca üretimdeki yeni uçakların sertifikasyon işlemlerinin uzun zaman alması da havayolları için kullanılmış uçakları alternatif haline getirmiştir (Seet, 2022).

Uçak kiralama sektöründe son yıllardaki en büyük trend, birleşme ve satın alma faaliyetlerindeki artış olmuştur. 2021 yılında AerCap'ın GECAS'ı satın alması sektörde en büyük değişim olarak ortaya çıkmış ve dünya genelinde en büyük kiralama şirketi yaratılmıştır (KPGM, 2023). AerCap'ın 31 Aralık 2022 yılı itibariyle sahip olduğu, sipariş ettiği ve yönettiği filosu 3552 adet hava aracından oluşmaktadır (AerCap, 2022). 2022 yılında aynı ölçekte olmasa da Goshawk uçak kiralama şirketinin SMBC Aviation Capital tarafından 6,7 milyar dolara satın alınması ve yine aynı yıl içerisinde Chorus Aviation'un 348 uçağa sahip Falko Regional Aviation'u 4,5 milyar dolara satın alması birleşme ve satın alım faaliyetlerinin devam ettiğini göstermiştir (CAPA, 2022; Chorus Aviation, 2022)

Ticari uçak kiralama sektörü yaşanan zorluklara rağmen 2022 yılında kanıtlanmış bir direnç göstermiş ve pazar büyüklüğünün 48,6 milyar dolar değerinde olduğu değerlendirilmiştir. 2028 yılında kadar da yüzde 4,8'lik büyüme oranıyla 64,4 milyar dolara ulaşması beklenmektedir (www.globenewswire.com, 2023). Hava taşımacılığı sektöründe yaşanan talep artışı ve dünya genelinde artan turizmin de bu büyümeye katkıda bulunabileceği görülmektedir. Hava yolculuğu talebinin Covid-19 salgınından kurtulmasıyla ve havayollarının yeni uçak satın almak için daha esnek ve uygun maliyetli yollar aramasıyla, uçak kiralama sektörünün önümüzdeki birkaç yıl içinde ılımlı bir oranda büyümesi beklenmektedir.

5. SONUÇ

Uçak kiralama sektörü, son yıllarda önemli ölçüde büyüme göstermiştir ve bu büyümenin önümüzdeki yıllarda da artarak devam etmesi beklenmektedir. Bu sektör, havayolu işletmelerinin yeni uçak satın alma maliyetlerini azaltmalarına yardımcı olmakta ve ayrıca havayollarının filolarını yenilemelerine ve büyütmelerine olanak tanımaktadır. Sektör, Covid-19 salgınından olumsuz etkilenmiştir. Ancak, salgının yavaş yavaş kontrol altına alınması ve aşılama çalışmalarının devam etmesi ile birlikte 2021 yılında toparlanmaya başladığı görülmüştür. Havayolu endüstrisi de benzer şekilde toparlanmaya başladığı için, uçak kiralama şirketleri bu sürece ayak uydurmak için hazırlıklarını yapmaktadır. Ancak Rusya-Ukrayna savaşı gibi bölgesel gerilimler uçak kiralama şirketleri için önemli bir risk faktörüdür. Örneğin bu savaş, Rusya dışı kiralama şirketlerinin uçaklarının Rusya iç hatlarında faaliyetlerine devam etmelerini zorlaştırmıştır. Bu nedenle, kiralama şirketleri risklerini azaltmak için alternatif planlar geliştirmiş ve sıkı standartlar belirlemeye çalışmıştır.

Uçak kiralama sektörü, portföylerini birleşme ve satın alma faaliyetleri ile genişleterek rekabeti arttırmaktadır. Bu sayede, müşterilere daha fazla seçenek sunarak sektördeki büyüme trendi sürdürülmekte, ayrıca müşteri ihtiyaçlarına uygun seçenekler sunularak müşteri memnuniyeti artırılmaktadır. Sektörde karbon ayak izini azaltmak ve sürdürülebilir bir gelecek için çevre dostu uçaklar kullanmak da önemli bir hedef haline gelmiştir. Ayrıca havayolu işletmelerinin ihtiyaçlarına uygun seçenekler sunmak, çevre dostu yeni nesil uçaklar kullanmak, birleşme ve satın alma faaliyetleri ile portföyleri genişletmek, sektördeki trendlere ayak uydurmak ve müşteri memnuniyeti sağlamak da önemli hedefler arasında yer almaktadır. Hedeflere ulaşabilen uçak kiralama sektörü gelecekte de büyümeye devam edecektir. Bu bağlamda kiralama sektörüne aşağıdaki önerileri vermek yerinde olacaktır.

- ✓ Uçak kiralama şirketleri, müşterilerinin ihtiyaçlarına uygun olarak filolarını şekillendirmeli ve sektördeki değişikliklere uyum sağlamalıdır. Bu, şirketlerin gelecekteki başarılarının anahtarı olacaktır.
- ✓ Uçak kiralama sektörü, gelecekte havayolu endüstrisinin büyümesinde kritik bir rol oynayacağından, sektöre yatırım yapmak faydalı olabilir. Ancak, yatırım yapmadan önce, sektördeki riskleri ve fırsatları dikkatlice değerlendirmek önemli olacaktır.
- ✓ Yeni teknolojilerin benimsenmesi, özellikle de dijitalleşme uçak kiralama şirketlerinin müşterilerine daha iyi hizmet sunmalarını sağlayabilecektir.
- ✓ Kiralama şirketleri, müşterilerinin taleplerine göre esnek bir fiyatlandırma politikası benimseyerek, rekabet avantajı elde edebilecektir.
- ✓ Sektör, dünya genelinde büyümeye devam ederken, bölgesel büyüme fırsatlarına odaklanmak da önemlidir. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde, havacılık sektörü hızlı bir şekilde büyümekte ve bu da uçak kiralama şirketleri için büyük bir fırsat oluşturmaktadır.

Özetle uçak kiralama sektörü, büyümeye devam eden ve önümüzdeki yıllarda önemi artması beklenen bir sektördür. Bu sektör, yeni teknolojilerin benimsenmesi, küreselleşme, düzenlemeler ve çevre dostu uçakların kullanımı gibi faktörlerle şekillenebilir.

KAYNAKÇA

- AerCap. (2021). AerCap Leasing 2021 4. Çeyrek Yatırımcı Sunumu. AerCap Leasing. 01 25, 2023 tarihinde https://www.aercap.com/_assets/_053440f214444fbc66652a383228b296/aercap/db/539/6554/earnings_release/aercap-2021-fourth-quarter-earnings-release-final.pdf adresinden alındı
- AerCap. (2022). AerCap Leasing 2022 4. Çeyrek Yatırımcı Sunumu. AerCap. 03 15, 2023 tarihinde <https://www.prnewswire.com/news-releases/aercap-holdings-nv-to-release-fourth-quarter-2022-financial-results-on-march-2-2023-301728360.html> adresinden alındı
- Aerlease. (2020). Airlease Corporation 2020 Yılı Faaliyet Raporu. Airlease. 01 21, 2023 tarihinde <https://airleasecorp.gcs-web.com/static-files/a52b9a8b-5731-49a4-8975-4d8dcf2d1bee> adresinden alındı
- Aerlease. (2021). Airlease Corporation 2021 Yılı Faaliyet Raporu. Airlease Corporation. 01 25, 2023 tarihinde https://d17avvkqn7yvpt.cloudfront.net/s3_airleasecorp/documents/AirLeaseCorporation2021AnnualReport.pdf adresinden alındı
- Agnew, R. (2018, 05 10). Uçak Kiralama İşinin Doğuşu ve Büyümesi. ABD. 01 16, 2023 tarihinde <https://www.world-leasing-yearbook.com/feature/the-birth-and-growth-of-the-aircraft-leasing-business/> adresinden alındı
- Alixpartner Analysis. (2021, 03 04). 01 21, 2023 tarihinde Alixpartner.com: <https://www.alixpartners.com/insights-impact/insights/ad-minute-covid-19-s-impact-on-aircraft-lessors-are-the-dominoes-starting-to-fall/> adresinden alındı
- Atif, S. (2022, 04 25). How many leased aircraft have returned from Russia? 03 15, 2023 tarihinde [www.iba.aero: https://www.iba.aero/insight/how-many-leased-aircraft-have-returned-from-russia/](https://www.iba.aero/insight/how-many-leased-aircraft-have-returned-from-russia/) adresinden alındı
- Avolon. (2020). Avolon 2020 Faaliyet Raporu. Avolon Leasing. 01 21, 2023 tarihinde <https://www.avolon.aero/newsroom-and-thoughts/2020-annual-report> adresinden alındı
- Benson, J., & Andreeva, A. (2022, 02 14). Uçak kiralayanlar fırtınayı nasıl atlattıyor. 01 23, 2023 tarihinde [www.whitecase.com: https://www.whitecase.com/publications/insight/facing-headwinds/how-aircraft-lessors-are-weathering-storm](https://www.whitecase.com/publications/insight/facing-headwinds/how-aircraft-lessors-are-weathering-storm) adresinden alındı
- Bouwer, J., Krishnan, V., Saxon, S., & Tufft, C. (2022, 03 31). Pandeminin Küresel Havacılık Üzerindeki Etkisinin Stoklanması. 01 17, 2023 tarihinde [McKinsey.com: https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-infrastructure/our-insights/taking-stock-of-the-pandemics-impact-on-global-aviation](https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-infrastructure/our-insights/taking-stock-of-the-pandemics-impact-on-global-aviation) adresinden alındı
- CAPA. (2020, 06 15). Aircraft lessor fleet falls disproportionately; lease rates plummet. 01 17, 2023 tarihinde [Centerofaviation.com: https://centreforaviation.com/analysis/reports/aircraft-lessor-fleet-falls-disproportionately-lease-rates-plummet-530864](https://centreforaviation.com/analysis/reports/aircraft-lessor-fleet-falls-disproportionately-lease-rates-plummet-530864) adresinden alındı
- CAPA. (2022). Goshawk Aviation. 03 15, 2023 tarihinde [www.centreforaviation.com: https://centreforaviation.com/data/profiles/lessors/goshawk-aviation](https://centreforaviation.com/data/profiles/lessors/goshawk-aviation) adresinden alındı
- Chorus Aviation. (2022, 05 03). Chorus Aviation completes acquisition of Falko Regional Aircraft. 03 15, 2023 tarihinde [chorusaviation.com: https://chorusaviation.com/chorus-aviation-completes-acquisition-of-falko-regional-aircraft/](https://chorusaviation.com/chorus-aviation-completes-acquisition-of-falko-regional-aircraft/) adresinden alındı
- Donat, G. (2021, 03 04). Covid-19'un Uçak Kiralayanlar Üzerindeki Etkisi: Domino Taşları Düşmeye mi Başladı. 01 21, 2023 tarihinde [www.alixpartners.com: https://www.alixpartners.com/insights-impact/insights/ad-minute-covid-19-s-impact-on-aircraft-lessors-are-the-dominoes-starting-to-fall/](https://www.alixpartners.com/insights-impact/insights/ad-minute-covid-19-s-impact-on-aircraft-lessors-are-the-dominoes-starting-to-fall/) adresinden alındı
- Fitzgerald, D. (2022, 02 25). Russia and Ukraine - Which aircraft lessors are most impacted by sanctions? 02 05, 2023 tarihinde [www.iba.aero: https://www.iba.aero/insight/lessors-affected-by-russia-sanctions](https://www.iba.aero/insight/lessors-affected-by-russia-sanctions) adresinden alındı

- Freed, J. (2022, 03 01). Hundreds of Russia plane leases to be axed after Western sanctions. 03 15, 2023 tarihinde [www.reuters.com: https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/hundreds-russia-plane-leases-be-axed-after-eu-sanctions-2022-02-28/](https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/hundreds-russia-plane-leases-be-axed-after-eu-sanctions-2022-02-28/) adresinden alındı
- Herper, T. (2022, 03 29). Russian Airlines Could Be Frozen Out of Aircraft Leasing Market After Ukraine War. 02 01, 2023 tarihinde [insurancejournal.com: https://www.insurancejournal.com/news/international/2022/03/29/660152.htm](https://www.insurancejournal.com/news/international/2022/03/29/660152.htm) adresinden alındı
- IATA. (2016, 11 7). IATA Economics' Chart of The Week. 01 17, 2023 tarihinde [www.iata.org: https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/to-buy-or-not-to-buy-that-is-the-question/](https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/to-buy-or-not-to-buy-that-is-the-question/) adresinden alındı
- IATA. (2020). Economic Performance of the Airline Industry. IATA. 01 22, 2023 tarihinde <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance---october-2021---report/#:~:text=We%20estimate%20that%20total%20employment,18%25%20lower%20than%202019%20levels.> adresinden alındı
- IATA. (2021, 2 3). 2020 Worst Year in History for Air Travel Demand. 01 21, 2023 tarihinde [www.iata.org: https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2021-02-03-02/#:~:text=Geneva%20D%20The%20International%20Air%20Transport,traffic%20decline%20in%20aviation%20history](https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2021-02-03-02/#:~:text=Geneva%20D%20The%20International%20Air%20Transport,traffic%20decline%20in%20aviation%20history) adresinden alındı
- IATA. (2022). Understanding the pandemic's impact on the aviation value chain. IATA. 03 15, 2023 tarihinde <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/understanding-the-pandemics-impact-on-the-aviation-value-chain/> adresinden alındı
- iba. (2022, 02 25). Russia & Ukraine - Which aircraft lessors are most impacted by sanctions? 02 05, 2023 tarihinde [www.iba.aero: https://www.iba.aero/insight/lessors-affected-by-russia-sanctions](https://www.iba.aero/insight/lessors-affected-by-russia-sanctions) adresinden alındı
- ICAO. (2022, 01 17). 2021 global air passenger totals show improvement from 2020, but still only half pre-pandemic levels. 01 24, 2023 tarihinde [www.icao.int: https://www.icao.int/Newsroom/Pages/2021-global-air-passenger-totals-show-improvement.aspx](https://www.icao.int/Newsroom/Pages/2021-global-air-passenger-totals-show-improvement.aspx) adresinden alındı
- Koç, M. (2004). Finansal Kiralama (Leasing). İstanbul: Beta Yayınları.
- KPMG. (2023, 01 16). The Age of Leasing. 03 15, 2023 tarihinde [www.kpmg.com: https://kpmg.com/ie/en/home/insights/2023/01/aviation-leaders-report-2023/the-age-of-leasing.html](https://kpmg.com/ie/en/home/insights/2023/01/aviation-leaders-report-2023/the-age-of-leasing.html) adresinden alındı
- KPMG. (2022). The Aviation Industry Leaders Report 2022. KPMG. 01 25, 2023 tarihinde <https://kpmg.com/ie/en/home/insights/2022/01/aviation-industry-leaders-report-2022.html> adresinden alındı
- marketresearchfuture. (2021). Impact of Covid-19 Outbreak on Aircraft Leasing Market. [www.marketresearchfuture.com: https://www.marketresearchfuture.com/report/covid-19-impact-aircraft-leasing-market](https://www.marketresearchfuture.com/report/covid-19-impact-aircraft-leasing-market) adresinden alındı
- OECD. (2020, 10 15). COVID-19 ve havacılık endüstrisi: Etki ve politika tepkileri. 02 08, 2023 tarihinde [OECD.org: https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/covid-19-and-the-aviation-industry-impact-and-policy-responses-26d521c1/](https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/covid-19-and-the-aviation-industry-impact-and-policy-responses-26d521c1/) adresinden alındı
- O'Mara, J. (2020, 11 30). Uçak Kiralamada Sırada Ne Var? 01 17, 2023 tarihinde [KPMG.com: https://home.kpmg/ie/en/home/insights/2020/11/whats-next-aircraft-leasing-covid-19.html](https://home.kpmg/ie/en/home/insights/2020/11/whats-next-aircraft-leasing-covid-19.html) adresinden alındı
- O'Mara, J. (2021, 05 11). Covid-19'un Uçak Kiralamaya Etkisi. 01 15, 2023 tarihinde [World Leasing Yearbook.com: https://www.world-leasing-yearbook.com/feature/the-impact-of-covid-on-aircraft-leasing/](https://www.world-leasing-yearbook.com/feature/the-impact-of-covid-on-aircraft-leasing/) adresinden alındı
- polarismarketresearch. (2021, 12 31). Aircraft Leasing Market. 01 16, 2023 tarihinde [www.polarismarketresearch.com: https://www.polarismarketresearch.com/industry-analysis/aircraft-leasing-market](https://www.polarismarketresearch.com/industry-analysis/aircraft-leasing-market) adresinden alındı
- Rodoplu, H., Polat, G., & Kılıç, D. (2019). Uçak Sahipliği Açısından Türk Havacılık Şirketleri Üzerine Bir Araştırma. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 92-104.

Seet, C. (2022, 11 4). Pandemic Recovery: Used Aircraft Are Being Leased At Record Rates. 03 15, 2023 tarihinde [www. simpleflying.com](http://www.simpleflying.com): <https://simpleflying.com/used-aircraft-are-leased-record-rates/> adresinden alındı

Statista. (2022, 04 20). Lessor firms' aircraft orders in 2021, by type and value. 01 28, 2023 tarihinde www.statista.com: <https://www.statista.com/statistics/1230179/aircraft-orders-worldwide-lessor-type-value/> adresinden alındı

Statista. (2022, 04 10). Share of leased aircraft in the aviation industry worldwide from 1970 to 2021. 01 15, 2023 tarihinde www.statista.com: <https://www.statista.com/statistics/1095749/share-leased-aircraft-aviation-industry-worldwide/> adresinden alındı

Tuğlu, A., & Atilla, Ö. (2007). Finansal Kiralama İşlemleri. Ankara: Yaklaşım Yayıncılık.

www.globenewswire.com. (2023, 03 14). Aircraft Leasing Market 2023-2028: Exploring the Growing Trend, Regional Analysis, Competitive Scenario. 03 16, 2023 tarihinde www.globenewswire.com: <https://www.globenewswire.com/en/news-release/2023/03/14/2626783/0/en/Aircraft-Leasing-Market-2023-2028-Exploring-the-Growing-Trend-Regional-Analysis-Competitive-Scenario.html> adresinden alındı

www.intertrustgroup.com. (2022, 05 06). Aviation leasing outlook remains positive amid twin challenges of Covid-19 and Russian sanctions. 02 05, 2023 tarihinde www.intertrustgroup.com: <https://www.intertrustgroup.com/insights/aviation-leasing-outlook-remains-positive-amid-twin-challenges-of-covid-19-and-russian-sanctions/> adresinden alındı

www.katten.com. (2023, 01 3). Leased Aircraft Stranded in Russia: A Survey of the Pending Insurance Claim Litigation in Different Jurisdictions. 03 15, 2023 tarihinde www.katten.com: https://katten.com/files/1315885_2023_01_03_frm_avi_leased_aircraft_stranded_in_russia_a_survey_of_the_pending_insurance_claim_li.pdf adresinden alındı